Le guide de l'élu(e)

Les clés pour comprendre et agir sur les mobilités du quotidien

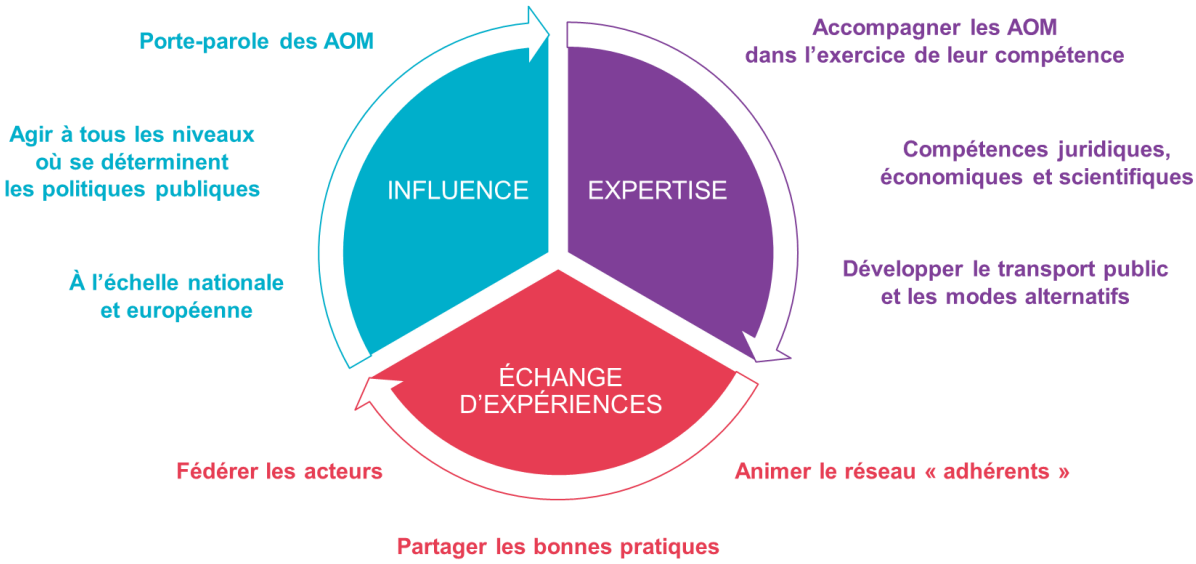
gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN

LE GART : POURQUOI & COMMENT ?

La boussole des élus pour agir sur les mobilités du quotidien

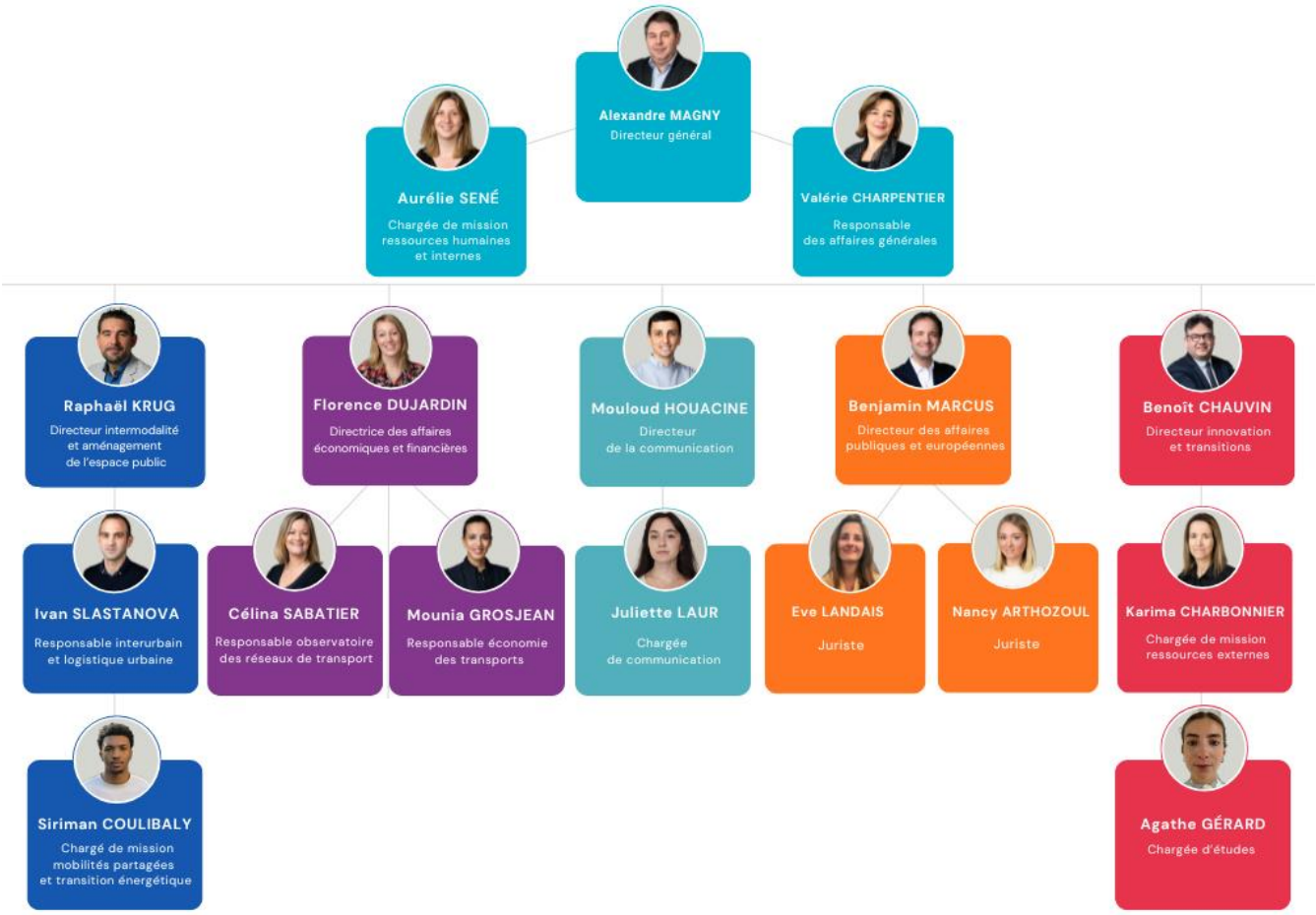
Forte de la diversité des territoires qu'elle représente et des différentes sensibilités politiques qui la composent, notre association accompagne les autorités organisatrices de la mobilité - AOM locales, AOM régionales, communautés de communes, départements - dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Notre action en faveur de la mobilité durable et la défense des intérêts des collectivités n'ont cessé de faire de notre association, un acteur reconnu et écouté de la mobilité en France.

Nos missions



Nos instances

Une équipe permanente engagée



NOTRE DÉMARCHE

À quoi sert ce guide ?
Agir sur les mobilités, c'est améliorer concrètement le quotidien des habitants. Dès le début du mandat, les décisions à engager sont nombreuses, structurantes et souvent complexes. Qui est compétent ? Qui finance ? Quels leviers activer concrètement ? Ce guide est conçu pour répondre à ces questions sans détour. Ce guide s'adresse à celles et ceux qui décident. Que vous soyez déjà familier des enjeux de mobilité ou que vous les découvriez, vous y trouverez des repères clairs, opérationnels et immédiatement mobilisables pour passer à l'action.

Comment se l'approprier ?
Organisé en six grandes thématiques, ce guide se lit selon vos besoins : vous pouvez le parcourir dans son ensemble ou accéder directement à une fiche ciblée. Chaque fiche est conçue comme un outil autonome : elle pose le cadre, décrypte les enjeux et identifie les leviers d'action.

Ce que vous trouverez dans notre guide
› Des fiches thématiques clé en main
› Des repères juridiques, financiers et scientifiques
› Des ressources documentaires pour approfondir vos connaissances

Une question ?
Vous souhaitez aller plus loin, préciser un point ou confronter ces éléments à la réalité de votre territoire ? Nous sommes à votre disposition pour échanger avec vous. Notre rôle est aussi de vous accompagner, de partager des retours d'expérience et d'éclairer vos décisions.

Écrivez-nous à contact@gart.org

SOMMAIRE

Le GART - Pourquoi & Comment ? p.2

Notre démarche p.4

#1 Qui décide ? p.6
› Qu'est-ce qu'une AOM ?
› La compétence mobilité : qui l'organise et comment ?
› Comment se répartissent les compétences de mobilité en Île-de-France ?

#2 Qui paie ? p.12
› La mobilité locale : qui paie quoi ?
› Versement mobilité : comprendre le principal levier de financement des mobilités locales

#3 Se déplacer autrement p.18
› Pourquoi le vélo partagé devient-il un pilier des mobilités du quotidien ?
› Vélis : les véhicules intermédiaires, un nouveau maillon des mobilités du quotidien
› L'autopartage, un levier pour réduire la dépendance à la voiture
› Le covoiturage, une solution durable à l'autosolisme
› Des SERM pour mieux relier les centres et leurs périphéries

#4 Se sentir en sécurité p.29
› Violences sexistes et sexuelles dans les transports : comprendre le phénomène pour agir

#5 Dans l'espace public p.31
› Stationnement payant sur voirie : les clés pour agir à l'échelle municipale
› La logistique urbaine, un rouage discret mais essentiel dans nos villes

#6 Mieux décarboner p.35
› Comment réussir la transition énergétique des mobilités ?
› Le BioGNV : comprendre l'énergie qui décarbone déjà les réseaux de transport

Qu’est-ce qu’une AOM ?

Qui décide ?

DÉFINITION

Une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) est une personne publique compétente pour l'organisation des mobilités sur son ressort territorial (RTAOM) qui correspond à son périmètre géographique (art. L. 1231-1 du code des transports). Cette dénomination a été consacrée par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, puis renforcée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Le législateur a dressé la liste des AOM locales (art. L. 1231-1 du code des transports).

Les AOM locales dont la compétence est obligatoire

- Métropoles
- Communautés urbaines
- Communautés d'agglomération
- Métropole de Lyon

Ces établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre sont automatiquement AOM de plein droit.

Les AOM locales dont la compétence est facultative

- Communautés de communes : AOM si leurs communes membres leur ont transféré la compétence avant le 1er juillet 2021
- Syndicats mixtes : lorsque les EPCI membres leur ont transféré la compétence
- Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) : après transfert de compétence de leurs membres
- Îles mono-communales : les îles d'Yeu, de Bréhat, de Sein et d'Ouessant

Les AOM spécifiques

- Île-de-France Mobilités : AOM unique pour toute la région Île-de-France, exerçant à la fois les compétences d'AOM locale et d'AOM régionale
- SYTRAL Mobilités : couvre la Métropole de Lyon, le Département du Rhône et certaines communes extérieures
- Collectivité territoriale de Martinique : autorité organisatrice unique

ENJEUX & PERSPECTIVES

Quels services relèvent de la compétence mobilité ?

L'AOM assure notamment l'organisation du réseau de transport public régulier sur son territoire et joue un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en ayant la capacité d’organiser l’ensemble des services de mobilité qui composent cette compétence (art. L. 1231-1-1 du code des transports), à savoir :

- services réguliers de transport public de personnes ;
- services à la demande de transport public de personnes ;
- services de transport scolaire ;
- services relatifs aux usages partagés des véhicules (covoiturage, autopartage) ou contribution à leur développement ;
- services de mobilités actives (vélos en libre-service, aide à l'achat de vélos, financement d'aménagements cyclables) ;
- services de mobilités solidaires (plateformes de mobilité inclusive, garages solidaires, accompagnement des publics fragiles) ;
- services de conseil en mobilité pour les personnes vulnérables, employeurs ou grands générateurs de flux ;
- organisation du transport de marchandises et de la logistique urbaine (uniquement en cas de carence de l'offre privée) ;
- versement d'aides individuelles à la mobilité

Aucun de ces services n'est obligatoire. L'AOM choisit librement ceux qu'elle souhaite organiser en fonction des besoins de son territoire, on parle ainsi de compétence « à la carte ».

Quel rôle pour la région ?

La région comme AOM régionale (AOMR)

Toutes les régions sont systématiquement AOM régionales sur l'ensemble de leur territoire (art. L. 1231-3 du code des transports). Elles ont la capacité d'organiser plusieurs services d'intérêt régional, à la carte également :

- organisation des services d'intérêt régional : services de transport qui dépassent le ressort territorial d'une AOM locale ;
- organisation des services réguliers de transport public (dont services ferroviaires TER) ;
- organisation des services à la demande d'intérêt régional ;
- coordination des mobilités à l'échelle régionale ;
- chef de file de la mobilité au niveau régional.

