

FICHE THEMATIQUE MOBILITE URBAINE DURABLE

Rappel des défis pour la France¹

Compte tenu du poids des transports dans les émissions de CO2 en France, le développement de la mobilité durable est un élément essentiel des stratégies de neutralité carbone. Les efforts visant à développer des solutions de mobilité durable pour les déplacements du quotidien doivent être poursuivis.

Représentant 31% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France en 2019, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de GES en France (provenant très largement de la combustion de carburants). 94% des émissions du secteur des transports relèvent du routier.

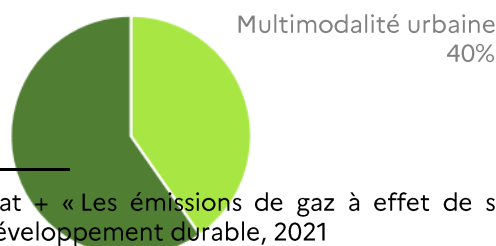
On compte en 2019 près de 44,4 millions de véhicules dont 85% de voitures particulières (dont 60 % de diesel). Ces dernières, utilisées en grande partie par les ménages pour leurs déplacements quotidiens, contribuent à plus de la moitié (51%) des émissions du secteur des transports.

Afin de diminuer les émissions du secteur des transports, il est essentiel de limiter les déplacements émetteurs de GES, notamment de développer des solutions de mobilité durable pour les déplacements du quotidien :

- Le développement de la multimodalité, c'est-à-dire la présence de différents modes de transport entre deux lieux ;
- Le développement des mobilités douces.
- Le développement des infrastructures de transport urbain propre conformément à l'accord de partenariat : transports en commun notamment dans les régions ultrapériphériques généralement dépourvues de solutions de mobilité.

Panorama physique et financier

- Les programmes régionaux prévoient d'allouer près de 650 millions d'euros de FEDER et de FTJ à la mobilité urbaine durable*, soit près de 1,1 milliard d'euros investissements totaux en intégrant les cofinancements.
- 44% de l'enveloppe totale réservée à la mobilité urbaine durable est dédiée aux Régions Ultrapériphériques (RUP) et à la Corse



¹ Cf. Accord de partenariat + « Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports », Commissariat général au développement durable, 2021

Investissement
dans les transports en
commun

* En raison des choix portés sur les domaines d'intervention, les montants présentés dans cette fiche ne recouvrent pas tout ce qui est financé au titre des approches territoriales (OS),

Principales orientations et spécificités régionales

Un soutien à la mobilité urbaine durable par des investissements dans les infrastructures de transport urbain propre et infrastructures cyclables, et par le développement plus large de la multimodalité.

En France, dans le cadre de la programmation 2021-2027 des fonds européens, 16 autorités de gestion régionales (sur 19) prévoient des actions en faveur de la mobilité urbaine durable.

La mobilité urbaine durable bénéficie du soutien du FEDER à travers différents objectifs stratégiques. En effet, bien que ce thème soit mobilisé essentiellement dans l'Objectif Stratégique 2 (OS 2.8) relatif à l'Europe plus verte avec près de **592 millions d'euros de FEDER répartis entre 15 programmes**, on retrouve également du soutien à la mobilité urbaine durable :

- **Dans l'Objectif Stratégique 1** pour une Europe plus intelligente, dans le cadre du soutien au numérique avec la numérisation des transports.
- **Dans l'Objectif Stratégique 4** pour une Europe plus sociale, dans le cadre de la valorisation du patrimoine touristique et le développement du tourisme durable
- **Dans l'Objectif Stratégique 5** pour une Europe plus proche des citoyens, dans le cadre plus large du développement des zones urbaines mais également dans les zones rurales, zones montagneuses ou bassins fluviaux.

Parmi les autorités de gestion ayant alloué le plus de fonds à la mobilité urbaine durable, on retrouve deux programmes avec une enveloppe totale conséquente : La Réunion et les Hauts-de-France qui allouent respectivement 116 et 157 millions d'euros, soit **plus de 13% de leur enveloppe globale**.

Des investissements importants dans les transports en commun dans les RUP

Le soutien aux infrastructures de transport urbain propre représente près de **387 millions d'euros de FEDER**, soit **59% de l'enveloppe FEDER dédié à la mobilité urbaine durable** (OS 5 compris). Ce soutien est **réservé aux RUP** en priorité, mais également aux régions métropolitaines sous certaines conditions (dans les villes où un retard d'investissement dans les transports publics propres est constaté). Dans cette enveloppe de 387 millions d'euros de FEDER, le soutien aux infrastructures de transport urbain propre **dans les RUP** représente près de 238 millions d'euros de FEDER, soit 61% de l'enveloppe.

L'investissement dans les transports en commun passe par exemple par le développement d'itinéraires structurants en site propre, des axes réservés aux transports en commun ou encore le développement de lignes de transport à haut niveau de service.