Exception : Les services inclus intégralement dans le ressort territorial d'une AOM locale relèvent de cette dernière (sauf les services ferroviaires qui restent de compétence régionale).

La région comme AOM locale de substitution

Depuis le 1er juillet 2021, lorsqu'une communauté de communes n'a pas pris la compétence AOM, c'est la région qui exerce cette compétence par substitution sur le territoire de la communauté de communes. Dans ce cas, la région dispose des mêmes prérogatives qu'une AOM locale :

- elle est la seule compétente pour organiser des services publics de transport et de mobilité sur le ressort de la communauté de communes ;
- elle peut organiser tous les types de services listés précédemment ;
- elle élabore le plan de mobilité ;
- elle met en place le comité des partenaires.

L'articulation entre les deux rôles de la région

La région cumule donc potentiellement deux rôles :

- AOM régionale sur l'ensemble de son territoire (compétence systématique) ;
- AOM locale par substitution sur les territoires des communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence (depuis le 1er juillet 2021).

Cette double casquette permet d'assurer une couverture complète du territoire national par des AOM, objectif central de la loi LOM.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Une AOM, c'est l'autorité publique qui organise toutes les mobilités sur son territoire.

Les services de mobilité sont "à la carte" : aucune obligation, chaque territoire choisit.

La région cumule potentiellement deux rôles : AOM régionale sur l'ensemble de son territoire et AOM locale par substitution sur les territoires des communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence.

La compétence mobilité : qui l'organise et comment ?

Qui décide ?

DÉFINITION

Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM), la compétence mobilité a été refondée et réorganisée notamment en matière de gouvernance. Le législateur a souhaité couvrir l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et ainsi supprimer les zones blanches qui n'étaient pas gouvernée par une autorité compétence en matière de mobilité.

Références juridiques à connaître

- LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « LOM »
- Articles L. 1231-1 à L. 1231-5 et articles R. 3111-1 à R. 3111-36 du code des transports
- Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

L'autorité organisatrice de la mobilité, c'est quoi ?

L'AOM est la personne publique compétente en matière de mobilité sur l'ensemble de son ressort territorial (RTAOM), qui correspond à son périmètre géographique (art. L. 1231-1 du code des transports).

Qui peut être AOM locale aujourd'hui ?

Le législateur a dressé la liste des AOM locales :

- Les communautés d'agglomération
- Les communautés urbaines
- Les métropoles
- La métropole de Lyon
- Les communautés de communes qui ont fait le choix de cette compétence au 1er juillet 2021 après transfert de la compétence par leurs communes membres
- Les syndicats mixtes ouverts et fermés
- Les pôles métropolitains
- Les pôles d'équilibre territorial et rural après transfert de la compétence par leurs EPCI membres

La région, chef d'orchestre de la mobilité

Sur le territoire des communautés de communes qui ne se sont pas saisies de la compétence mobilité au 1er juillet 2021, la région agit depuis, en tant qu'AOM de substitution sur le ressort territorial. La région a par ailleurs été déterminée comme chef de file de la mobilité. Elle est AOM régionale, c'est-à-dire qu'elle est compétente pour exercer l'ensemble des services qui composent la compétence mobilité et qui sont d'intérêt régional (art. L. 1231-3 du code des transports).

Quid des communes ?

Depuis le 1er juillet 2021, les communes n'ont plus le statut d'AOM, elles ont perdu leur compétence en matière de mobilité.

ENJEUX & PERSPECTIVES

De « transport » à « mobilité », le périmètre s'est élargi

La compétence transport est devenue la compétence « mobilité » afin d'y intégrer l'ensemble des modes de transports.

La compétence mobilité a été redéfinie et divisée en six catégories de services :

- Services réguliers (bus, tramway, métro…)
- Transport à la demande (TAD)
- Transports scolaires
- Mobilités actives (marche, vélo…)

- Véhicules partagés (autopartage, covoiturage)
- Mobilité solidaire

Cette compétence est dite « à la carte » : les AOM sont compétentes pour organiser l'ensemble de ces services sur leur ressort territorial, mais elles n'ont pas l'obligation de tous les exercer. Elles peuvent faire le choix de tous les organiser, d'en exercer un seul, plusieurs ou encore aucun (art. L. 1231-1-1 du code des transports).

Zoom sur la navette centre-ville
Nombreux sont les territoires disposant de navette de centre-ville. Ces services relèvent exclusivement de la compétence mobilité de l'AOM. En effet, les communes n'ayant plus le statut d'AOM, elles n'ont pas la capacité d'organiser un service de mobilité sur le périmètre communal. Dès lors qu'un service correspond à la définition d'un service de transport régulier, à savoir *un service collectif offert à la place, dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance*, il relève de la compétence de l'AOM (art. R. 3111-1 du code des transports).

Qu'est-ce que les communes peuvent organiser en matière de mobilité ?
Des services de transports scolaires sur délégation de l'AOM
Le législateur prévoit que les services de transports scolaires peuvent être délégués par l'AOM à la commune notamment, mais aussi au département, à d'autres établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), syndicats mixtes, établissements d'enseignement ou encore des associations de parents d'élèves ou familiales (art. L. 3111-9 du code des transports).

Des services et attributions sur délégation de la région en tant qu'AOM locale et AOM régionale
Uniquement dans le cadre d'une convention de délégation avec la région, cette dernière peut confier toute attribution ainsi que tout ou partie d'un service composant la compétence mobilité une collectivité territoriale relevant d'une autre catégorie, c'est-à-dire à une commune notamment (art. L. 1231-4 du code des transports).

POUR ALLER PLUS LOIN

- Édition 2025 des chiffres clés des transports - Service des données et études statistiques (SDES)

L'ESSENTIEL À RETENIR

C'est l'AOM qui décide, organise et finance les services de mobilité sur un territoire donné. Chaque AOM intervient sur un périmètre appelé « Ressort territorial de l'AOM » qui représente son territoire géographique de compétence.

Depuis le 1er juillet 2021, les communes ne sont plus AOM. Cependant, elles peuvent intervenir uniquement si l'AOM (locale ou régionale) leur délègue officiellement une mission.

Six catégories de services (services réguliers, transport à la demande, transports scolaires, mobilités actives, véhicules partagés, mobilité solidaire) composent la compétence mobilité. Et avec une compétence dite « à la carte », l'AOM peut choisir d'organiser tous les services mais elles n'ont pas l'obligation de tous les exercer.

Les communes ne peuvent organiser des services de mobilité que si l'AOM locale ou régionale leur en délègue explicitement la responsabilité, notamment pour les transports scolaires.

Comment se répartissent les compétences de mobilité en Île-de-France ?

Qui décide ?

DÉFINITION

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) a introduit la notion d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), dont les compétences ont été élargies par la loi d'orientation des mobilités (LOM). En Île-de-France, Île-de-France Mobilités (IDFM) est l'AOM unique sur tout le territoire francilien. Dans le reste de la France, cette responsabilité est répartie entre les intercommunalités (réseaux urbains) et les régions (réseaux interurbains, ferroviaires ou en substitution).

IDFM imagine, organise et finance les transports pour tous les Franciliens (10,5 milliards d'euros/an), financés par les collectivités, le versement mobilité et la vente des titres.

IDFM crée les titres (Ticket t+, Navigo, Imagine'R, etc.), fixe les tarifs, pilote les programmes de modernisation (trains, accessibilité, bus propres) et décide des prolongements et créations de lignes. Elle assure la planification via le plan de mobilité régional.

Ses six missions principales (art. L.1241-1 CT) : services réguliers de transport public, transport à la demande, transport scolaire, mobilités actives, usages partagés des véhicules et mobilité solidaire. Des compétences facultatives incluent le conseil à la mobilité pour les personnes vulnérables, le conseil aux employeurs et la logistique urbaine en cas de carence privée.

IDFM peut déléguer ses attributions, sauf la politique tarifaire, à des collectivités (art. L.1241-3 CT).

ENJEUX & PERSPECTIVES

D'autres compétences sont liées à la mobilité : aménagement et gestion de la voirie, stationnement, pouvoir de circulation et de police. Ces compétences relèvent de l'État, de la région, des départements, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et des communes. La mise en œuvre des mobilités de « surface » (tramway, bus, vélo, covoiturage, autopartage) repose sur leur coordination.

L'aménagement et l'entretien de la voirie

La compétence est distribuée selon la nature des voies :

- à l'État pour les autoroutes et routes nationales non transférées ;
- aux départements pour les ex-routes nationales et routes départementales ;
- aux EPCI sur les voiries communales d'intérêt communautaire ;
- aux communes pour les voiries communales non transférées.

Ces interventions recouvrent l'aménagement de pistes cyclables et de sites propres pour les transports collectifs.

La police de la circulation

En agglomération, ce pouvoir incombe au maire sur l'ensemble des voies, sauf les routes classées « à grande circulation ». Cela inclut la définition des vitesses maximales autorisées et les restrictions de circulation (zones à faibles émissions, zones à trafic limité).

Le stationnement

Le stationnement sur voirie relève du pouvoir de police du maire et peut éventuellement être délégué au président de l'EPCI ou à l'établissement public territorial (EPT composant la métropole du Grand Paris). Celui-ci est compétent pour définir la durée, les usages prioritaires, l'instauration ou non d'une redevance et le niveau de la redevance concernée.

La création, l'aménagement et la gestion des parcs de stationnement au niveau local relèvent de la compétence des communes ou des EPCI pour les parcs d'intérêt communautaire. Pour les communautés urbaines, cette

compétence est à titre obligatoire, pour les communautés d'agglomération à titre optionnel et pour les communautés de communes à titre facultatif.
En outre, IDFM est également compétente pour créer et exploiter des parcs de stationnement d'intérêt régional, plus communément appelés Parking Relais (P+R) favorisant l'usage intermodal des transports collectifs et de la voiture et situés à l'extérieur de Paris, à proximité immédiate d'une station de transport de personnes.
Enfin, les normes de stationnement dans les constructions neuves sont définies dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), qui relèvent soit des communes soit des EPCI ou des EPT.

NOS PRÉCONISATIONS

Identifier le rôle de chacun des acteurs
La région définit la stratégie via le Schéma directeur environnemental (SDRIF-E) et le Plan de mobilité IDF pour en déléguer la mise en œuvre à IDFM. L'autorité organisatrice de la mobilité définit les tarifs, contractualise avec les exploitants et finance les projets. Les EPCI sont associés par IDFM aux services de surface et peuvent recevoir des compétences déléguées (services réguliers locaux). Ils centralisent les demandes communales. En cas de transfert de voirie, ils aménagent les infrastructures cyclables et bornes de recharge. Les EPCI IDF (sauf communautés de communes) déclinent localement le plan de mobilité. Les départements financent via IDFM et aménagent les voiries départementales. Les communes, par le pouvoir de police, définissent les règles d'usages (transférables à l'EPCI), aménagent la voirie avec l'EPCI (accessibilité) et gèrent abribus et stationnement vélo

Définir les enjeux et besoins en matière de mobilité locale et intercommunale
Par leur connaissance fine des besoins locaux, les élus communaux sont qualifiés pour définir les besoins : développement de services (fréquence, amplitude, jours), amélioration des dessertes des pôles générateurs (habitats, emplois, commerces, écoles, équipements, gares), amélioration des cheminements piétons ou cyclables, mise en accessibilité, politique de stationnement incitant au report modal.

Hiérarchiser son réseau viaire et prioriser les modes
Pour apaiser les espaces publics sans exclure les populations dépendantes de la voiture, il est nécessaire de hiérarchiser les axes (structurant, complémentaire, proximité) selon les flux et modes :

- axes structurants : flux massifs (transit, transports en commun, marchandises) intégrant les mobilités actives ;
- axes complémentaires : flux moindres (desserte, transports en commun, logistique) avec place accrue pour les mobilités actives ;
- axes de proximité : desserte locale avec des véhicules adaptés (minibus, cyclo logistique), privilégiant les mobilités actives et la réduction de la vitesse (zones 20, 30).

POUR ALLER PLUS LOIN

- Les missions d'Île-de-France Mobilités : https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/nos-missions
- Les principaux chiffres des mobilités en Île-de-France : https://omnil.fr/
- Le plan de mobilité en Île-de-France : https://plan-des-mobilites-idf.fr/

L'ESSENTIEL À RETENIR

Île-de-France Mobilités est l'AOM unique sur tout le territoire francilien : elle imagine, organise et finance les transports, définit la politique tarifaire et pilote les grands programmes de modernisation.

Une gouvernance partagée entre de nombreux acteurs : la mise en œuvre des mobilités repose sur l'articulation entre l'État, la région, IDFM, les départements, les EPCI et les communes, chacun ayant des compétences spécifiques en matière de voirie, stationnement, police de circulation et aménagement.

L'intercommunalité, échelon clé du dialogue territorial : les EPCI sont les interlocuteurs privilégiés d'IDFM pour définir et mettre en œuvre localement les solutions de mobilité. Les élus communaux, par leur connaissance fine des besoins, sont essentiels pour identifier les enjeux et hiérarchiser les réseaux viaires.

La mobilité locale : qui paie quoi ?

Qui paie ?

Cette fiche pédagogique détaille exclusivement le financement des transports urbains hors Île-de-France. Aucun des mécanismes et montants présentés n'intègre le périmètre francilien.

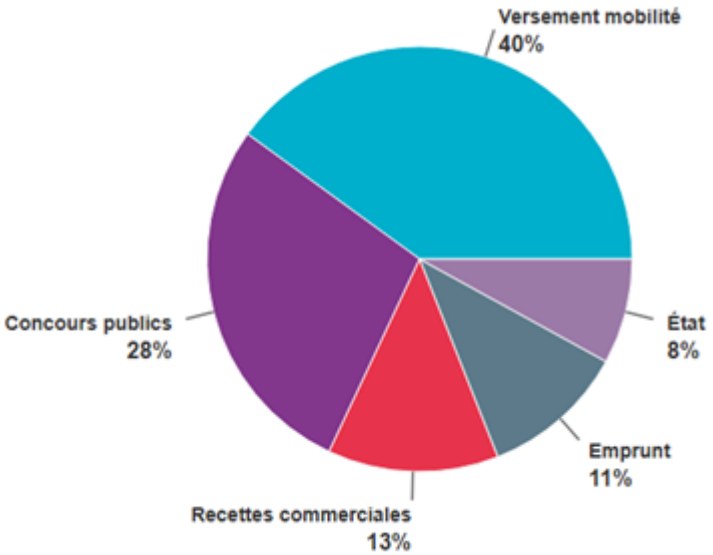
DÉFINITION

Pour financer leurs dépenses de fonctionnement (exploitation des services de mobilité) et d'investissement (développement, modernisation et renouvellement des infrastructures et leurs équipements), les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales s'appuient sur plusieurs types de ressources :

- Les recettes commerciales : composées principalement de la vente de tickets et d'abonnements et plus marginalement de recettes annexes telles que la publicité sur les véhicules et les arrêts, ou les recettes des amendes délivrées en cas de fraude, par exemple.
- Le versement mobilité : un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. Son instauration et la détermination du taux applicable relèvent du choix de l'AOM, dans les limites fixées par la loi.
- Les concours publics : via le budget propre de l'AOM ou par la contribution d'autres collectivités locales, telles que la région, notamment pour les transports scolaires.
- L'État : participe au financement à travers des compensations, des appels à projets ou des aides ponctuelles.
- L'emprunt : sollicité exclusivement pour financer les investissements.

En 2023, près de 11,5 milliards d'euros ont été mobilisés pour financer les transports urbains hors Île-de-France.

Répartition du financement des transports urbains (en %)



Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (GART-UTPF avec le soutien de la DGITM) sur 195 réseaux urbains sur les données 2023

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les enjeux climatiques et les objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone de la France pour 2050 imposent une décarbonation accélérée des mobilités. Dans ce cadre, les réseaux de transport public jouent un rôle déterminant dans les déplacements quotidiens de nos concitoyens. L'un des principaux défis pour les AOM est de proposer des solutions de mobilité adaptées à l'ensemble du territoire, y compris dans les zones les moins denses, tout en développant et interconnectant les réseaux de transport urbains et régionaux.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement. Mais sur la route de ce choc d'offre se dresse un double mur d'investissement et de fonctionnement auquel leurs ressources actuelles ne peuvent répondre à elles seules.

Le GART estime à 23 milliards d'euros les besoins de financement complémentaires des AOM locales d'ici 2035, sans compter ceux liés au développement des services express régionaux métropolitains (SERM).

Les projets de mobilité s'inscrivent dans le temps long, de la phase de décision jusqu'à leur mise en service. Or, l'État n'a pas encore garanti de solution claire pour assurer la pérennité économique des AOM locales et régionales, à l'exception du protocole d'accord conclu en 2023 pour la Région Île-de-France. Il est urgent de consolider leur modèle de financement afin de garantir le développement de réseaux performants, accessibles et à la hauteur des défis sociétaux et climatiques.

NOS PRÉCONISATIONS

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement des réseaux de transport, le GART propose d'élargir le panier de ressources des AOM locales et régionales. Cela étant, au-delà de recettes complémentaires, il est indispensable que les AOM poursuivent leurs efforts, notamment en matière d'optimisation de leurs réseaux.

Conscient qu'il n'existe pas de ressource universelle, le GART propose différentes pistes, qui pourraient se conjuguer ou être exclusives, tout en étant affectées à la compétence mobilité des AOM. Diversifier leurs sources de financement leur permettrait de choisir les leviers les plus pertinents pour leur territoire, dans une logique de souplesse et d'intelligence territoriale :

- **Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité**
- **Augmenter la contribution des usagers**
- **Faire contribuer davantage le secteur autoroutier au financement des mobilités du quotidien**
- **Baisser la TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien**
- **Affecter une partie des recettes provenant de la fiscalité environnementale à la mobilité**
- **Faire évoluer le versement mobilité**
- **Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité, voire appliquer, par équité fiscale, la TICPE sur le kérosène**
- **Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine**
- **Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières**
- **Introduire des dispositifs de maîtrise, voire de réduction, de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale…) et mobiliser tout ou partie des recettes pour financer des solutions de mobilité alternative**

POUR ALLER PLUS LOIN

- 10 propositions pour renforcer le modèle économique des AOM
- Mobilité, repenser le modèle économique

L'ESSENTIEL À RETENIR

Des mobilités financées par cinq piliers incontournables : les AOM locales s'appuient sur les recettes commerciales, le versement mobilité, les concours publics, le soutien de l'État et l'emprunt pour financer l'exploitation et les investissements.

Un effort significatif : en 2023, près de 11,5 milliards d'euros ont été mobilisés pour financer les transports urbains hors Île-de-France.

Pour décarboner, il faut un choc d'offre dans tous les territoires : les transports publics sont au cœur de la décarbonation et exigent un véritable choc d'offre pour améliorer les mobilités du quotidien.

Un besoin massif de financements : les AOM font face à un double mur d'investissement et de fonctionnement avec 23 milliards d'euros de besoins complémentaires d'ici 2035, en plus des futurs SERM.

Un modèle économique à consolider d'urgence : pour sécuriser l'avenir des mobilités, le GART préconise de diversifier le panier de ressources, tout en poursuivant l'optimisation des réseaux, afin de donner aux territoires la souplesse nécessaire pour choisir les leviers les plus adaptés.

Le versement mobilité : comprendre le principal levier de financement des mobilités locales

Qui paie ?

DÉFINITION

Instauré en Île-de-France en 1971 puis étendu progressivement aux agglomérations hors Île-de-France à compter de 1973, le versement mobilité est un impôt local acquitté par les employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés.

Le versement mobilité est affecté au financement de la compétence mobilité des autorités organisatrices de la mobilité locale (AOM), tant pour assurer l'exploitation des services que pour les investissements à réaliser.

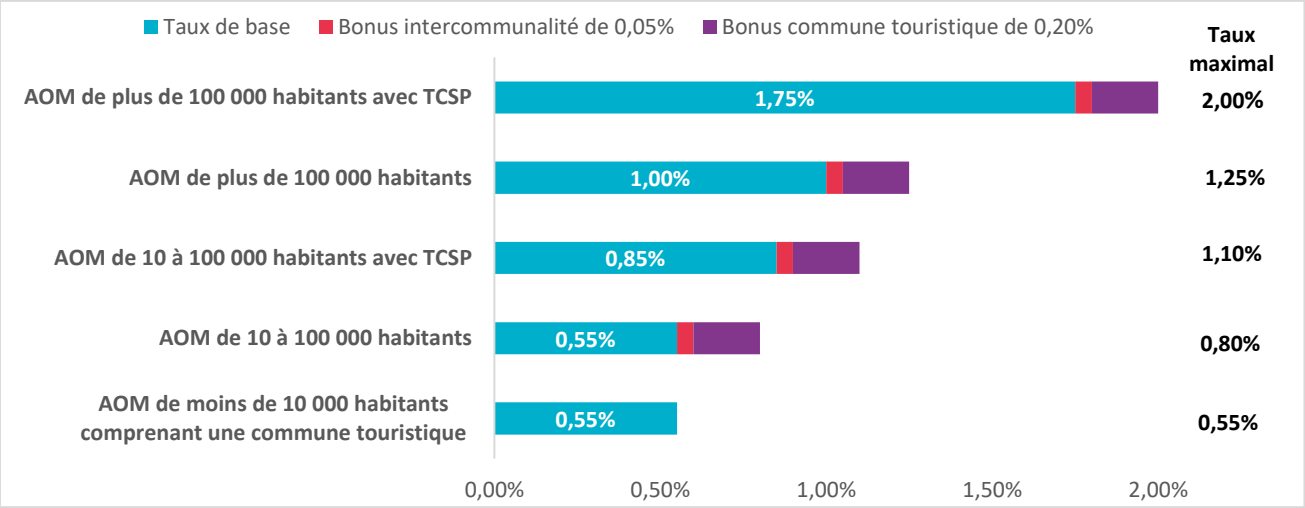
Son instauration, conditionnée à l'organisation d'au moins une ligne régulière, et la fixation de son taux relèvent du libre choix de l'AOM au sein de son territoire, dans les conditions et limites prévues par la loi telles que :

- la localisation de l'AOM, selon qu'elle est située en Île-de-France ou hors Île-de-France ;
- la taille de l'agglomération ;
- la décision de réalisation d'un transport collectif en site propre (TCSP) : métro, tramway, bus à haut niveau de service, transport par câble…
- la forme juridique de l'AOM et la présence d'une commune touristique parmi ses membres, permettant l'application d'un bonus supplémentaire.

Assis sur la masse salariale, le versement mobilité est recouvré dans les mêmes conditions que les cotisations sociales par les URSSAF et les Mutualités sociales agricoles. Lorsqu'un employeur loge ou transporte ses salariés, il est en droit de demander le remboursement des sommes acquittées. Certaines associations en sont exonérées sous conditions fixées par la loi.

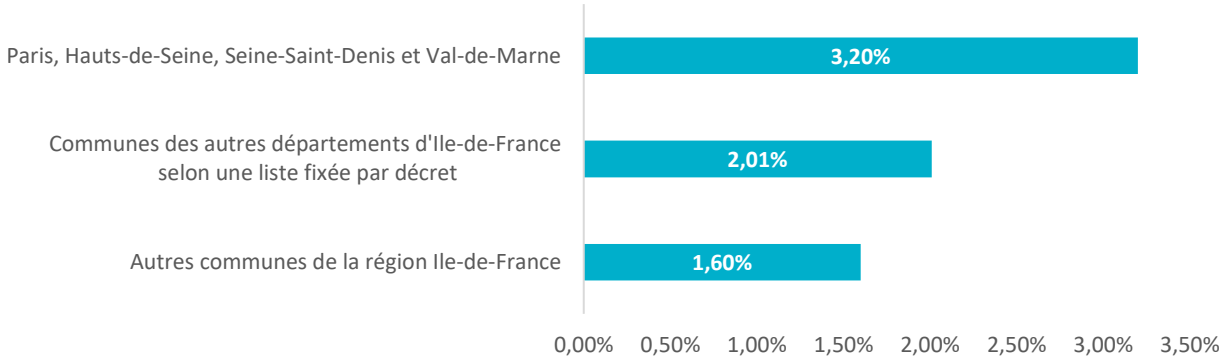
Taux plafond du versement mobilité (hors Île-de-France)

Source : article L.2333-67 du Code général des collectivités locales



Bonus intercommunalité : accordé aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et à leurs groupements.
Bonus commune touristique : accordé aux AOM dont les membres comprennent au moins une commune touristique au sein de leurs membres.

Et en Île-de-France, quels sont les taux plafond ?



ENJEUX & PERSPECTIVES

Un rôle vertueux pour l'activité économique locale et nationale

Bien qu'il constitue un impôt de production - étant assis sur la masse salariale - le versement mobilité finance les services de mobilité, renforce l'attractivité des territoires, facilite l'accès à l'emploi et soutient la filière industrielle tout en accompagnant l'investissement public.