Dans le cadre du soutien à la mobilité urbaine durable, l'ensemble des régions ultrapériphériques (RUP) prévoient dans leur programme de développer les réseaux

de transports en commun, dont le **transport collectif en site propre (TCSP)** dont les investissements sont rendus éligibles (contrairement aux autres régions françaises). La Réunion, la Guadeloupe, la Martinique ou encore la Guyane prévoient l'extension de TCSP sur leur territoire, en développant par exemple de nouveaux linéaires de TCSP et en aménageant de nouvelles voiries. Dans la même logique, Mayotte prévoit la mise en place de TCSP.

L'encouragement de la multimodalité et de l'usage du vélo

Le vélo fait aujourd'hui partie des alternatives à la voiture individuelle devenues quasi incontournables. En ce sens, sur les 16 autorités de gestion soutenant la mobilité urbaine durable dans leur programme, 13 autorités de gestion prévoient de soutenir et développer les infrastructures cyclables sur leur territoire. Le soutien aux infrastructures cyclables propres représente près de de **166 millions d'euros de FEDER**, soit **26% de l'enveloppe FEDER dédiée à la mobilité urbaine durable (OS 5 compris)**.

Pour encourager le développement des mobilités alternatives à la voiture (mobilités douces/actives), plusieurs autorités de gestion prévoient également de développer des équipements et réaliser des aménagements favorisant la multimodalité. En effet, elles entendent soutenir le **développement de pôles d'échanges multimodaux** sur leur territoire², permettant l'interconnexion entre les différents modes de déplacements. A ce titre, plusieurs autorités de gestion prévoient notamment des **aménagements dans les gares** afin de favoriser les modes de transports actifs : stationnements pour vélos en gare, aménagements des rames TER pour l'emport de vélos, parking relais, etc.

Afin de soutenir le développement de la multimodalité, d'autres Régions comme Auvergne-Rhône-Alpes et Hauts-de-France intègrent par ailleurs dans leur programme des mesures visant au **développement de services d'autopartage** (aires de covoiturage par exemple). Dans la même logique, plusieurs régions prévoient de développer des **vélos en libre-service**, en relais des transports collectifs³.

En lien avec la volonté des autorités de gestion de développer la multimodalité, plusieurs d'entre elles soutiennent dans leur programme la **numérisation des transports**. En effet, cette dernière représente près de **30 millions d'euros de FEDER répartis sur sept programmes**⁴. Elle se traduit par le **développement de dispositifs de billettique**, ainsi que le **développement et l'amélioration de l'interopérabilité des services**. Dans cette optique, la Région Normandie prévoit par exemple la mise en place de nouveaux matériels pour permettre un paiement sans contact avec la carte bancaire des transports en commun ainsi que la standardisation d'interfaces. La Région Occitanie ainsi que la Région Centre-Val de Loire prévoient de développer un MAAS (Mobility as a service) afin de favoriser l'interopérabilité.

Dans la perspective de développer des alternatives à la voiture personnelle et promouvoir la multimodalité, huit autorités de gestion ont intégré dans leur programme des mesures visant à soutenir les **infrastructures pour les carburants**

² Mayotte, Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine, Réunion, Guadeloupe

³ Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, Réunion, Guadeloupe

⁴ Normandie, Martinique, Hauts-de-France, Centre-Val de Loire, Corse, Bretagne, Bourgogne-Franche-Comté

alternatifs⁵, représentant près de **65 millions d'euros de FEDER**. Les mesures envisagées concernent la mise en place de bornes de recharge principalement pour véhicules électriques. Toutefois, d'autres comme Normandie ou Auvergne-Rhône-Alpes ciblent des énergies particulières et prévoient le développement d'infrastructures ciblées sur la **distribution d'hydrogène et de bioGNV**. Dans cette logique, certaines autorités de gestion ont soutenu la mobilité urbaine durable au titre de l'OS 2.2 dédié à la production et la distribution des énergies renouvelables.

Dans le cadre du soutien à la mobilité urbaine durable, des Régions comme Auvergne-Rhône-Alpes et Centre-Val de Loire adoptent également des mesures relatives au **transport de marchandises**, au fret, notamment en soutenant le **report modal** du transport de marchandises vers des modes plus respectueux de l'environnement.

FOCUS sur quelques mesures innovantes en matière de mobilité :

- Mayotte → Projet CARIBUS : projet de transport collectif structurant à fort enjeu pour répondre aux besoins croissants de mobilité domicile-travail de la population mahoraise.
- Région Hauts-de-France → Développement de péages urbains positifs
- Réunion et Guadeloupe → Développement de nouvelles infrastructures de transport ferré léger et / ou par câble
- Région Auvergne-Rhône-Alpes → Développement de systèmes de transports innovants (transport par câble/ascenseurs en zone urbaine et/ou en zone de montagne)



Bénéficiaires finaux

Collectivités, leurs groupements et leurs opérateurs, établissements publics, associations, régies, syndicats, sociétés d'économie mixte, Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Autorité organisatrices de transports (AOT), gestionnaires d'infrastructures (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, etc.), gestionnaires d'équipements générateurs de flux, exploitants de réseau, propriétaires ou exploitants des infrastructures de distribution de carburants alternatifs, acteurs économiques (fret), entreprises



Objectifs visés

Des objectifs ont été fixés par les autorités de gestion à l'horizon 2029 pour la mobilité urbaine durable, au titre du FEDER.