Son rendement dépend étroitement de la composition et du dynamisme du tissu économique local. Ainsi, dans les territoires les moins denses, il n'est pas toujours l'outil de financement le plus adapté.

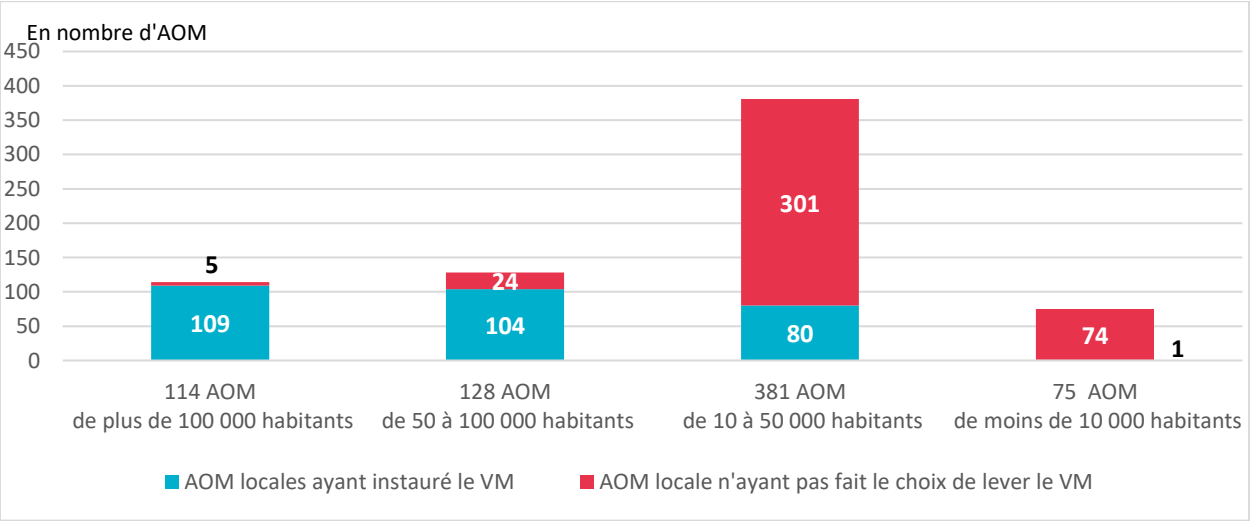
Qui instaure le versement mobilité en 2026 ?

294 AOM locales (hors Île-de-France) ont choisi de recourir à cet impôt pour financer leur politique de mobilité. Il représente en moyenne 46% de leurs ressources, faisant de lui l'un des piliers du modèle économique de la mobilité locale.

Parmi les AOM locales, seules celles qui exercent directement la compétence mobilité peuvent instaurer le versement mobilité, soit 698 AOM. Lorsque la région est AOM locale de substitution, il ne lui est pas possible de lever le versement mobilité.

698 AOM locales exercent la compétence mobilité

Source : GART



À noter que la loi d'orientation des mobilités (LOM) a autorisé les communes qui disposaient d'un réseau de transports en commun à le conserver, tout comme le versement mobilité lorsque la communauté de communes à laquelle elles appartiennent a fait le choix de laisser la compétence mobilité à la région. Ces

communes sont donc au nombre de 10 à lever le versement mobilité : Apt (84), Bourg-Saint-Maurice (73), Châteaudun (28), Figeac (46), Lavaur (81), Mende (48), Nogent-le-Rotrou (28), Senlis (60), Vierzon (18) et Villefranche-de-Rouergue (12).

Les taux plafond du versement mobilité hors Île-de-France sont restés inchangés depuis 1992, hormis la mise en œuvre des bonus intercommunalité en 1999 et commune touristique en 2010. Ce maintien des taux plafond, combiné à des besoins croissants de financement, explique qu'en 2026, 62% des AOM locales ont fixé leur taux au niveau maximal.

Qu'est-ce que le versement mobilité régional et rural ?
Instauré en 2025, le versement mobilité régional et rural permet de financer la compétence mobilité des AOM régionales en France métropolitaine en dehors de l'Île-de-France qui bénéficie du versement mobilité. Ses conditions d'assujettissement et de recouvrement sont similaires à celles du versement mobilité auquel il peut se cumuler lorsque les périmètres de perception se superposent. Son instauration relève du choix de chaque région. Ainsi, six régions le lèvent en 2026 : Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur. Son taux maximal ayant été fixé par la loi à 0,15%, il n'est cependant pas, à lui-seul, en mesure de consolider le modèle économique des AOM régionales. Afin de favoriser la mobilité dans les zones les moins denses, la loi prévoit l'affectation de 10% du versement mobilité régional et rural collecté aux communautés de communes, qu'elles lèvent ou non le versement mobilité.

NOS PRÉCONISATIONS

- **Étudier l'abaissement du seuil d'assujettissement** voire la mise en place d'un taux réduit en deçà de 11 salariés.
- **Relever les taux plafond du versement mobilité applicables aux différentes strates d'AOM hors Île-de-France** ou, à défaut, de créer un bonus « offre complémentaire » permettant d'accompagner le développement, la refonte ou l'amélioration substantielle de l'offre de mobilité nécessitant des dépenses d'investissement ou de fonctionnement nouvelles.
- **Supprimer la condition imposant l'organisation des lignes régulières,** pour permettre notamment aux communautés de communes de lever le versement mobilité dans le but de financer les services de mobilité les plus adaptés à leur territoire.

Par ailleurs, le GART souhaite que les principes de l'accord de financement signé entre l'État et Île-de-France Mobilités en 2023[1] soient étendus à l'ensemble des autres AOM, qu'elles soient locales ou régionales.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un pilier du financement des mobilités locales : le versement mobilité est un impôt local payé par les employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. Il finance directement l'exploitation et les investissements des services de mobilité et représente, hors Île-de-France, près de 46 % des ressources des AOM qui l'ont instauré.

Un levier puissant, mais sous tension : les taux plafond sont figés depuis plus de 30 ans (hors bonus), alors même que les besoins en matière de financement sont croissants.

Un cadre à faire évoluer pour répondre aux enjeux territoriaux : si le versement mobilité constitue un levier essentiel, son cadre actuel montre ses limites. Son évolution est nécessaire pour mieux accompagner la diversité des territoires et renforcer l'offre de mobilité.

[1] L'État a signé un protocole d'accord avec Île-de-France Mobilités afin de consolider le modèle économique des transports franciliens. Cet accord repose sur une augmentation conjointe de plusieurs sources de financement : le versement mobilité, les recettes commerciales, la contribution des membres ainsi que l'affectation d'une part additionnelle de taxe de séjour.

Pourquoi le vélo partagé devient-il un pilier des mobilités du quotidien ?

Se déplacer autrement

DÉFINITION

Le vélo partagé est un service de mobilité permettant à plusieurs usagers d'accéder à des vélos mis à disposition par un opérateur public ou privé à l'initiative ou non d'une collectivité. Il permet d'effectuer des trajets ponctuels ou réguliers sur un territoire donné.

L'idée est de rendre le vélo simple à utiliser tous les jours et de limiter le recours systématique à la voiture.

Quelles sont les différentes formes de vélo-partages ?

- Vélos en libre-service en station (VLS) : disponibles dans des stations fixes, avec emprunt et restitution au même type de point d'ancrage
- Vélos en location courte durée (VLCD) : location pour quelques heures ou quelques jours, souvent via une plateforme ou un opérateur local
- Vélos en location longue durée (VLLD) : mise à disposition pour plusieurs semaines ou mois, généralement sous forme d'abonnement
- Free-floating : vélos ou trottinettes sans station fixe, géolocalisés et accessibles via une application

Les services peuvent inclure différents types de vélos : des vélos mécaniques (sans assistance électrique), des vélos à assistance électrique (VAE), des triporteurs, des vélos cargos, des vélos spéciaux ou adaptés.

Comment les mettre en œuvre ?

La mise en place des services de vélos partagés peut s'appuyer sur différents types de contrats passés entre une collectivité et un opérateur. Le choix du contrat s'effectue en fonction des objectifs du territoire et des ressources disponibles via la régie, la délégation de service public (DSP), le marché public, l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), le recours à une société publique locale (SPL), l'intégration dans un marché ou une DSP de transport collectif, le groupement de commande.

Pour rendre les services de vélos partagés attractifs et fiables, des aménagements spécifiques peuvent souvent êtres nécessaires pour accompagner leurs déploiements (pistes et bandes cyclables, box sécurisés, stations de gonflage, application mobile ou un portail web dédié pour la réservation…).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les services de vélos partagés représentent un levier déterminant pour des mobilités décarbonées : réduction des émissions, moindre recours à la voiture sur les trajets courts et meilleure qualité de l'air. Ils renforcent la multimodalité en facilitant les connexions avec bus, train et tramway, notamment sur le premier et le dernier kilomètre.

Adaptés aux centres urbains denses, ces services sont susceptibles de s'implanter à proximité des pôles générateurs de mobilités : zones d'emplois ou d'habitats, pôles d'échanges, écoles et universités, zones touristiques… Ils peuvent également s'implanter en zone péri-urbaine, voire rurale, sous réserve d'une analyse fine du modèle économique avec potentiellement une prise en charge nécessaire et complémentaire du déficit du service par la collectivité.

Le vélo partagé peut également offrir un complément multimodal dans les déplacements du quotidien afin de proposer des solutions sur des trajets du dernier kilomètre de diffusion ou de rabattement.

Il peut être très complémentaire dans des zones où les transports en commun peuvent ne pas suffisamment être développés ou à l'inverse prendre leur relais sur certaines plages horaires (soir, heures creuses et week-end…) ou certaines saisons (tourisme estival).

Coûts	Objectif	Exemples
Investissement (pluriannuel)	Financer les infrastructures ou le matériel (si acquisition des vélos par la collectivité ou forfait de location du matériel à l'opérateur)	Stations, arceaux, marquages au sol…
Fonctionnement (annuel)	Financer l'exploitation du service	Frais d'entretien et de maintenance des services, communication…

Pour accompagner le financement de ses projets les collectivités peuvent avoir recours à un subventionnement propre de l'opérateur, d'aides de l'État (fonds vert, dispositifs de l'ADEME…), à un financement exclusif par l'opérateur, à des cofinancements par les employeurs… Et pour équilibrer les dépenses et les recettes, l'usager peut supporter un coût du service. Il peut lui aussi bénéficier d'incitations financières telles qu'une tarification avantageuse pour les abonnés réguliers, une réduction pour certains publics (étudiants, ménages modestes), une gratuité temporaire pour encourager l'adoption.

NOS PRÉCONISATIONS

Le GART préconise quelques recommandations pour assurer le bon développement des services de vélos partagés au sein des territoires.

- **Définir clairement la zone d'opération** dont l'objectif est d'identifier les périmètres prioritaires (centres-villes, pôles d'échanges, zones touristiques, quartiers étudiants…) et adapter la couverture du service en fonction des besoins locaux et des infrastructures cyclables existantes.
- **Assurer la cohérence avec les transports collectifs** afin de positionner de préférence les stations à proximité des gares, arrêts de bus et pôles multimodaux et d'intégrer le service dans les offres combinées (tarification intégrée, application ou portail mobilité MAAS).
- **Intégrer le service dans une logique multimodale** de sorte à favoriser les correspondances avec les transports collectifs, le covoiturage et l'autopartage pour fluidifier les trajets.
- **Sélectionner des opérateurs expérimentés pour garantir la qualité du service, la maintenance et la disponibilité des vélos** sans oublier de privilégier des partenariats permettant une pérennité économique et technique.
- **Coordonner avec les territoires voisins et faire remonter les besoins des habitants** afin d'éviter les ruptures de service et d'ajuster l'offre (type de vélos, localisation des stations). L'échelon intercommunal est le bon niveau pour un déploiement homogène et lisible.
- **Capitaliser sur une communication claire** de manière à expliquer le fonctionnement du service, les tarifs et les points de retrait, tout en valorisant les bénéfices environnementaux et économiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Le guide des services vélos du Club des Villes et Territoires Cyclable - 2024
- Second rapport du vélo public de l'Association des Acteurs du Vélo Public - 2025

L'ESSENTIEL À RETENIR

Le vélo partagé permet l'accès au vélo sans propriété, sous plusieurs formats (station, location, free-floating), et constitue une alternative simple aux trajets courts en voiture.

C'est un levier clé de décarbonation et de multimodalité, en assurant le dernier kilomètre et en complétant l'offre de transport public.

Sa réussite repose sur un maillage cohérent, un pilotage solide et une communication lisible, avec un modèle économique adapté au territoire.

Vélis : les véhicules intermédiaires, un nouveau maillon des mobilités du quotidien

Se déplacer autrement

DÉFINITION

Un véhicule intermédiaire - ou « véli » - est un véhicule léger, motorisé ou à assistance électrique, dont le gabarit et les performances se situent entre le vélo et la voiture. Ce véhicule intermédiaire pèse généralement entre 150 et 600 kg, contre plus de 1 200 kg pour une voiture particulière. Il regroupe plusieurs catégories réglementaires européennes (L1e à L7e), les plus mobilisées pour les usages professionnels et territoriaux étant les quadricycles légers (L6e) et lourds (L7e).

Quels usages pour les vélis ?

- La logistique urbaine et livraison du dernier kilomètre (tricycles, vélos-cargos, quadricycles légers).
- Les services publics locaux (entretien des espaces verts, interventions techniques, aide à domicile, approvisionnement des cantines).
- Des déplacements professionnels courts (artisanat, commerce de proximité, flottes d'entreprise).
- Des déplacements personnels des particuliers.

Contrairement aux idées reçues, les vélis ne sont pas uniquement destinés aux centres urbains et peuvent constituer une alternative pertinente à la voiture individuelle notamment dans les territoires ruraux et périurbains pour les déplacements du quotidien.

La trajectoire de marché privilégiée est progressive : d'abord les usages professionnels (B2B), puis les modèles de partage et de location (B2B2C), avant une diffusion plus large vers le grand public (B2C).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Un argument économique pour les flottes professionnelles et publiques

Les entreprises françaises disposent de 3,2 millions de véhicules utilitaires légers, et 69 % des trajets professionnels quotidiens parcourent moins de 100 kilomètres. Un usage compatible avec l'autonomie des vélis. Le coût total de possession serait réduit de près de quatre par rapport à un utilitaire thermique, soit environ 5 000 euros d'économies annuelles par véhicule.

Un cadre réglementaire qui s'aligne

La loi de finances 2026 a intégré les catégories L6e et L7e dans les dispositifs de verdissement des flottes : une collectivité peut désormais comptabiliser certains vélis dans ses objectifs de véhicules à faibles émissions. Les critères environnementaux deviennent par ailleurs obligatoires dans la commande publique à compter du 21 août 2026.

Une empreinte environnementale nettement favorable

Selon les premiers calculs réalisés avec le simulateur Ecobalyse, l'impact environnemental d'un véli est 2,4 à 4,5 fois inférieur à celui d'un véhicule classique (catégorie M), principalement grâce à sa faible masse et à une batterie de taille réduite. La réparabilité du véhicule est un facteur déterminant, pouvant diviser par trois ce score.

L'ADEME a déjà soutenu plus de 160 projets liés aux véhicules intermédiaires. Ils peuvent constituer des solutions pour les 17 millions de Français en situation de précarité mobilité.

Le programme eXtrême Défi identifie huit freins structurés en trois axes

Frein	Levier
Équilibre offre-demande	
Prix de vente peu compétitifs (L6e/L7e) face aux aides à l'achat automobile, jusqu'à 7 000 €	Bonifier l'aide à l'acquisition (fiche CEE) de 250-500 € à 1 500-2 000 € ; offres de location/leasing intégrées
Déploiement freiné par le manque d'accompagnement et de connaissance des acteurs économiques	Programme de massification et de communication ciblant les acteurs économiques
Manque de capitaux des constructeurs pour industrialiser la production	Mobiliser les financeurs publics et privés autour de la filière vélis
Réseau de maintenance et service après-vente peu structuré	Ateliers labellisés et emplois locaux de réparation, non délocalisables
Absence de filière de formation professionnelle constituée	Formations à tous les niveaux, du lycée professionnel au supérieur, le véli comme support pédagogique
Voirie et sécurité	
Réglementation de circulation plus restrictive qu'ailleurs en Europe	Accès aux voies rapides (L5e/L7e) ; ouverture des aménagements cyclables et voies vertes, comme en Allemagne ou en Belgique
Gestionnaires de voirie à accompagner pour adapter les infrastructures existantes	S'appuyer sur les territoires pionniers ; observatoire de la sécurité des vélis avec le Cerema
Gouvernance des politiques publiques	
Gouvernance publique éclatée entre de multiples acteurs	Structuration de la filière autour d'AVELI à l'échelle nationale, LEVA-EU au niveau européen

NOS PRÉCONISATIONS

- **Tester avant de généraliser :** s'appuyer sur des expérimentations ciblées par usage (espaces verts, logistique, aide à domicile) avant tout déploiement à grande échelle, sur le modèle des retours d'expérience bretons (DécarMobreizh). L'acceptation du véhicule reste l'un des principaux facteurs de réussite.
- **Intégrer les vélis dans les stratégies de verdissement de flottes** pour bénéficier du nouveau cadre réglementaire issu de la loi de finances 2026.
- **Anticiper les besoins de voirie et de stationnement dédiés** en coordination avec les gestionnaires de voirie (communes, départements, AOM).
- **S'appuyer sur les acteurs de la filière** (AVELI, associations locales de cyclologistique) pour choisir le véhicule adapté à chaque usage et sécuriser la maintenance.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Extrême Défi, le programme d'expérimentation des vélis - ADEME
- AVELI, l'association des acteurs des véhicules légers intermédiaires
- Quelle place sur la voirie pour les véhicules intermédiaires ? - Cerema
- Accueil - Les Boîtes à Vélo - France

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un véli, c'est un véhicule léger entre le vélo et la voiture pensé pour des trajets courts et des usages professionnels ou territoriaux.

Le marché professionnel est le point d'entrée : coût total de possession réduit, cadre réglementaire désormais favorable (loi de finances 2026) et empreinte environnementale nettement inférieure à un véhicule classique.

L'opportunité pour structurer une filière française se situe autour de 2027-2028, avant l'arrivée de concurrents internationaux à bas coûts : tester, accompagner et anticiper la voirie sont les leviers à la main des collectivités.

L’autopartage : un levier pour réduire la dépendance à la voiture

Se déplacer autrement

DÉFINITION

L’autopartage est un service de mobilité permettant à plusieurs usagers d’accéder à des véhicules mis à disposition par un opérateur public ou privé pour des trajets ponctuels ou réguliers. Il vise à faciliter l’usage de la voiture sans obligation de propriété, à réduire les coûts liés à la possession d’un véhicule, à optimiser l’usage des ressources et à limiter l’impact environnemental des déplacements.

Du service en station au partage entre particuliers

- Autopartage en station : les véhicules sont empruntés et restitués dans des stations fixes.
- Autopartage en free-floating : les véhicules sont accessibles sans station fixe, géolocalisés et réservés via une application mobile.
- Autopartage de flotte professionnelle : des véhicules mutualisés pour les besoins des entreprises ou administrations.
- Autopartage entre particuliers : mise en relation directe via des plateformes dédiées.

ENJEUX & PERSPECTIVES

Le déploiement des services d'autopartage constitue un levier essentiel pour accompagner la transition vers des mobilités durables.

- **Contribue à la décarbonation et à la démotorisation :** en mutualisant les véhicules, l’autopartage réduit la possession de voitures, diminue les émissions de gaz à effet de serre et améliore la qualité de l’air tout en limitant les nuisances liées au trafic.
- **Développe la multimodalité :** intégré aux solutions globales de mobilité (MaaS) et aux pôles d’échanges multimodaux, l’autopartage complète efficacement les transports collectifs et le vélo, notamment pour les premiers et derniers kilomètres ou les trajets non couverts par des transports collectifs ;
- **S’adapte à tous les territoires :** ce service est pertinent en ville pour réduire la place de la voiture, en zones périurbaines et rurales comme alternative à la possession de plusieurs voitures individuelles dans un même foyer familial (voitures secondaires) là où l'offre de transport collectif est limitée.

Aujourd’hui, une voiture en autopartage en boucle remplace cinq à huit voitures personnelles, ce qui permet d’économiser une à trois places de stationnement.

Où l’autopartage trouve-t-il sa place ?

Les services d’autopartage s’adressent aux résidents actifs ou étudiants, aux entreprises et administrations, aux ménages souhaitant réduire leurs coûts de mobilité ainsi qu’aux visiteurs occasionnels. Leur viabilité socio-économique repose sur l’atteinte d’une masse critique d’usagers. Ils sont donc particulièrement adaptés aux zones densifiées, avec des implantations à proximité des pôles générateurs de mobilité : zones d’emplois ou d’habitat, pôles d’échanges, établissements scolaires et universitaires, zones touristiques. En zones périurbaines ou rurales, une analyse fine du modèle économique est indispensable et peut nécessiter une prise en charge complémentaire par la collectivité.

Comment organiser un service d’autopartage ?

La majorité des nouveaux services d’autopartage sont portés par des opérateurs privés, les collectivités jouant un rôle d’encadrement.

Dans le cas de l’autopartage en station : la collectivité gestionnaire de la voirie est compétente (la commune ou l’intercommunalité en général) pour délivrer une autorisation temporaire d’occupation du domaine public (AOT) à l’opérateur, qui fait office de permission de voirie et qui permet de dédier des emplacements de stationnement à un opérateur d’autopartage. Dans la mesure où l’autopartage en station donne lieu à une

emprise sur la voirie qui constitue une « occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique », elle doit alors passer par une procédure de publicité et de mise en concurrence préalable.
Dans le cas de l'autopartage en free-floating : la commune, chargée de la police du stationnement est compétente pour délivrer l'AOT. Les opérateurs disposant d'un titre ne sont plus soumis aux règles générales de stationnement et ils doivent respecter les prescriptions que comporte l'AOT.
Dans les deux cas précédemment cités, les AOT donnent lieu au versement d'une redevance par les opérateurs. L'autorité gestionnaire a alors, sauf dispositions particulières, compétence pour fixer le montant de la redevance.
Dans le cas où une collectivité souhaiterait développer elle-même un service d'autopartage pour son territoire : elle peut aussi choisir de passer par une délégation de service public (DSP), une régie, un marché public, ou une société publique locale (SPL). L'autopartage peut être intégré à la DSP, régie ou SPL de mobilité (transport collectif et/ou autre), ou bien faire l'objet d'une DSP, marché public, régie ou SPL dédiée. Le contrat passé entre la collectivité et l'opérateur vaut alors autorisation d'occupation de ce domaine pour sa durée.

NOS PRÉCONISATIONS

- **Définir clairement les périmètres prioritaires (quartiers denses, pôles d'échanges multimodaux, zones touristiques…)** et adapter la couverture du service en fonction des caractéristiques territoriales (station, free-floating, flotte professionnelle).
- **Positionner de préférence les stations d'autopartage à proximité des gares, arrêts de bus et pôles multimodaux** et intégrer le service dans les offres combinées (tarification intégrée, application ou portail mobilité MaaS).
- **Intégrer ces services dans les projets d'aménagements urbains :** l'article L151-31 du code de l'urbanisme permet de réduire de 30% minimum le nombre de places de stationnement en contrepartie de la mise à disposition de véhicules propres en autopartage.
- **Intégrer le service dans une logique multimodale :** il s'agit de concevoir l'autopartage comme un maillon complémentaire des mobilités durables et de favoriser les correspondances avec les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs.
- **Sélectionner des opérateurs expérimentés pour garantir la qualité du service :** un retour d'expériences auprès d'autres territoires peut être utile.
- **Coordonner le déploiement avec les territoires limitrophes et réaliser des enquêtes auprès des habitants :** l'échelon intercommunal peut être la bonne strate.
- **Informer clairement sur le fonctionnement du service** et valoriser les bénéfices environnementaux et économiques.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Livret sur l'autopartage, brique d'une mobilité multimodale et levier pour réduire la dépendance automobile - GART (juin 2024).
- Baromètre 2025 de l'autopartage - Association des Acteurs de l'Autopartage
- La boîte à outils mobilité en zones peu denses - Cerema (avril 2022)
- Guide à destination des collectivités pour mettre en place ou favoriser le développement de l'autopartage - Association des Acteurs de l'Autopartage et l'ADEME (2021)

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un véhicule sans le posséder : l'autopartage permet d'utiliser un véhicule uniquement quand on en a besoin, sans en être propriétaire. Décliné en plusieurs formes (station, free-floating, flottes professionnelles ou entre particuliers), il réduit les coûts pour les usagers et optimise l'usage des véhicules.

Un levier pour réduire le nombre de véhicules en circulation : dans une logique de mutualisation, ce service contribue à réduire les émissions polluantes et la place de la voiture en ville. Intégré aux transports collectifs et au vélo, il facilite les trajets du quotidien, notamment pour les premiers et derniers kilomètres.