- En matière d'infrastructures cyclables, l'objectif pour 2029 est de soutenir plus de 1 300 km de pistes cyclables⁶ pour plus de 15,4 millions d'usagers annuels de pistes cyclables⁷
- Près de 300 connexions intermodales nouvelles ou modernisées⁸

Éléments clés de mise en œuvre

⁵ Dans l'OS 2 principalement, mais également dans l'OS 5 pour Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes

⁶ 13 programmes concernés

⁷ 8 programmes concernés

⁸ 11 programmes concernés

Un thème plébiscité dans les approches territoriales



Subvention et instruments financiers

Les évaluations ex-ante n'ont pas globalement pas identifié de besoins en termes d'instruments financiers sur cette thématique. Le recours à la subvention a donc été privilégié par les autorités de gestion. En effet, les investissements visant le développement du transport durable sont réalisés par les collectivités : le soutien par voie subventionnelle permet d'alléger le poids de la dette pour la collectivité et le coût du service pour l'utilisateur.

La Région Normandie est l'unique autorité de gestion ayant prévu de recourir aux instruments financiers pour cette thématique (OS 2.8). En effet, elle prévoit de recourir aux prêts (à hauteur de 7,3 millions d'euros) pour le soutien aux investissements de distribution de carburants alternatifs portés par de grandes entreprises (un soutien sous forme de subvention pour ce type d'opérations portées par des PME et/ou organismes publics).



Approches territoriales et ciblage territoriaux

Parmi les programmes soutenant la mobilité urbaine durable, huit autorités de gestion prévoient de s'appuyer sur des approches territoriales pour mettre en œuvre ces projets relevant de l'OS2.8, c'est-à-dire en confiant la responsabilité des investissements à réaliser aux autorités urbaines. En y ajoutant l'OS 5.1 et l'OS 5.2, on compte plus de 250 millions d'euros alloués à des approches territoriales intégrées pour cette thématique.

Parmi les 15 autorités de gestion ayant ouvert l'Objectif Stratégique 5, **douze d'entre elles prévoient de soutenir des mesures visant au développement de la mobilité durable dans le cadre de l'OS 5**. Les actions prévues demeurent similaires à celles évoquées précédemment : développement de pôles d'échange multimodaux, développement des mobilités actives, des infrastructures cyclables, des points de ravitaillement pour carburants alternatifs, etc. Plusieurs d'entre elles prévoient de développer les infrastructures cyclables et les mobilités douces dans le cadre du développement du **tourisme durable**, comme le « tourisme à vélo » en région Centre-Val de Loire.

Au titre de l'OS 5, les mesures visant à soutenir le développement de la mobilité concernent les **zones urbaines** mais également les **zones rurales**. De la même manière, parmi les autorités de gestion ayant prévu de soutenir les **zones de montagne** et les **bassins fluviaux**, plusieurs d'entre elles prévoient de développer la mobilité dans ces zones (voies vertes, pistes cyclables, tourisme durable, interopérabilité billettique, etc.)

Dans le cadre du soutien à la mobilité durable, quatre autorités de gestion ont fait le choix de mettre en œuvre cet objectif via l'approche territoriale des **Investissements Territoriaux Intégrés (ITI)**. L'approche par les ITI pour la mobilité urbaine durable représente **près de 73 millions d'euros répartis en quatre programmes** : Réunion, Pays de la Loire, Corse et Bretagne (OS 2.8). Dans ces programmes, les actions relevant des ITI ciblent spécifiquement les zones urbaines (comme les territoires de Rennes et Brest pour la Bretagne par exemple).

Les modalités de sélection des ITI peuvent diverger entre les régions. La Région Pays de la Loire prévoit par exemple de sélectionner les territoires via un appel à candidature commun à l'OS 2 et à l'OS5 et pour lequel chaque territoire doit définir

une stratégie territoriale intégrée. La Corse prévoit une sélection par les appels à projet.



Articulation avec les autres sources de financement européen

D'autres financements européens sont susceptibles d'intervenir sur la transition énergétique, notamment sous forme de prêt via la Banque Européenne d'Investissement mais également les projets d'intérêt commun de réseaux transeuropéens pour le transport (TEN-T).

Les actions en matière de mobilité urbaine durable entrent en complémentarité avec les actions des programmes INTERREG et axes interrégionaux, visant à renforcer la coopération transfrontalière en matière de mobilité urbaine durable et faire émerger des projets permettant d'améliorer la mobilité transfrontalière.