Un service à adapter aux spécificités territoriales : pertinent surtout dans les zones densifiées, l'autopartage peut aussi répondre aux besoins périurbains ou ruraux s'il est bien dimensionné. Son succès repose sur des outils juridiques adaptés (AOT, DSP, régie, SPL), des implantations stratégiques et une bonne articulation avec les autres solutions de mobilité.

Le covoiturage, une solution durable à l'autosolisme

Se déplacer autrement

DÉFINITION

Le covoiturage est un service de mobilité permettant à plusieurs personnes de partager un véhicule particulier pour effectuer un trajet commun, généralement dans le cadre d'un déplacement domicile-travail ou occasionnel, sur tout ou partie d'un territoire donné.

Quelles sont les différentes formes de covoiturage ?

Plusieurs formes de covoiturage existent et se distinguent par leur mode d'organisation et leur temporalité :

- le covoiturage planifié : la mise en relation se fait à l'avance via une plateforme ou une application. Les trajets sont organisés avant le départ ;
- le covoiturage instantané : la mise en relation se fait en temps réel via une application, souvent pour des trajets quotidiens ;
- les lignes de covoiturage : un système structuré avec des arrêts prédéfinis, permettant une mise en relation en temps réel via une application ou des bornes physiques ;
- l'autostop organisé : une forme simplifiée où la mise en relation se fait directement aux arrêts, sans réservation préalable.

Comment les mettre en œuvre ?

La mise en place des services de covoiturage repose sur différents types de contrats entre la collectivité et un opérateur, choisis selon les objectifs du territoire et les ressources disponibles. Parmi les options figurent la régie, la délégation de service public (DSP), le marché public, l'appel à manifestation d'intérêt (AMI), le recours à une société publique locale (SPL), l'intégration dans un marché ou une DSP de transport collectif, ainsi que le groupement de commande.

Pour rendre les services de covoiturage attractifs et fiables, des aménagements spécifiques peuvent souvent être nécessaires pour accompagner leur déploiement (places de stationnement dédiées et matérialisées sur l'espace public, places réservées dans des parcs de stationnement, aires de covoiturage pour faciliter les points de rencontre, totems ou marqueurs visuels pour identifier les zones de covoiturage, mise à disposition d'une application mobile ou web pour la mise en relation…).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Le déploiement des services de covoiturage constitue un levier essentiel pour accompagner la transition vers des mobilités durables et répond à plusieurs enjeux stratégiques.

Enjeux	Objectifs
Décarbonation & Démotorisation	Réduire les émissions de gaz à effet de serre en limitant les véhicules individuels Diminuer la dépendance à la voiture pour les trajets domicile-travail Améliorer la qualité de l'air et réduire les nuisances sonores
Développement de la multimodalité	Intégrer le covoiturage dans les solutions globales (MaaS) pour faciliter les trajets combinés Compléter les transports collectifs (zones peu desservies, horaires creux) Déployer dans les pôles d'échanges multimodaux pour fluidifier les correspondances
Adaptation à tous les territoires	En zones urbaines : désengorger les axes et réduire le stationnement En zones périurbaines/rurales : offrir une alternative où les transports sont limités En zones touristiques : répondre aux besoins saisonniers et ponctuels

Ces services sont particulièrement adaptés pour traiter les flux, tant sur les zones denses (réduire la congestion) que sur les zones moins denses. Ils proposent des alternatives à l'autosolisme là où aucune solution n'est suffisamment pertinente pour être déployée. Le covoiturage constitue un complément multimodal pour les déplacements du quotidien, en offrant des solutions de rabattement ou de diffusion pour les premiers et

derniers kilomètres vers les zones d'emplois ou les transports collectifs structurants. Ils sont notamment utiles là où l'offre de transport public est limitée, ou pour en assurer le relais sur certaines plages horaires (soir, heures creuses, week-end).
Les collectivités peuvent financer le covoiturage du quotidien en combinant budget propre et dispositifs externes, afin de limiter le coût net pour l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) tout en rendant le service attractif.
Les principales dépenses portent, d'une part, sur l'achat de services auprès d'un opérateur (plateforme, accompagnement, suivi) et, d'autre part, sur les incitations versées par trajet, principalement sous forme d'indemnisation du conducteur et de prise en charge partielle ou totale du coût du trajet pour le passager, parfois par une autre collectivité partenaire. Les montants unitaires sont généralement faibles (de l'ordre de 1 à 4 euros par passager selon la distance), mais multipliés par des milliers de trajets, ils peuvent représenter un poste budgétaire significatif pour l'AOM.
Les incitations financières sont de plus en plus présentes au cœur des politiques de covoiturage du quotidien, certaines AOM ayant mis en place au moins une forme d'aide monétaire pour lancer ou soutenir la pratique. Concrètement, l'AOM mandate la plateforme pour verser les montants aux usagers, puis la collectivité rembourse l'opérateur sur la base des trajets éligibles, éventuellement en mobilisant un cofinancement de l'État (par exemple 1 euro de l'État pour 1 euro de la collectivité dans le cadre du Fonds vert) ou d'une région.
Pour alléger ces coûts, les AOM s'appuient sur les dispositifs nationaux et régionaux tels que le Fonds vert et les appels à projets de l'État, les programmes ADEME, les contrats de plan État Région (CPER) et, dans certains cas, des cofinancements régionaux spécifiques au covoiturage. Ces aides peuvent couvrir une part significative des investissements de démarrage (études, aires, systèmes) et des campagnes d'incitation, ce qui permet aux communes et intercommunalités de proposer un dispositif lisible pour les habitants sans faire peser l'intégralité du financement sur leur budget propre.

NOS PRÉCONSIATIONS

- **Identifier clairement la zone de couverture** en ciblant les trajets domicile-travail, les zones peu desservies et les pôles générateurs de mobilité.
- **Assurer la cohérence avec les transports collectifs** et ce, en positionnant les aires de covoiturage de préférence au sein de nœuds routiers, près des gares et pôles multimodaux, et intégrer le service dans les offres combinées (tarification, applications MaaS) ou en pratiquant, le cas échéant, des règles d'exclusion du service de covoiturage en cas de présence de lignes de transports collectifs.
- **Intégrer le service dans une logique multimodale**, en concevant le covoiturage comme complémentaire aux transports collectifs, au vélopartage et à l'autopartage pour fluidifier les trajets.
- **Harmoniser le déploiement avec les territoires limitrophes** et ajuster l'offre via des enquêtes auprès des habitants (l'échelon intercommunal est souvent pertinent).
- **Informer sur le fonctionnement, les tarifs et les points de rencontre**, et valoriser les bénéfices environnementaux et économiques pour encourager l'adoption.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Zoom sur le covoiturage - France Mobilités
- Covoiturage : le dossier du Cerema - Cerema
- Collectivités : obtenir un co-financement de votre dispositif en 2025 c'est encore possible ! - Observatoire du covoiturage
- Bien définir sa campagne d'incitation financière au covoiturage - Cerema

L'ESSENTIEL À RETENIR

Le covoiturage s'impose comme une solution clé pour réduire l'autosolisme, optimiser l'usage des véhicules et contribuer à la transition vers des mobilités durables.

Son déploiement nécessite une approche adaptée aux territoires, une intégration avec les autres modes de transport et des partenariats solides pour garantir fiabilité et attractivité.

La réussite du service repose sur une communication pédagogique et des incitations efficaces afin d'encourager l'adoption par tous les publics.

Des SERM pour mieux relier les centres et leurs périphéries

Se déplacer autrement

DÉFINITION

Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), instaurés par la loi du 27 décembre 2023, regroupent l'ensemble des services de transports collectifs publics visant à répondre aux besoins croissants de mobilité entre les métropoles et leurs périphéries hors Île-de-France. Ces offres se caractérisent par :

- le développement de l'offre ferroviaire (TER du quotidien) ;
- la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service (cars express, covoiturage, transport en commun en site propre) ;
- la création de réseaux cyclables ;
- le cas échéant, des services de transport fluvial, d'autopartage et de transports guidés ;
- la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

Ces services visent à offrir une alternative efficace à la voiture individuelle, en proposant des solutions de transport multimodales et décarbonées. Ils sont cruciaux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, désenclaver les territoires et améliorer la qualité de vie des habitants.

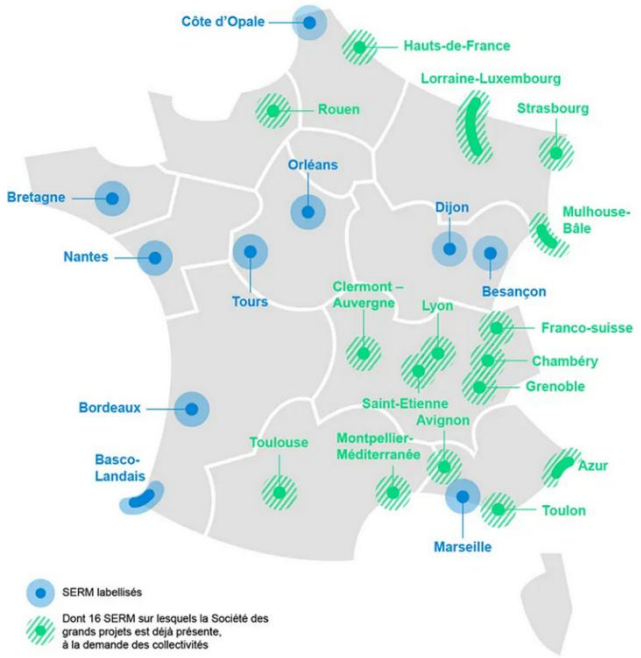
26 projets SERM labellisés

Les projets de SERM sont lancés à l'initiative d'une coordination entre les territoires locaux (métropoles et établissements publics de coopération intercommunale proches) et les régions. Ils ont pour objectif d'apporter des solutions de mobilités à l'échelle des bassins de déplacements et donc de dépasser les limites administratives actuelles des collectivités. Entre 2024, l'État a labélisé 24 premiers projets couvrant les principales métropoles françaises auxquels deux nouveaux projets (Dijon et Besançon) se sont ajoutés en 2025.

Les étapes clé d'un projet

Pour lancer un projet, les collectivités demandent la labellisation auprès de l'État, qui finance alors la phase de préfiguration (environ un an, plusieurs millions d'euros) permettant de définir le schéma des services, le plan de financement, la gouvernance et d'organiser le dialogue territorial. Le projet obtient ensuite le statut de SERM sur décision ministérielle, puis une structure locale de coordination est créée. La plupart des projets labellisés finalisent leur préfiguration (fin 2025-début 2026).

Référencement des 26 projets SERM labellisés



Source : Société des Grands Projets

ENJEUX & PERSPECTIVES

Une articulation fine entre réseaux ferrés et routiers

La plupart des projets SERM s'appuient sur des réflexions historiquement centrées sur les armatures ferroviaires des métropoles, que la loi SERM a structurées et élargies. Les porteurs de projets élaborent leurs services ferroviaires autour des « étoiles ferroviaires » métropolitaines (différentes branches desservant une métropole et sa périphérie) et/ou autour des « Lignes Nouvelles » (infrastructures ferroviaires entièrement nouvelles ou significativement modifiées). Les projets de SERM peuvent également répondre aux problématiques de régénération et modernisation des réseaux ferroviaires (électrification des lignes,

traitement des passages à niveau et des voies uniques, déploiement de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire), corridors fret).

Si le ferroviaire constitue l'armature principale du SERM, le volet routier prend une place croissante en complément ou en substitution selon les contextes. Plusieurs régions étudient le développement de lignes de cars express, de voies réservées, de services de covoiturage ou encore de pôles d'échanges routiers multimodaux.

L'intermodalité, au cœur du dispositif
La réussite des SERM dépendra de la qualité du parcours usager entre les différents modes, ce qui nécessite de prendre en considération les infrastructures (gares et pôles d'échanges multimodaux), les services numériques (information, billettique, tarification) ainsi que les usages et services attendus (rabattement, modes actifs, covoiturage, commerces).

De nombreux territoires travaillent à la hiérarchisation des pôles d'échanges, à leur aménagement et à leur financement, souvent en partenariat avec les concessionnaires autoroutiers et les aménageurs. Les difficultés portent principalement sur la coordination des compétences entre acteurs, la maîtrise foncière, les enjeux de zéro artificialisation nette, et l'acceptabilité sociale liée à la transition vers les mobilités douces. La délégation de maîtrise d'ouvrage apparaît parfois comme une solution pour plus d'efficacité dans la coordination et le dialogue entre acteurs.

Le financement, un enjeu critique et complexe
La capacité de l'ensemble des acteurs à financer, dans le temps, ces projets sera décisive pour garantir leur réussite. À date, près de 50 millions d'euros sont mobilisés par l'État pour les études de préfiguration, et 2,7 milliards d'euros inscrits dans les contrats de plan État-Région (CPER) 2023-2027, dont 891 millions d'euros de l'État pour les premières réalisations.

Les besoins pour les phases opérationnelles restent colossaux, avec des estimations à hauteur de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour les infrastructures, les matériels roulants et l'exploitation des services.

Les acteurs expriment leurs inquiétudes sur les capacités d'investissement, la pérennité des financements, la fiscalité régionale et locale, et la nécessité de déplafonner le versement mobilité afin de garantir la capacité des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à porter ces projets. L'absence d'engagement clair de l'État pourrait renforcer les fractures territoriales et le sentiment d'un territoire national à deux vitesses.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un modèle de mobilité multimodale dépassant les frontières administratives : les SERM répondent aux défis de mobilité, de transition écologique et de cohésion territoriale par la coopération entre métropoles et territoires périphériques.

Une complémentarité fer/route indispensable : le ferroviaire constitue l'ossature, complété par les cars express, le covoiturage et les voies réservées. L'intermodalité nécessite coordination, maîtrise foncière et acceptabilité sociale.

Le financement comme enjeu central : avec 2,7 milliards d'euros inscrits dans les CPER 2023-2027 mais des besoins de plusieurs dizaines de milliards, la sécurisation pluriannuelle des financements est urgente pour éviter les disparités territoriales.

Violences sexistes et sexuelles dans les transports : comprendre le phénomène pour agir

Se sentir en sécurité

DÉFINITION

Dans les transports en commun et les espaces associés (quai, gare, abribus), des faits de violences sexistes et sexuelles (VSS) sont commis, majoritairement par des hommes à l'égard de filles et de femmes.

Selon la définition proposée par l'Observatoire national des violences faites aux femmes dans la Lettre sur les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun : *« Les violences sexistes et sexuelles sont des violences de genre qui reposent sur une domination masculine structurellement installée par le système hétéropatriarcal. Elles peuvent prendre plusieurs formes, et chacune d'entre elles s'inscrit dans un continuum. Les violences sexuelles […] désignent tout acte sexuel (attouchements, caresses, pénétrations, etc.) commis avec violence, contrainte, menace ou surprise ainsi que les actes relevant du harcèlement sexuel et de l'exhibition sexuelle, y compris par le biais d'outils numériques. Ces violences portent atteinte à l'intégrité physique et psychique de la victime. »*

91 % des victimes de violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun déclarées sont des femmes et 96 % des auteurs déclarés sont des hommes.[2]

Depuis 2010, plusieurs actions nationales ont émergé afin de lutter contre ces phénomènes de violences et garantir un accès égal aux mobilités pour tous et toutes.

- Plan national de lutte contre les violences faites aux femmes dans les transports en commun, présenté en 2015.
- Création législative de l'outrage sexiste en circonstances aggravantes dès lors qu'il est perpétré dans un espace associé aux transports en commun (article 222-33-1-1 du Code pénal).
- Guide de descente à la demande entre deux arrêts de bus en soirée et la nuit en 2018. Le décret n°2020-1276 rend possible sa mise en application légale.
- Guide méthodologique sur les marches exploratoires dans les transports collectifs terrestres en 2018.
- Depuis 2020, les atteintes à caractère sexiste dans les transports publics collectifs de voyageurs font l'objet d'un bilan annuel établi par les exploitants de services de transport et publié par le ministère chargé des Transports, accompagnées de la présentation d'actions entreprises pour prévenir et recenser ces atteintes (article L1631-5).

À l'échelle des AOM et des opérateurs de transports, d'autres initiatives se mettent en place pour lutter contre les violences sexistes et sexuelles. Cela peut se traduire par des campagnes de sensibilisation ou de prévention, la mise en place d'applications de signalement de ces violences, la formation des agents à la prise en charge des victimes de VSS, la création d'endroits de refuges appelés *Safe Place*, ou encore par des partenariats avec d'autres acteurs (services de sécurité, forces de l'ordre, associations, etc.).

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les enjeux de l'égal accès aux transports en commun et à la mobilité imposent une réflexion sur les stratégies à mettre en place pour lutter contre les violences faites aux femmes dans ces espaces, pour garantir leur sécurité et un libre accès aux transports en sérénité.

[2] MIPROF, Observatoire national des violences faites aux femmes, Lettre n°23 – Mars 2025, « Les violences sexistes et sexuelles dans les transports en commun ».

Les deux tiers des usagers de transport en commun en France sont des femmes.[3]

En effet, que ce soit de manière consciente ou non, la majorité des femmes sont en vigilance lors de leurs déplacements ou adoptent des stratégies qui leur permettent de continuer à être mobiles. Il peut s'agir de stratégies qui consistent à sélectionner certains itinéraires ou certains horaires, à éviter les interactions, à ne pas voyager seule, à adapter ses tenues, à modifier leurs comportements ou encore à renoncer à certains déplacements, etc.

80% des femmes restent en état de vigilance constante dans les transports en commun.[4]

En effet, que ce soit de manière consciente ou non, la majorité des femmes sont en vigilance lors de leurs déplacements ou adoptent des stratégies qui leur permettent de continuer à être mobiles. Il peut s'agir de stratégies qui consistent à sélectionner certains itinéraires ou certains horaires, à éviter les interactions, à ne pas voyager seule, à adapter ses tenues, à modifier leurs comportements ou encore à renoncer à certains déplacements, etc.

NOS PRÉCONISATIONS

- Structurer une gouvernance dédiée à la sûreté et aux violences sexistes et sexuelles : le GART propose un groupe de travail sur les sujets de sûreté et de violences sexistes et sexuelles à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales et régionales, coanimé par une doctorante qui travaille sur ces enjeux.
- Outiller les AOM pour passer de l'intention à l'action : l'association est en cours d'élaboration de ressources documentaires, présentant des actions à mettre en place, revenant sur les résultats d'études ou d'initiatives et permettant des retours d'expériences d'autres AOM.
- Une pleine légitimité des AOM pour s'emparer de ces enjeux : l'objectif est de répondre à la fois aux attentes des voyageuses et voyageurs, aux exigences nationales et à la fois aux initiatives des opérateurs.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Un phénomène genré : 91 % des victimes dans les transports sont des femmes et 96 % des auteurs sont des hommes. Les violences sexistes et sexuelles relèvent d'un continuum fondé sur une domination structurelle, avec un impact direct sur l'intégrité physique et psychique des victimes.

Un droit à la mobilité encore entravé : deux tiers des usagères du transport public modifient leurs trajets, comportements ou horaires pour éviter l'insécurité, et 80 % restent en vigilance permanente. La peur limite la mobilité et fragilise l'égalité d'accès au transport en commun.

Un impératif d'action structurée : gouvernance, ressources opérationnelles, prévention, formation, signalement, partenariats et bonnes pratiques doivent devenir la norme.

[3] Chantal Duchène, « Transport et parité des sexes », document de référence 2011 - 11, Forum International des Transports, OCDE.
[4] Étude ENOV commandée par la RATP en 2022.

Stationnement payant sur voirie : les clés pour agir à l'échelle municipale

Dans l'espace public

DÉFINITION

La dépénalisation du stationnement payant sur voirie, inscrite dans l'article 63 de la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM), est entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Cette réforme majeure transforme fondamentalement la nature juridique du stationnement payant.

Passage d'une organisation pénale, identique sur l'ensemble du territoire français, à une organisation décentralisée et dépénalisée en matière de stationnement payant sur voirie.

Comment cela se concrétise ?

- Avant la réforme : le non-paiement du stationnement constituait une contravention pénale de 17 € uniforme sur tout le territoire national.
- Après la réforme : le non-paiement est sanctionné par un forfait post-stationnement (FPS), une redevance d'occupation du domaine public dont le montant est librement fixé par chaque collectivité.

Les principes fondamentaux

La réforme transfère la compétence en matière de stationnement payant de l'État vers les collectivités territoriales (communes, EPCI, métropoles). Ces dernières bénéficient désormais d'une maîtrise complète pour mettre en œuvre un véritable service public de la mobilité et du stationnement, incluant :

- la définition de la stratégie tarifaire ;
- la fixation du montant du FPS ;
- l'organisation du contrôle et du recouvrement ;
- l'affectation des recettes.

La dépénalisation ne concerne que le stationnement payant sur voirie. Les infractions relatives au stationnement gênant, très gênant, dangereux ou abusif demeurent de l'ordre pénal.

ENJEUX & PERSPECTIVES

La réforme offre aux collectivités la possibilité d'adapter leur politique de stationnement aux enjeux locaux. Deux grandes villes françaises ont récemment innové en instaurant des tarifications différenciées basées sur les caractéristiques des véhicules.

L'exemple de Lyon

Depuis le 11 juin 2024, une nouvelle tarification du stationnement en voirie, basée sur la masse à vide des véhicules, est effective. Les prix augmentent pour les véhicules thermiques de plus de 1 525 kg, les véhicules hybrides rechargeables de plus de 1 900 kg et les véhicules électriques de plus de 2 100 kg. A contrario, les véhicules 100 % électriques peuvent stationner gratuitement dans les zones Tempo (zones payantes à temps limité) et les propriétaires de voitures hybrides ou électriques et résidents lyonnais disposent d'un tarif préférentiel pour l'abonnement résidentiel : 15 € / mois au lieu de 30 € / mois pour les voitures thermiques (sauf pour les véhicules encombrants de + de 2 100 kg).

L'exemple de Paris

Les tarifs sont désormais divisés en deux catégories selon le poids du véhicule.

Arrondissements centraux (1er au 11e) :

- véhicules légers : 6 € (1h) → 75 € (6h)
- véhicules lourds : 18 € (1h) → 225 € (6h)

Arrondissements périphériques (12e au 20e) :

- véhicules légers : 4 € (1h) → 50 € (6h)
- véhicules lourds : 12 € (1h) → 150 € (6h)

Les véhicules basse émission légers (moins de 2 tonnes) peuvent stationner gratuitement sur tous les emplacements payants dans Paris sans condition de durée. La gratuité est automatiquement accordée grâce à l'utilisation des données techniques du système d'immatriculation des véhicules (SIV). Cependant, les véhicules basse émission lourds (plus de 2 tonnes) paient leur stationnement au tarif visiteur lourd, sauf s'ils bénéficient d'un abonnement résidentiel ou professionnel.

Alerte sur les cartes de stationnement pour personnes handicapées
Une vigilance particulière est nécessaire sur l'utilisation, en forte augmentation, des cartes de stationnement pour personnes handicapées (CMI-S et CES) permettant une gratuité du stationnement. Cette problématique représente aujourd'hui un enjeu majeur tant pour l'équité entre usagers que pour les finances des collectivités. Jusqu'à 30% de tickets gratuits ont pu être recensés à certains endroits. Des actions sont en cours, au niveau national, pour une meilleure identification de l'utilisation de ces cartes et une limitation de la fraude.

NOS PRÉCONISATIONS

- **La collectivité doit clarifier les objectifs poursuivis avant toute mise en œuvre d'une tarification différenciée :** réduire la pollution atmosphérique, améliorer la rotation du stationnement, encourager le report modal vers les transports collectifs ou renforcer l'équité sociale par des tarifs solidaires…
- **Réaliser un diagnostic territorial préalable pour fonder la tarification différenciée sur les réalités locales :** celui-ci doit permettre d'analyser la composition du parc automobile local, d'évaluer l'impact financier selon les profils d'usagers et de mesurer l'acceptabilité sociale au moyen d'enquêtes ou de concertations.
- **Définir des seuils cohérents et justifiables pour renforcer la crédibilité du dispositif** et structurer la tarification en plusieurs paliers afin de limiter les effets de seuil brutaux.
- **Intégrer des tarifs solidaires pour garantir l'équité du dispositif et renforcer son acceptabilité sociale.** En complément, la gratuité pour les personnes en situation de handicap doit, quant à elle, être pleinement préservée.
- **Faire de la tarification différenciée un levier clair et incitatif au service de la transition écologique** tout en soutenant les résidents par des abonnements adaptés.
- **Simplifier les modalités de paiement et garantir un contrôle efficace pour assurer la réussite de la tarification différenciée** via des applications mobiles, horodateurs, solutions à distance.
- **Inscrire la tarification dans une politique de mobilité globale** en l'accompagnant d'un renforcement de l'offre de transports collectifs financé par les recettes du stationnement, de la création de parcs-relais, du déploiement d'infrastructures cyclables…
- **Former et équiper les agents de contrôle**, tout en trouvant le juste équilibre entre contrôle automatisé (LAPI) et présence humaine.

L'ESSENTIEL À RETENIR

Depuis 2018, le stationnement payant sur voirie relève d'une logique décentralisée : les collectivités fixent les tarifs, le FPS, organisent le contrôle et affectent les recettes pour piloter un véritable service public du stationnement et de mobilité.

La tarification différenciée est un outil central au service des politiques locales : en s'appuyant sur des critères comme le poids ou la motorisation des véhicules, elle permet de mieux réguler l'espace public, favoriser la transition écologique, améliorer la rotation et renforcer l'équité sociale, comme l'illustrent les exemples de Lyon et Paris.

La réussite du dispositif repose sur méthode, équité et cohérence globale : objectifs clairs, diagnostic territorial, seuils lisibles, tarifications solidaires, contrôle efficace et articulation avec l'offre de mobilités alternatives sont indispensables pour garantir l'acceptabilité sociale de la mesure et son efficacité dans le temps.

La logistique urbaine, un rouage discret mais essentiel dans nos villes

Dans l'espace public

DÉFINITION

Afin d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville, la logistique urbaine englobe l'ensemble des activités liées aux mouvements de biens en milieu urbain. Son objectif est de concilier les exigences du transport de marchandises avec la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et de la qualité de vie des habitants.

Il existe trois principaux volets de la logistique urbaine :

- l'approvisionnement : il concerne l'ensemble des commerces et magasins ;
- la livraison : elle s'adresse aussi bien aux professionnels qu'aux particuliers ;
- l'évacuation des biens : elle inclut le ramassage de divers objets, notamment les ordures ménagères, en vue de leur traitement, élimination ou valorisation.

La logistique urbaine couvre ainsi la totalité des flux de marchandises en ville, caractérisés par une grande hétérogénéité et regroupant une quinzaine d'activités, chacune avec ses propres règles de fonctionnement. Parmi les flux les plus courants, on peut citer : l'approvisionnement des chantiers, des supermarchés ou des cafés-hôtels-restaurants, la distribution pharmaceutique, le transport en vrac, le transport sous température dirigée (nécessitant le maintien de la chaîne du froid), ou encore la messagerie et le transport de petits colis.

La logistique urbaine est souvent, et à tort, assimilée au seul e-commerce, qui correspond au commerce en ligne. Or, les flux liés au e-commerce représentent à peine 20% des flux de marchandises en ville.

ENJEUX & PERSPECTIVES

La logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement de la ville, en garantissant son avitaillement et le maintien de ses activités. Cela implique, de la part des pouvoirs publics, une attention particulière portée à différents points.

- Une articulation cohérente entre les réglementations existantes et les capacités des réseaux viaires (c'est-à-dire un ensemble composé de plusieurs voies de circulation) : un travail de hiérarchisation et de recensement des voiries peut favoriser cette cohérence. Il est essentiel de garder à l'esprit qu'un camion peut remplacer plusieurs camionnettes, contribuant ainsi à réduire le nombre de véhicules en circulation.
- La mise à disposition d'un nombre suffisant d'emplacements dédiés au stationnement des véhicules de marchandises : dans la perspective d'éviter les stationnements dangereux ou en double file, les aires de livraison doivent être implantées aux endroits les plus stratégiques et respecter les recommandations du CEREMA. Un nouveau type d'espace de stationnement, relevant du champ de la dépénalisation, doit par ailleurs être expérimenté au niveau national en 2026.
- L'intégration des sujets logistiques, notamment ceux de planification du foncier, dans l'ensemble des documents d'urbanisme.

NOS PRÉCONISATIONS

- **Désigner, au sein de chaque Établissement public de coopération intercommunale (EPCI), un référent logistique à la fois politique et technique**, afin de disposer d'une vision globale des problématiques à traiter.
- **Mettre en place un dialogue public–privé associant élus, opérateurs locaux et commerçants**, afin de coconstruire des politiques efficaces et de mieux intégrer les contraintes de chacun.
- **Harmoniser les règles de circulation et de stationnement, au minimum sur les axes structurants d'un EPCI**, pour améliorer la lisibilité et l'efficacité des dispositifs.

- **Aménager l'espace public en intégrant les besoins d'avitaillement de la ville.** Pour toute création de quartier ou projet de réaménagement, solliciter les représentants locaux des fédérations professionnelles afin de prendre en compte les besoins des transporteurs.

L'ESSENTIEL À RETENIR

La logistique urbaine, c'est tout ce qui fait vivre la ville : elle organise l'approvisionnement, la livraison et l'évacuation des biens pour concilier activité économique, qualité de l'air et cadre de vie.

Non, la logistique urbaine ne se résume pas au e-commerce : les colis en ligne ne représentent qu'environ 20% des flux : chantiers, commerces, santé, déchets ou chaîne du froid pèsent bien davantage dans la réalité urbaine.

Une logistique efficace se pilote, se planifie et se partage : référents dédiés, règles harmonisées, stationnement adapté et dialogue public-privé constituent des leviers clés pour fluidifier la ville.

Comment réussir la transition énergétique des mobilités ?

Mieux décarboner

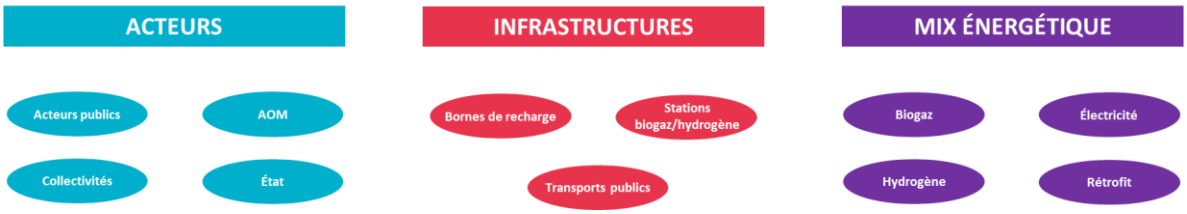
DÉFINITION

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 CO_2 équivalent. Les émissions réelles atteignaient 124,9 Mt CO_2 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 CO_2 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 (CO_2, 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, rétrofit) 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 décloisonner 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 CO_2 en quelques clics
- Programmes CEE (Certificats d'Économie d'Énergie) : fiches standardisées pour financer bornes IRVE, stations BioGNV/hydrogène ou rétrofit. 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.

Le BioGNV : comprendre l'énergie qui décarbone déjà les réseaux de transport

Mieux décarboner

DÉFINITION

Le BioGNV correspond à du gaz naturel 100 % renouvelable utilisé comme carburant pour les bus et cars des réseaux de transport. Il est produit à partir de déchets organiques (restes alimentaires, boues, lisiers, déchets verts) grâce à un procédé appelé méthanisation, puis injecté dans le réseau ou utilisé en station d'avitaillement. Cette énergie apparaît aujourd'hui comme l'une des solutions les plus accessibles pour décarboner rapidement la mobilité.

Quelques repères

- Plus de 15 000 bus et poids lourds roulent au BioGNV/GNV en France
- Un réseau de plus de 380 stations publiques et autant de points privés
- Le parc de véhicules lourds au BioGNV/GNV vise 71 000 unités en 2030
- Exemples de collectivités utilisatrices :
    - Île-de-France Mobilités avec un mix énergétique de 70 % en biométhane et 30 % en électrique, soit 2 700 bus BioGNV et 53 centres opérationnels convertis
    - Grenoble Alpes Métropole a engagé la conversion de sa flotte, notamment pour les bus, les bennes à ordure et les véhicules techniques
    - Plusieurs collectivités en Bretagne transforment leurs flottes de véhicules pour rouler au BioGNV, issu de la méthanisation de lisiers et de déchets alimentaires

ENJEUX & PERSPECTIVES

Un pilier du mix énergétique

Ce principe repose sur une idée simple : pas de décarbonation durable sans diversification des énergies. Le BioGNV complète l'électrique et l'hydrogène, surtout :

- lorsque les coûts d'infrastructure électrique sont trop élevés ;
- l'autonomie requise est importante ;
- les territoires sont peu denses ou vastes ;
- l'hydrogène est encore trop coûteux ou absent.

Un équilibre économique pragmatique

Le BioGNV reste moins cher à exploiter et à déployer qu'un réseau 100 % électrique, tout en étant bien plus vertueux que le diesel.

Synthèse comparative basée sur les données récentes (France, 2024-2025)

Source : étude CATP 2024, synthèse web et documents internes

Coût d'acquisition		
Énergie	Bus BioGNV (12 m)	Bus électrique (12 m)
Prix moyen HT	270 000 à 310 000 €	450 000 à 550 000 €
Surcoût à l'achat vs diesel	15%	100%
Comparatif	Coût d'acquisition légèrement supérieur à celui d'un bus diesel	Investissement 1,7 à 2 fois plus élevé qu'un bus BioGNV

Coût d'exploitation		
Énergie	**Bus BioGNV**	**Bus électrique**
Coût énergétique sur 15 ans	≈ 259 700 €	≈ 148 000 €
Coût de maintenance	≈ 210 000 € (soit +25 % vs diesel)	≈ 270 000 € (plus élevé que BioGNV, mais tendance à la baisse)
Coût total de possession (TCO) sur 15 ans	750 500 à 780 000 €	972 500 €
Coût du kilomètre	Moins 20% vs diesel	Jusqu'à -60 % sur l'énergie et -30 à -40 % sur la maintenance

Infrastructures & Contraintes		
Énergie	**Bus BioGNV**	**Bus électrique**
Station de recharge	Station d'avitaillement ≈ 500 000 € pour 30 bus	Infrastructures de recharge coûteuses (bornes, puissance, adaptation des dépôts existants)
Mise en œuvre	Déploiement maîtrisable	Nécessité d'une planification fine des cycles de charge et de l'autonomie
Approvisionnement	Approvisionnement continu en biométhane à sécuriser	Surcoût important au démarrage

NOS PRÉCONISATIONS

Le GART souhaite que le BioGNV soit reconnu comme une solution pertinente pour décarboner les mobilités, notamment dans les territoires où l'électrification ou l'hydrogène ne sont pas toujours immédiatement accessibles ou adaptés.

Nous encourageons donc son développement et son soutien à l'échelle nationale, dans le cadre d'une politique globale de diversification des énergies pour les transports. Dans cette perspective, notre association formule cinq priorités.

- **Reconnaître le BioGNV comme énergie à très faibles émissions**, au même titre que l'hydrogène et l'électricité, afin de lui permettre de bénéficier des dispositifs de soutien et d'incitations existants pour les énergies propres.
- **Créer un fonds national de garantie à l'innovation**, qui pourrait accompagner le développement de solutions innovantes, dont le BioGNV, pour la mobilité durable.
- Adapter les modèles de financement face aux nouveaux enjeux climatiques et territoriaux, ce qui inclut le soutien aux infrastructures et à l'exploitation de flottes utilisant le BioGNV.
- **Décloisonner les politiques publiques dans le but d'encourager une meilleure articulation entre les politiques d'urbanisme, de logistique et de mobilité**, et ainsi faciliter l'intégration du BioGNV dans les stratégies territoriales.
- **Réduire les irritants normatifs** faisant peser des injonctions contradictoires sur les AOM.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Livre blanc sur le financement de la transition énergétique des mobilités

L'ESSENTIEL À RETENIR

Le bus BioGNV est nettement moins cher à l'achat et à l'exploitation qu'un bus électrique, même si ce dernier bénéficie d'un coût énergétique très faible.

Le BioGNV offre un compromis économique et écologique intéressant, surtout dans les territoires où l'électrification est complexe ou coûteuse à déployer rapidement.

Le bus électrique reste la solution la plus vertueuse sur le plan environnemental (zéro émission locale, bruit réduit), mais son coût d'acquisition et d'infrastructure est encore un frein majeur pour de nombreuses collectivités.

Sous la direction de
Alexandre MAGNY, directeur général du GART

Ont participé à la rédaction de ce guide
L'équipe permanente du GART

Date de publication
Avril 2026 / MAJ Octobre 2026

Ce guide est disponible en ligne sur le site internet du GART
www.gart.org

À propos du GART

Notre association représente un espace unique où les autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales échangent, partagent leurs bonnes pratiques et bâtissent ensemble des solutions adaptées à leurs territoires. Nos ressources économiques, juridiques et scientifiques accompagnent au quotidien nos adhérents dans l'exercice de leurs compétences. Par son influence, notre association porte la voix des collectivités et les défend à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques de mobilité.

gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN