

Quelle place pour les transports
dans les programmes
des listes candidates ?

Les mobilités du quotidien au cœur de notre démocratie locale

Une synthèse

Politique des transports, #mobilité & #logistique,
des collectivités du bloc communal

Septembre 2026



PROPOSITION DES CANDIDATS

ÉLÉMENTS D'ANALYSE ET DE SYNTHÈSE

UNE ÉTUDE RÉALISÉE SOUS LA DIRECTION DU CONSEIL SCIENTIFIQUE DE TDIE

MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Rapporteurs principaux : Caroline Daude et Michel Savy.

Dominique Auverlot, Antoine Beyer, André Broto, Yves Crozet,
Laetitia Dabanc, Thierry Dallard, Jean Debie, Jean-Philippe Dupeyron,
Philippe Duron, Sophie Mougard, Olivier Paul-Dubois-Taine,
Jean-Baptiste de Prémare, Pierre-Alain Roche, Pierre Van Cornewal.

Avec la contribution très active des collaborateurs de TDIE :

Juliette Le Seac'h, responsable de missions
Laurent-Sébastien Carlier, Antonin Duval,
Nathan Fouénard, chargés d'études.

TDIE remercie les partenaires et leurs collaborateurs qui ont participé et contribué à ce travail collectif d'observation et d'analyse :

AMF, France logistique, France Silver Eco, GART, Intercommunalités de France,
Idrrim, La Fabrique de la Cité, Mobil'In Pulse, Routes de France, UTPF,
sans que la présente synthèse les engage.

Pour citer cette étude :

Programmes transport #mobilité & #logistique des candidats
aux élections municipales et intercommunales 2026 :
une synthèse, Conseil scientifique de TDIE, septembre 2026.



ÉDITORIAL

**SYLVAIN LAVAL
ET JEAN-PIERRE SERRUS**
COPRÉSIDENTS DE TDIE

Les mobilités du quotidien au cœur de notre démocratie locale

Quelle place les questions de transport, mobilité et logistique, ont-elles eue dans les programmes des candidats aux élections municipales et intercommunales de mars 2026 ?

La réponse à cette question n'est pas facile à établir : 35 000 communes, 1 200 intercommunalités, une multitude de leviers d'action, des compétences articulées à une grande diversité d'enjeux, de politiques publiques et d'acteurs publics et privés, un mode de scrutin complexe qui oriente et contraint une partie des débats, sans oublier la défiance de nos concitoyens à l'égard du monde politique... Y travailler avec application suppose soit beaucoup de moyens et de temps, soit une approche très méthodique et une pleine conscience des limites de l'exercice.

Nous avons choisi la seconde option, avec la constitution d'une grille d'analyse et d'un échantillon. S'il est possible de ramener la diversité des situations territoriales à trois grandes familles de responsabilités¹ en matière de politique des transports (en Ile-de-France ; les intercommunalités AOM ; les intercommunalités qui ne sont pas AOM), les contextes urbains doivent être considérés dans la complexité de leur histoire, topographie, dynamique socio-économique, politique, etc. TDIE avait ouvert ce dossier pour la première fois en 2020. Les résultats avaient contribué à poser les fondations d'un travail à l'échelle locale, échelle inhabituelle pour notre think tank. Philippe Duron et Louis Nègre ont décidé de renouveler l'initiative et mobilisé le Conseil scientifique et les collaborateurs de l'association dès le printemps 2025. Nous avons eu le plaisir et l'honneur de présenter la première pierre méthodologique de cette deuxième édition en février 2026. Nous vous présentons dans les pages qui suivent une synthèse du travail réalisé durant le premier semestre 2026 dans une démarche collective et partenariale animée par les deux corapporteurs Caroline Daude et Michel Savy.



Définir et mettre en œuvre des politiques publiques locales de transport

A travers cette synthèse, on perçoit la préfiguration des grandes orientations des politiques territoriales de mobilité des prochaines années. Se distinguent les sujets qui font consensus (et devraient ainsi voir leur mise en œuvre facilitée) de ceux qui génèrent dissensus, controverse, ou conflit (et posent donc la question des conditions de leur acceptabilité et mise en œuvre quel que soit le résultat du scrutin). Dans notre démocratie, le débat politique a un rôle central qu'il faut défendre avec conviction et détermination : c'est le moment et le cadre d'un échange indispensable entre les citoyens et les futurs décideurs des politiques publiques destinées à répondre aux besoins, aux problèmes, aux défis des habitants, des entreprises, et des acteurs de la société civile.

Ce débat (faudrait-il dire ces 35 000 débats municipaux ?) mobilise au-delà d'un dialogue entre candidats et électeurs. Les politiques publiques de transport du quotidien se construisent dans deux défis indissociables : répondre à une grande diversité de besoins et d'attentes parfois divergents d'une part, organiser leur mise en œuvre et coordonner les acteurs qui concourent à la production des infrastructures et des services d'autre part. Les acteurs de la société civile, qui produisent ou consomment les services de transport, veulent prendre part au débat, et y contribuent activement par différentes démarches qui attestent que les questions de transport, mobilité et logistique, sont bien des enjeux d'intérêt économique, social, territorial, culturel, environnemental, politique.

1. - Voir [Leviers d'orientation politique, état des lieux – grilles d'analyse : trois catégories d'intercommunalités](#), TDIE, février 2026

Ces contributions se développent à l'échelle locale comme à l'échelle nationale.

Vous trouverez dans ce document un tableau récapitulatif des manifestes et autres plaidoyers portés à l'échelle nationale sur les questions de notre périmètre d'étude à destination des candidats et des futurs exécutifs. Nous avons proposé à plusieurs d'entre eux de lire cette synthèse en avant-première et de partager leurs réactions et commentaires. Ce florilège atteste l'intensité de l'attention suscitée par les questions de transport et rappelle la grande variété des enjeux portés par la préparation d'une politique locale de mobilité. Il souligne incidemment ce que chaque contexte local partage avec tous les autres dans le défi d'une mobilité efficiente, inclusive et émancipatrice.

Un document de travail, une contribution

Il s'agit d'un document de travail. Il ne dit pas tout, il propose quelques clés de compréhension de la manière avec laquelle les listes candidates ont choisi et porté des propositions et des arguments, les ont plus ou moins développés selon des enjeux territoriaux spécifiques et/ou selon les défis de la compétition électorale.

Le dossier ouvert par TDIE est nourri par ailleurs de deux bulletins que l'Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe (OPSTE) a consacrés aux transports locaux en Europe, le premier sur la gouvernance, le second sur le financement. Prendre un peu de distance sur notre cadre national et territorial, confronter nos questionnements aux pratiques de nos voisins, partager des comparaisons simples mais toujours fructueuses, c'est la mission d'un think tank comme le nôtre.

Cette photographie de la manière avec laquelle on parle de transport dans le champ politique local, avec quelques résonances nationales, en 2026, alimente la continuité d'une série d'enquêtes qui contribuent à documenter la manière avec laquelle les questions de transport sont considérées dans les débats préparatoires aux renouvellements des mandats politiques, aux échelles européenne, nationale, et territoriale(s).

Ce document est aussi l'occasion de présenter quelques outils de réflexion et d'analyse réalisés par les collaborateurs de TDIE pour accompagner cette démarche collective.

Nous remercions très chaleureusement toutes celles et tous ceux qui ont contribué à ce travail : s'il suscite des réactions, des envies de discussion, d'échange, TDIE sera toujours à l'écoute.

Bonne lecture !

SOMMAIRE

TDIE : QUI SOMMES-NOUS ?	6
RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE	7
MÉTHODOLOGIE	8
INTRODUCTION	11
 CHAPITRE I : LES MARQUEURS POLITIQUES FORTS : LA PLACE DE LA VOITURE ET LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS	12
I.1. Le marqueur politique fort : la place de la voiture	12
I.2. Le stationnement, clivant entre gauche et droite	13
I.3. La gratuité des transports collectifs, sujet clivant, très présent dans les propositions de nombreuses communes	14
<i>ZFE-m : retour sur la longue histoire de la définition d'un dispositif de lutte contre la pollution</i>	16
 CHAPITRE II : LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LA POLITIQUE CYCLABLE ET LA POLITIQUE PIÉTONS : COLONNE VERTÉBRALE DES PROPOSITIONS	22
II.1. La politique cyclable, qui fait la quasi-unanimité	22
II.2. Le piéton au centre de la ville, avec des propositions différenciées selon le type de commune	22
II.3. L'offre de transports collectifs, au centre des propositions mobilité	24
<i>Mise en œuvre de la loi SERM : généalogie d'une politique publique nationale</i>	26
 CHAPITRE III : LA SÉCURITÉ, PRÉOCCUPATION MAJEURE, UNE PROBLÉMATIQUE CENTRALE QUI RASSEMBLE TOUS LES CANDIDATS	28
 CHAPITRE IV : DES SUJETS NOUVEAUX : L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, MOBILITÉ GENRÉE, VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	29
IV.1. L'adaptation au changement climatique	29
IV.2. L'apparition des préoccupations autour de la mobilité genrée	29
IV.3. La population vieillissante, présente dans les programmes sans focus particulier	30
 CHAPITRE V : UN PEU LOIN DES PRÉOCCUPATIONS : LA LOGISTIQUE URBAINE, LES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE	31
V.1. La logistique urbaine, peu abordée	31
V.2. Les services de mobilité partagée, un peu loin des préoccupations	31
V.3. Peu de rupture et peu de vision en matière d'espace public	32
 CHAPITRE VI : QUELQUES CONSIDÉRATIONS POLITIQUES	33
 ÉTUDES DE CONTEXTE GRAPHIQUE : SIX EXEMPLES	35
 LES ACTEURS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE INTERPELLENT ET PROPOSENT	48
• Plaidoyers, manifestes, livres blancs nationaux	49
• Ils ont lu l'étude TDIE, expressions libres	52

QUELS SYSTÈMES DE TRANSPORTS POUR UNE MOBILITÉ DURABLE ?

Les perspectives d'évolution des systèmes de mobilité portent aujourd'hui de multiples espoirs de progrès, fondés sur les mutations technologiques, la volonté de relever le défi de la transition énergétique, et la conviction que la mobilité est un droit. La mobilité, c'est la vie !

Entre prospective et réponse aux besoins du quotidien, la politique des transports vit aujourd'hui des mutations très rapides et plus profondes qu'il n'y paraît. TDIE propose un engagement collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain.

Qualité de service, intermodalité, équité territoriale, efficacité énergétique, sûreté, les attentes des usagers à l'égard des acteurs publics et privés qui concourent à la mise en œuvre des systèmes de transport sont de plus en plus exigeantes.

Trois défis bouleversent en profondeur l'économie des transports

Le premier est porté par la révolution numérique, qui remet en cause notre façon de penser, organiser et produire la mobilité. Le rythme des mutations est très rapide. Il donne aux nouveaux acteurs de la mobilité une place de plus en plus importante dans l'économie du transport. Le deuxième est colossal : comment le secteur des transports parviendra-t-il à atteindre les objectifs de l'accord de Paris ? Ses émissions de gaz à effet de serre continuent à croître.

La mobilisation collective nécessite un engagement politique de premier ordre afin d'encourager une évolution

des comportements, favoriser la R&D, développer les innovations industrielles, et mobiliser les financements nécessaires à l'entretien, à l'adaptation et à la modernisation de nos réseaux.

Enfin, de nombreuses responsabilités de l'État en matière de transport ont été décentralisées. C'est une bonne chose : les politiques de transport public sont portées par des autorités locales plus proches des besoins de nos concitoyens et des dynamiques économiques de nos territoires. Mais l'État conserve une mission et une responsabilité fondamentales : porter une vision pour l'avenir, définir des orientations et proposer un cadre pour fédérer les stratégies des acteurs publics et privés qui concourent au bon fonctionnement des systèmes de transport.

Un effort collectif pour penser les politiques publiques du transport de demain

Relayer les questions de prospective, éclairer les débats préparatoires aux orientations politiques, au niveau national comme au niveau européen, rendre compte des préoccupations des professionnels et des autorités organisatrices, ce sont les objectifs du think tank TDIE depuis 25 ans.

TDIE – Transport développement inter-modalité environnement – est une association pluraliste coprésidée par **Sylvain Laval**, Maire de Saint-Martin-le-Vinoux et président du SMMAG et **Jean-Pierre Serrus**, Maire de La Roque-d'Anthéron, vice-président en charge des Transports et de la mobilité durable de la Région Sud-PACA. TDIE rassemble professionnels et acteurs institutionnels du monde des transports de voyageurs et de marchandises pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification, et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique. TDIE a vocation à éclairer les débats et les questionnements concernant les infrastructures et la mobilité : pour ses adhérents, attentifs aux orientations portées par les pouvoirs publics, et pour les pouvoirs publics, de niveau national, régional ou départemental, intercommunal ou municipal, attentifs aux préoccupations des professionnels des transports et des usagers.

Contact : 01 44 13 31 80
secretariat@tdie.eu
www.tdie.eu
 @tdie-think-tank

La place des transports et de la mobilité dans les débats et les programmes des candidats aux élections municipales de mars 2026 est variable selon les communes. La mobilité fait partie du quotidien des Français, et les collectivités du bloc communal, communes, intercommunalités et leurs groupements, disposent d'un grand nombre de prérogatives en la matière. Pour les métropoles et les communautés urbaines, les transports représentent souvent la première dépense.

La mobilité fait donc généralement partie des cinq ou six thèmes majeurs abordés par les candidats, avec ou après la sécurité, le logement, la propreté (surtout dans les grandes villes), l'éducation, les services publics. Lorsqu'il existe un projet d'infrastructure de transport donnant lieu à des prises de position opposées entre candidats, l'enjeu peut alors devenir central. La mobilité est fréquemment intégrée à des thèmes plus généraux : cadre de vie (avec souvent le mot « apaisement » dans les plus grandes villes), organisation de l'espace public et amélioration de l'environnement, développement économique et attractivité.

La mobilité fait souvent l'objet de propositions clivantes entre les candidats, que ce soit pour la place de la voiture en ville ou pour le positionnement vis-à-vis de projets d'infrastructures ou de services de transports collectifs : les propositions en matière de transports peuvent donc être structurantes dans la stratégie de conviction d'un candidat et être à l'origine du choix des électeurs. S'il est difficile, voire impossible de l'évaluer précisément, il est possible d'observer la manière avec laquelle les questions de transport font l'objet d'attentions et de débats, de consensus ou de controverse, en accompagnement propositions qui portent sur d'autres secteurs.

La synthèse réalisée à partir du matériel rassemblé par le groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE est l'occasion de proposer quelques observations de la manière avec laquelle les questions de transport trouvent leur place dans les analyses et projections déployées par les candidats pour préparer des réponses aux besoins de leurs concitoyens, six ans de décisions.

Une question fréquemment apparue comme clivante dans les enquêtes locales est celle de la place de l'automobile dans la ville (partage de la voirie, restrictions de circulation, politique de stationnement, etc.), notamment dans les villes petites, moyennes et de périphérie, alors qu'elle semblait en voie d'apaisement lors des élections précédentes. Le thème de la gratuité des transports collectifs urbains marque également un partage idéologique (avec un retour au clivage gauche/droite quant à l'opportunité de cette proposition). Toutefois, les propositions de gratuité totale sont moins nombreuses que les propositions de modulation des tarifs selon les âges, les critères sociaux ou certains jours de la semaine.

Certains thèmes sont plus consensuels. La place du vélo n'est pas remise en cause, quelle que soit la taille de la commune. Une attention nouvelle est accordée aux piétons,

pour assurer leur sécurité face aux comportements des cyclistes et des automobilistes (conflits d'usage de l'espace public). Les propositions de renforcer l'offre de transports publics sont nombreuses : augmentation des fréquences, lignes de bus nouvelles, etc. Les propositions de nouvelles infrastructures lourdes sont rares et, lorsqu'elles existent, elles sont souvent clivantes entre candidats. Les débats sur les Services express régionaux métropolitains (Serm) sont pour leur part assez consensuels. On note que certains candidats font des propositions dont, selon la loi, ils n'ont pas la compétence.

Le thème de la sécurité est souvent évoqué. Il recouvre en fait deux notions : la sécurité routière, la réduction du nombre d'accidents de circulation, jusqu'à l'objectif de « zéro mort, zéro blessé » ; la sûreté dans les transports (la protection contre les agressions) avec la proposition d'armement des agents, de création d'unités spécialisées.

Quelques thèmes sont nouveaux, ou se renforcent : la prise en compte du changement climatique dans les politiques de transports urbains, le verdissement de la ville (dans l'aménagement des infrastructures de transport), la mobilité genrée (pour la sérénité des transports pour les femmes, avec l'éclairage des rues, l'arrêt des bus à la demande), le vieillissement de la population (avec une offre de transport adaptée, le transport à la demande).

Sont peu évoqués le thème de la logistique urbaine, thème technique mal connu des candidats comme lors des élections précédentes, et le thème de la mobilité partagée.

Le matériel recueilli dans le cadre de cette étude montre que les candidats qui s'inscrivent en rupture totale des politiques menées par leurs prédécesseurs en matière de mobilité sont rares. Les politiques de mobilité sont menées sur un temps long ; il est donc difficile de proposer un retour en arrière, ou de « défaire » des décisions dont l'acceptabilité a été confirmée par de nouveaux usages. La plupart des candidats, même lorsqu'ils sont challengers d'un sortant, s'inscrivent donc dans une certaine continuité, notamment en ce qui concerne les politiques vélo et piéton, mais peuvent proposer un rythme différent (aller plus vite, plus loin, ou au contraire prendre le temps de la réflexion, d'un référendum, voire de mettre en place un moratoire). Le choix de revendiquer une rupture, un certain degré de radicalité, est en général associé à la recherche de marqueurs, de différenciation dans la compétition électorale.

À l'issue de ce travail que TDIE mène pour la deuxième fois, il paraît évident et nécessaire de constater les conséquences du mode de scrutin sur les modalités du débat démocratique préparatoire aux politiques publiques de mobilité. Alors que l'essentiel des décisions seront prises au niveau intercommunal par l'autorité organisatrice des mobilités, le débat sur les politiques de mobilité est contraint, limité, souvent dans le théâtre politique des villes-centres des agglomérations. Ce hiatus démocratique est regrettable à l'heure où l'objectif de la décarbonation des transports pose des défis de financement, d'acceptabilité, et de partage de l'effort. ■

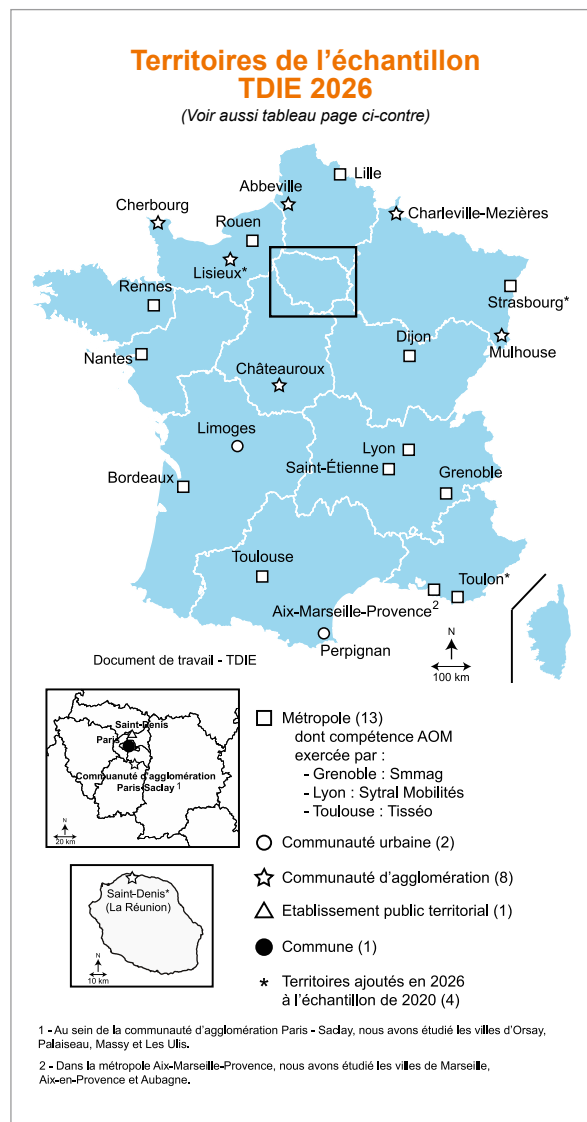
MÉTHODOLOGIE

Pour réaliser la deuxième édition de cette étude, nous avons choisi d'assurer, autant que faire se peut, une continuité de l'échantillon défini en 2020, et de la grille d'analyse.

Quelles politiques et décisions de transport depuis 2020 sur les territoires étudiés ?

Sur le premier point, il nous a fallu répondre à une première question : que s'est-il passé durant les six ans du mandat 2020-2026 sur les territoires étudiés ? Comment en faire état, comment le prendre en compte dans l'analyse des enjeux des débats du printemps 2026 ? Pour chaque territoire, c'est autant la question de la mise en œuvre des orientations des candidats qui ont remporté l'élection 2020, que la question des décisions prises et mises en actes par les exécutifs intercommunaux dépositaires des compétences d'AOM.

Dans la perspective de l'exploitation du potentiel de l'échantillon, pour assurer une lecture transversale de comparaison des différents territoires, nous avons initié une traduction graphique sous forme de posters qui proposent le principe d'une frise chronologique et de quelques éléments de contexte. Vous en trouverez six exemples dans ce document : Communauté d'agglomération de Lisieux-Normandie (territoire ajouté en 2026 à l'échantillon), Métropole Toulon-Provence-Méditerranée (territoire ajouté en 2026 à l'échantillon), Perpignan Méditerranée Métropole, Métropole européenne de Strasbourg (territoire ajouté en 2026 à l'échantillon), Rennes Métropole et Saint-Étienne Métropole. Ce sont des documents de travail : perfectibles, critiquables, des outils de réflexion.



Le dossier de l'étude 2026 :

Transports du quotidien, mobilité et logistique : de nouveaux enjeux ?

Débat à l'occasion des 25 ans de TDIE.

Levers d'orientation politique : état des lieux, grilles d'analyse - trois catégories d'intercommunalités, février 2026.



Deux bulletins de l'Observatoire des politiques et stratégies de transport en Europe :

- Les transports locaux en Europe : institutions et pratiques, OPSTE, bulletin #13 décembre 2025.

- Le financement des transports locaux en Europe : diversité dans un cadre commun, OPSTE, bulletin #14 juin 2026.



Étude en partenariat avec la Fondation Jean Jaurès :

La gratuité des transports, tentative d'analyse d'une idée à la mode.

Mathieu Alapetite et Pierre Van Cornewal.

Échantillon des villes et intercommunalités sélectionnées pour l'étude de TDIE

Commune	Population de la commune centre	Nb de listes (1 ^{er} tour)	Nb listes analysées (1 ^{er} tour)	Participation (% inscr.) 1 ^{er} tour	Score liste en tête au 1 ^{er} tour (% des expr.)	Score liste en 2 ^e position au 1 ^{er} tour (% des expr.)	Nom de l'EPCI	Population de l'EPCI	Nombre de communes	AOM
Paris	2 103 778	9	8	41,11	37,98	25,46	Métropole du Grand Paris*	7 190 408	130	IdFM
Saint-Denis	149 077	7	7	42,84	50,77	32,7	EPT Plaine Commune*	455 226	8	IdFM
Orsay	16 498	3	2	61,99	50,93	38,25	CA Paris-Saclay	326 692	27	IdFM
Marseille	892 391	8	8	57,19	36,7	35,02	Métropole Aix-Marseille-Provence*	1 961 169	92	M
Lyon	525 314	8	4	64,52	36,7	23,39	Métropole de Lyon	1 436 354	58	Déléguee
Toulouse	519 940	10	4	56,42	37,23	27,56	Toulouse Métropole	841 524	37	Déléguee
Nantes	332 515	8	8	60,34	35,24	33,77	Nantes Métropole	689 456	24	M
Strasbourg	296 552	10	10	58,13	25,93	24,23	Eurométropole de Strasbourg	522 596	33	M
Bordeaux	271 552	11	10	58,08	27,68	25,58	Bordeaux Métropole	854 334	28	M
Lille	240 109	9	5	51,98	26,26	23,36	Métropole Européenne de Lille	1 195 234	95	M
Rennes	234 950	10	8	41,72	34,53	22,47	Rennes Métropole	480 178	43	M
Toulon	180 774	6	5	55,23	42,05	29,54	Métropole Toulon-Provence-Méditerranée	450 549	12	M
Saint-Etienne	174 698	8	4	49,52	29,16	18,97	Saint-Etienne Métropole	408 391	53	M
Grenoble	158 303	10	4	60,7	27,04	26,33	Grenoble-Alpes Métropole	450 608	49	Déléguee
Saint-Denis de la Réunion	157 142	9	9	45,17	62,22	10,55	Communauté intercommunale du Nord de la Réunion	218 278	3	CA
Dijon	164 963	8	8	52,74	39,13	25,83	Dijon Métropole	261 178	23	M
Rouen	119 165	7	4	50,71	45,13	24,76	Métropole Rouen Normandie	503 000	71	M
Limoges	131 817	8	8	58,78	27,34	24,86	Limoges Métropole	207 707	20	CU
Perpignan	123 136	6	6	47,74	50,61	15,94	Perpignan Méditerranée Métropole	279 615	37	CU
Mulhouse	106 083	11	11	42,78	17,6	15,84	Mulhouse Alsace Agglomération	274 260	39	CA
Cherbourg	80 317	4	4	49,69	45,23	41,51	CA du Cotentin*	183 659	129	CA
Charleville-Mézières	46 473	5	5	47,62	65,91	20,15	Ardenne Métropole	120 000	57	CA
Châteauroux	44 536	5	5	53,67	68,24	13,01	Châteauroux Métropole	72 369	14	CA
Abbeville	22 793	6	5	54,26	40,36	28,92	CA de la Baie de Somme*	48 436	43	CA
Lisieux	20 196	3	3	51,17	54,78	26,82	CA Lisieux-Normandie	72 636	53	CA

IdF : Île-de-France, EPT : Etablissement public territorial, M : Métropole, CU : Communauté urbaine, CA : Communauté d'agglomération
Données démographiques : Insee 2023 sauf * (banatic.gouv.fr 2023)

L'échantillon est destiné à rassembler quelques territoires illustratifs des grandes problématiques identifiées dans la grille d'analyse : statut d'AOM, type d'EPCI, part de la ville centre dans l'agglomération. Il compte 25 territoires de référence, 189 listes inscrites, 155 analysées. Dans 25 territoires, plusieurs communes ont été analysées : Aix, Aubagne et Marseille pour Aix-Marseille-Provence ; Lisieux, Livarot-Pays-d'Auge, Mézidon-Vallée-d'Auge et Saint-Pierre-en-Auge pour Lisieux-Normandie ; Nantes, Rezé et Saint-Herblain pour Nantes métropole ; Orsay, Palaiseau, Massy et Les Ulis pour Paris-Saclay ; Elbeuf et Rouen pour Rouen Normandie.

Nous remercions toutes celles et tous ceux qui ont contribué à ce travail patient de collecte de données, de mise en forme et de relecture. TDIE salue notamment le travail de ses permanents, Juliette Le Seac'h et Pierre Van Cornewal, ainsi que Laurent-Sébastien Carlier, Antonin Duval et Nathan Fouénard, en contrat d'alternance entre TDIE et les cours du Master II de géopolitique locale de l'Institut français de géopolitique, qui ont notamment réalisé ces travaux graphiques.

Le cadre réglementaire a-t-il évolué, et comment, depuis 2020 ?

Sur le second point, le Conseil scientifique de TDIE a actualisé la grille d'analyse établie en 2020. Cette grille d'analyse est destinée à prendre acte des cadres posés par le législateur pour la définition et la mise en œuvre des compétences transport, mobilité et logistique, des différents acteurs du bloc communal. Cette grille d'analyse a été actualisée en intégrant notamment les dispositions des lois Climat & résilience, 3DS, et Serm promulguées entre 2020 et 2025. Elle a été publiée en février 2026 et forme le volet méthodologique nécessaire à la production de la synthèse qui vous est présentée dans ce document. Voir : [Levers d'orientation politique : état des lieux, grilles d'analyse – trois catégories d'intercommunalités.](#)



Abbeville

Recueil des données, partage et mise en perspective/analyse

Pour permettre la rédaction de la synthèse qui vous est présentée dans les pages qui suivent, le Conseil scientifique de TDIE a invité plusieurs partenaires à participer à un exercice d'observation et de recueil des éléments de programme (et discours de campagne) encadré par la grille méthodologique transformée en tableau. Cinq réunions de travail tenues de mars à avril ont permis de croiser les analyses et questionnements soulevés par la comparaison des différents éléments de programme et d'établir progressivement les points de consensus et de dissensus, identifier les enjeux autour desquels ces points se développaient, comprendre lesquels relevaient de référents généraux, nationaux, lesquels relevaient de la territorialisation des problématiques d'action publique ou de la simple stratégie de différenciation nécessaire à la compétition électorale.

Un travail collectif

TDIE remercie chaleureusement les collaborateurs des organismes qui ont accepté de participer, de près ou de loin, à ce travail collectif autour du Conseil scientifique : Mathieu Alapetite (France Silver éco), Marie Dégremont (La Fabrique de la Cité), Pierre Dumas (Idrrim), Jean Dubois (Idrrim), Maxime Forest (France logistique), Agathe Gérard (GART), Raphaël Krug (GART), Stéphanie Lopes-d'Azevedo (UTPF), Alexandre Magny (GART), Benjamin Marcus (GART), Louis Michel (France logistique), Jean-Philippe Peuziat (UTPF), Sacha Raynaud (UTPF), Carole Ropars (Intercommunalités de France), Alexandre Rouffignac (Routes de France), Victor Simandoux (Mobil'In Pulse), Ivan Slasztanova (GART), Marie- Xavière Wauquiez (Mobil'In Pulse), Jérôme Weyd (Idrrim).

Le groupe de travail du Conseil scientifique de TDIE : Dominique Auverlot, Antoine Beyer, André Broto, Yves Crozet, Laetitia Dablanc, Thierry Dallard, Caroline Daude, Jean Debrie, Jean-Philippe Dupeyron, Philippe Duron, Sophie Mougard, Olivier Paul-Dubois-Taine, Jean-Baptiste de Prémare, Pierre-Alain Roche, Michel Savy, Pierre Van Cornewal. Associés au Conseil scientifique pour cette étude : Nathan Fouénard, Timothée Mangeart et Patrick Porru. ■

INTRODUCTION

L'analyse des programmes des candidats des villes de l'échantillon établi par TDIE fait apparaître quelques tendances significatives : certaines propositions en matière de mobilité sont partagées par de nombreuses listes dans de nombreuses communes ; toutefois, d'autres sujets sont spécifiques à certains types de communes ou contextes territoriaux, selon des éléments de contexte historiques, démographiques, économiques, etc.

Le premier grand trait commun aux propositions de tous candidats est l'importance des propositions concernant la place de la voiture, qui se révèle être un marqueur politique fort, clivant entre partis de gauche et partis de droite.

En revanche, la quasi-totalité des listes s'exprime en faveur des cyclistes et pour des aménagements pour le vélo, ainsi que pour donner toute sa place au piéton. Par ailleurs, le thème de la sécurité est présent dans un grand nombre de programmes. Les propositions en faveur de l'amélioration de l'offre de transports collectifs sont généralement au centre des programmes, avec des prises de position sur de grands projets d'infrastructures.

Enfin, d'autres sujets sont moins abordés par les candidats : l'électromobilité, la micromobilité, la logistique urbaine, les véhicules autonomes. ■

Le « clivage droite/gauche », les marqueurs politiques « de gauche » ou « de droite » : une grille toujours opérante, mais à développer avec précaution

Alors que l'évolution du débat politique, du cadre institutionnel, et de l'échiquier politique depuis une dizaine d'années génère une évolution de la signification des références à la gauche ou à la droite, l'observation des débats municipaux de mars 2026 sous l'angle des questions de transport confirme que le clivage gauche/droite conserve de la consistance. Plus précisément, il faut remarquer que certains enjeux de politique publique des transports sont saisis comme objet de marqueur politique par les candidats, dans leurs programmes ou leurs discours. Il faut cependant l'invoquer avec lucidité : il peut présenter des différences significatives d'intensité ou de signification entre centre-ville et périphérie, entre populations de niveaux de vie inégaux et de styles de vie distincts, entre générations, etc., avec un vocabulaire et des arguments différents. Il peut aussi être brouillé par le jeu des acteurs, avec le souhait de quelques candidats de se distinguer par des propositions qui ne sont plus forcément définies en cohérence avec les options usuelles de leur famille politique, mais en opposition avec celles de leurs adversaires dans la compétition électorale. Depuis que la gauche et la droite existent, on sait qu'il s'agit d'abord et avant tout d'appellations relatives.

Dans cette analyse, nous avons choisi de considérer la répartition gauche/droite selon les positionnements officiels des partis qui soutiennent les listes dont nous avons lu les programmes. En matière de transport, mobilité et logistique, la considération des marqueurs politiques, de leurs évolutions dans le temps ou de leurs variations selon les territoires pose une question : la politisation des questions de transport, l'intégration des objets de la politique des transports dans les compétitions électorales contribuent-elles à une meilleure ou une moins bonne compréhension voire acceptabilité des décisions des exécutifs par les citoyens, contribuables, habitants ?

NB : Par marqueur politique on entend l'association faite à un moment donné, par des acteurs politiques, entre un objet ou enjeu de politique publique, un vocabulaire et champ sémantique, des valeurs et un positionnement sur l'échiquier politique.

CHAPITRE I

LES MARQUEURS POLITIQUES FORTS : LA PLACE DE LA VOITURE ET LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.1. Le marqueur politique fort des débats de mars 2026 : la place de la voiture dans la ville et dans les politiques de mobilité

La place de la voiture reste centrale dans la mobilité des Français, quelle que soit la taille de la commune, et est à ce titre abordée par une grande majorité de candidats dans tous les types de communes. Les propositions sont très différenciées : par comparaison avec les débats électoraux de 2020, où un consensus semblait s'établir sur cette question, la voiture (re)devient un marqueur politique fort avec un vrai clivage gauche/droite. Les candidats utilisent même leur positionnement à l'égard de la voiture pour se présenter politiquement, ou résumer leur positionnement. Ainsi, une liste LR à Toulouse se présente comme « la seule liste pro-voiture ». À Paris un candidat se présente comme le candidat de l'équilibre entre le tout-voiture et le tout-vélo.

Les propositions faites sur la place de la voiture en ville sont néanmoins assez différenciées selon la taille, l'urbanisation et la densité de la commune et de son agglomération. Ainsi, dans les grandes métropoles, où des offres alternatives sont nombreuses et où les effets négatifs de la voiture sont sensibles (pollution, congestion, bruit, etc.), des mesures de réduction de la place de la voiture sont proposées par un grand nombre de candidats, alors qu'il n'en est pas question dans des communes de taille plus petite ou en zone péri-urbaine dans lesquelles les administrés sont beaucoup plus dépendants de ce mode de déplacement et de la possession d'un véhicule. De façon générale, les propositions sont formulées plutôt sous l'angle de l'apaisement de l'espace public (mesures d'incitation) et non comme des mesures de restriction, plus difficilement acceptables. Dans des territoires péri-urbains notamment, l'enjeu de la voiture peut être lié à celui de l'attractivité des commerces (avec des questions d'accessibilité) ; il est aussi souvent lié à un enjeu de sécurité routière (avec des mesures de contrôle et/ou de sécurisation de la voirie).

Le clivage politique est très visible, incontournable. La gauche fait essentiellement des propositions pour réduire la place de la voiture. Ainsi, les candidats proposent des aménagements en faveur d'une mobilité plus apaisée, avec des réductions de vitesse de circulation

– permettant indirectement de réduire la place de la voiture –, ou des renoncements plus directs à des aménagements routiers. Des propositions sont également faites dans des communes de taille moins importante. La droite, quant à elle, fait des propositions pour faciliter la circulation automobile : projets d'aménagements routiers ou renoncements à des aménagements pour une mobilité apaisée. Plusieurs candidats de droite proposent la hausse des limites de vitesse de circulation.

Quelques propositions de candidats de gauche pour réduire la place de la voiture ou réguler son usage afin d'« apaiser » la circulation urbaine :

Zones de rencontre à 20 km/h à Orsay, mise en place de zones à trafic limité à Bordeaux, poursuite de l'extension de la zone à trafic limité et réduction de l'occupation de la voiture sur l'espace public à Nantes, limitation de la place de la voiture dans le centre-ville à Aubagne, réflexion sur l'apaisement de la circulation dans des quartiers spécifiques à Rouen, ville à 30 km/h et transformation de la M35 en boulevard intégré au tissu urbain à Strasbourg, apaisement de la circulation automobile à Elbeuf, commune de l'agglomération de Rouen.

En termes de renoncement à des aménagements routiers : à Toulouse, proposition de renoncer à une rocade routière et moratoire sur les projets routiers, opposition au contournement routier à Rouen.

Quelques propositions de candidats de droite en matière d'infrastructures routières :

Tunnel sous Lyon, nouvelles sorties de rocade routière à Toulouse, nouvelle infrastructure routière à Bordeaux, réouverture des grands axes aux voitures à Mulhouse, nouvelles solutions de franchissement de la Loire et même proposition de tunnel sous la Loire à Nantes, contournement routier à Rouen, couverture du périphérique sud sur 3 km à Lille, couverture et enfouissement partiels de la M35 à Strasbourg. Ce sujet de couverture des grandes infrastructures routières ou autoroutières n'est abordé dans notre échantillon qu'à Lille et à Strasbourg, il pose naturellement des questions de financement. À Paris, où le sujet avait pourtant été un enjeu du débat en 2020, il semble être considéré comme clos (difficilement réalisable, ou trop coûteux), et ne réapparaît pas en 2026.

Dans des communes plus rurales ou de taille moyenne, des propositions sont faites pour améliorer l'entretien de la voirie.

Ce sujet, un peu technique, n'est pas abordé dans la majorité des communes ; il l'est plutôt lorsque les candidats n'ont pas beaucoup d'autres propositions qualitatives pour faire évoluer la voirie. C'est le cas par exemple à Lisieux ou Mulhouse.

Zone à trafic limité (ZTL) et Zone à faible émission mobilité (ZFE-m)

Plusieurs candidats de droite proposent le renoncement à une Zone à trafic limité (ZTL) : c'est le cas à Paris et Nantes. À Lille, un candidat UDI propose de revenir sur des aménagements « où la circulation devient quasiment impossible ». À Toulon, un candidat RN propose de façon plus générale un plan quinquennal de réfection des routes et l'amélioration de la circulation et la réduction des embouteillages notamment grâce à l'intelligence artificielle. À Aubagne, le maire sortant veut donner la priorité à la fluidité du trafic automobile et au stationnement. À Paris, tous les candidats de droite proposent d'augmenter les vitesses limites de circulation (dans le centre, sur quelques axes ou sur le boulevard périphérique).

Faut-il maintenir ou renoncer aux ZFE ?

Objet de débats importants lors des élections municipales de 2020, les ZFE sont assez peu mentionnées par les candidats de notre échantillon en mars 2026. Deux raisons objectives à ce constat : la mise en œuvre des ZFE demandée par la Loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 a fait l'objet de plusieurs concertations et le dispositif a été progressivement assoupli, ne suscitant plus de débat ou de conflit significatif sur les territoires de notre échantillon. Deuxième raison, très conjoncturelle, le Parlement avait voté en 2025, puis entériné en commission mixte paritaire en janvier 2026 la suppression des ZFE dans le cadre de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique. Les candidats qui s'expriment sur le sujet sont plutôt LFI ou RN. Un candidat LFI s'oppose à la mise en place de la ZFE à Bordeaux, et un autre candidat LFI à Rezé (dans l'agglomération de Nantes) demande de maintenir un moratoire sur la mise en place des ZFE. À Rouen les candidats PS et alliés et LFI proposent une « ZFE sociale » (dérogation pour les ménages modestes) tandis que le candidat RN s'oppose à la ZFE. À Strasbourg, le candidat LR propose de réévaluer la ZFE, quand le candidat RN propose de la supprimer. Le sujet fait globalement l'objet de peu d'autres prises de position dans notre échantillon. L'infographie documentaire des pages 18-19 présente la longue généalogie des ZFE dans le droit français qui va de l'initiative des co-législateurs européens il y a près de trente ans jusqu'à sa territorialisation très précise par la définition des périmètres par les intercommunalités concernées.

L'électromobilité fait également l'objet de peu de propositions. Le sujet était déjà peu abordé lors des élections municipales de 2020, il ne faisait l'objet de

propositions que dans quelques grandes villes, car sans doute considéré comme trop loin des préoccupations des électeurs dans les autres communes. Par ailleurs, les leviers d'action pour le développement des véhicules électriques sont attendus plutôt du côté de politiques nationales, notamment avec des aides à l'achat. Le déploiement des bornes de recharge, sujet de la compétence des collectivités locales, n'est plus forcément central : les collectivités comme nombre de particuliers et de copropriétés se sont équipées. Ainsi, rien sur ce sujet à Paris, à Toulouse ou Rennes ; juste quelques propositions d'installations de bornes de recharge à Orsay, Massy, aux Ulis, à Rouen, à Lille, et une proposition de recharge électrique sur tous les quais du port par un candidat LR à Toulon.

1.2. Le stationnement, clivant entre gauche et droite

Le débat sur la place de la voiture inclut de nombreuses propositions sur le stationnement, et ces propositions sont clivantes là aussi entre droite et gauche. Le stationnement est abordé par la majorité des candidats : c'est un élément important de la politique de la voiture à la main des communes. Il reste un facilitateur important de l'utilisation de la voiture en ville, et est donc un marqueur politique fort. Ainsi :

- les candidats de partis de droite proposent généralement une facilitation du stationnement, en particulier sur la voirie, et notamment une baisse des tarifs de stationnement, en ligne avec leur volonté de faciliter l'usage de la voiture en ville ;
- les candidats de gauche, eux, proposent plutôt des mesures visant à inciter au stationnement en parkings pour libérer la voirie et réduire la place de la voiture en ville. Face au nombre de propositions en matière de réduction des tarifs et de mise en place de créneaux de gratuité du stationnement, dans certaines communes, même les candidats de listes de gauche proposent des mesures de gratuité partielle.

Quelques exemples de propositions de baisse des tarifs de stationnement ou de facilitation du stationnement en ville, majoritairement issues de candidats de listes de droite :

1h30 de stationnement gratuit pour les candidats de gauche et LR à Orsay, création de nouveaux parkings et adaptation des politiques de stationnement pour des places gratuites par un candidat LR à Toulon, moratoire sur la suppression des places de parkings et gratuité du stationnement le week-end par un candidat LR à Bordeaux, création de places de stationnement et parking gratuit le mercredi, samedi et dimanche et pour les commerçants et leurs employés par un candidat d'extrême droite à Saint-Denis de la Réunion, gratuité du stationnement des véhicules électriques par un candidat LR à Toulouse, augmentation de l'offre de stationnement en centre-ville pour faciliter l'accès

aux commerces et gratuité 1h aux abords du centre-ville et 30 mn partout ailleurs par un candidat sans étiquette à Mulhouse, 1h de gratuité et gratuité entre 12h et 14h par la candidate Reconquête et gratuité du stationnement pour les deux-roues motorisés (2RM) par les candidats LR, RN et Reconquête à Paris, 3 heures de stationnement gratuit par un candidat RN à Lyon, gratuité du stationnement entre midi et 14h pour un candidat divers centre à Nantes, moratoire sur la suppression des places de parking et gratuité du stationnement les jours de marché et une heure en centre-ville par un candidat RN à Nantes, 1h30 de stationnement gratuit en centre-ville pour un candidat Réunir à Limoges et moratoire sur la suppression des places de stationnement par un candidat divers droite, gratuité du stationnement le midi par les candidats centre-droit et RN à Rouen, gratuité du stationnement pour les Lillois et gratuité de la première heure entre 12h et 14h pour un candidat LR et diminution du tarif résident et tarif préférentiel pour les entreprises et associations lilloises pour un candidat Horizons à Lille, tarif de stationnement résident unique et gratuité du stationnement entre 12h et 14h par un candidat LR à Strasbourg, retour aux tarifs de 2023, forfait pour les résidents et tarif pause déjeuner par un candidat Horizons à Strasbourg. À Marseille le candidat d'extrême droite veut lancer un moratoire sur la suppression de places de stationnement. Même dans des villes de petite taille, comme Saint-Herblain, dans l'agglomération nantaise, un candidat divers droite propose la réorganisation du stationnement en concertation avec les commerçants et les habitants.

Les propositions élaborées par les candidats de listes de gauche, visant plutôt à inciter au stationnement en parking et libérer le stationnement en surface :

Renégociation des tarifs des parkings à Toulouse, harmonisation des prix des parkings aux Ulis, création de places de parking et modernisation des parkings existant à Saint-Denis de la Réunion, surtaxe au poids pour le stationnement des gros véhicules et tarification sociale du stationnement résidents pour un candidat LFI à Toulouse, triplement des tarifs de stationnement pour les véhicules individuels lourds, encombrants et polluants (type SUV) par un candidat LFI à Nantes, diagnostic des parkings par un candidat union de la gauche à Limoges, 3 heures de gratuité dans le parking souterrain pour un candidat PS à Elbeuf, doublement du prix du stationnement pour les véhicules lourds de type SUV et mise en place du stationnement payant pour les deux-roues motorisés par un candidat LFI à Strasbourg.

Il existe des exceptions :

À Lille, face à des propositions de baisse de tarifs de la part des candidats du centre et de droite, un candidat

PS et alliés propose la gratuité pour les riverains sous conditions de ressources et la baisse du tarif des deux premières heures dans tous les secteurs. À Strasbourg également, face aux propositions des candidats de droite, la candidate PS propose la baisse du tarif du stationnement résident et 30 minutes de gratuité de stationnement en voirie, le candidat LFI propose de repenser les tranches de l'abonnement résident et le candidat écologiste et alliés propose douze jours de stationnement en voirie gratuit chaque année, pour chaque habitant.

En région francilienne, en dehors de Paris, des propositions de tarifs attractifs pour le stationnement en voirie sont faites par des candidats de gauche comme de droite (1h30 de gratuite à Orsay, extension de la gratuité à 2h à Palaiseau, etc.). Le sujet du pouvoir d'achat l'emporte alors sur les autres enjeux ou sur les valeurs portées par les différents partis politiques.

1.3. La gratuité des transports collectifs, sujet clivant, très présent dans les propositions de nombreuses communes

La question de la tarification des transports collectifs, plus particulièrement par le biais de propositions de gratuité partielle ou totale de leur usage, est abordée par de très nombreux candidats dans de très nombreuses communes¹. Il s'agit de l'un des thèmes majeurs de cette campagne ; rares sont les candidats d'une commune bénéficiant d'un réseau de transports collectifs qui ne s'expriment pas sur le sujet. Il est ainsi évoqué à Paris, Rennes, Lille, Lyon, Marseille, Strasbourg, Saint-Denis de la Réunion, Mulhouse, Dijon, Toulon, Nantes, Rezé, Limoges, Rouen, Elbeuf, etc. Toutefois la gratuité totale, qui était au cœur des propositions des candidats qui l'évoquaient lors des élections de 2020, n'est plus proposée que par quelques candidats. Depuis 2020, plusieurs études ont été réalisées sur la question, certaines communes ont mis en œuvre une gratuité des transports collectifs, totale ou partielle, et ont pu faire un retour sur l'impact de cette mesure sur la fréquentation de leur réseau de transport public, sur le transfert modal ou sur le coût de la mesure. Cette fois, les propositions les plus nombreuses tournent autour de gratuités partielles : pour des publics ciblés, ou à certains moments de la semaine ou de l'année.

Si la gratuité du stationnement est plutôt proposée par des candidats de droite, en ce qui concerne le transport public ce sont plutôt les candidats de gauche qui portent des propositions de gratuité (totale ou partielle), et les candidats de droite y sont plutôt opposés.

1. - Sur ce sujet, voir [La gratuité des transports, tentative d'analyse d'une idée à la mode](#), Fondation Jean-Jaurès & TDIE, septembre 2026, rédigée à partir notamment du matériau recueilli pour la présente étude.

Quelques exemples :

C'est le cas à Paris (gratuité pour les moins de 25 ans par la candidate LFI, maintien de la gratuité pour les enfants, les jeunes, les seniors sous condition de ressources et les personnes en situation de handicap), à Strasbourg (gratuité pour les plus de 65 ans et tarification solidaire par la candidate PS, extension de la gratuité pour les 18-25 ans et pour la population aux revenus faibles par le candidat Écologistes et alliés), à Clermont-Ferrand (gratuité pour les moins de 26 ans et les plus de 60 ans par le candidat PS), à Nice (gratuité pour les moins de 26 ans pour la candidate écologiste), à Lyon (gratuité pour les enfants mineurs d'un détenteur d'abonnement pour le candidat écologiste), à Lille (gratuité pour les moins de 25 ans, les seniors et les personnes à mobilité réduite par un candidat PS et également par un candidat Horizons ; gratuité les week-end et jours fériés par un candidat écologiste), à Grenoble (gratuité le week-end pour les candidats de gauche), à Angers (gratuité le week-end par un candidat de gauche), à Caen (gratuité les jours de pic de pollution par un candidat de gauche), à Lyon (pendant les fêtes par une candidate de gauche), à Nantes (gratuité totale pour les candidats Lutte ouvrière et NPA-révolutionnaire, gratuité des transports pour les Nantais qui gagnent moins de 2 500 € par mois et gratuité à partir de 20h le soir pour une candidate divers gauche, extension de la tarification sociale et donc de la gratuité à 15 000 personnes sur critère sociaux pour un candidat PS et alliés, gratuité pour les moins de 26 ans, les personnes en formation, les sans emploi et les usagers aux revenus modestes pour un candidat LFI), à Limoges (gratuité des bus pour les moins de 26 ans, maintien de la gratuité pour les plus de 65 ans et les week-ends, étude de la gratuité totale d'ici 2032 pour les candidats de gauche ; votation sur la gratuité pour un candidat divers), à Rouen (gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans pour un candidat PS et alliés), à Elbeuf (gratuité pour les moins de 25 ans et les plus de 65 ans et instauration d'une tarification en fonction des revenus), à Marseille (gratuité lors des pics de pollution).

Les propositions de gratuité totale émanent essentiellement de candidats LFI (à Rouen, à Lille, à Strasbourg par exemple), ou bien de maires sortants si la gratuité était déjà en place.

La gratuité des transports collectifs est l'occasion d'évoquer les finances publiques, le niveau de subvention des transports collectifs, et de s'exprimer sur le pouvoir d'achat et le dynamisme économique. Cela a été le cas à Rouen par exemple, où la gratuité fait l'objet d'un débat : le maire sortant, candidat à sa réélection, qui a mis en place la gratuité pour les jeunes durant le mandat 2020-2026 propose d'étendre cette mesure aux personnes de plus de 65 ans.

Cependant ce n'est pas une généralité, et certains candidats de droite font également des propositions en matière de gratuité des transports collectifs. Ainsi, à Châteauroux, le maire sortant, candidat de droite, propose le maintien de la gratuité des transports collectifs, tout comme à Lyon, le candidat de droite propose une gratuité partielle (pour les habitants de Lyon gagnant moins de 2 500 €/mois), à Marseille (gratuité pour les moins de 26 ans par la candidate LR), à Nice (gratuité pour les retraités par le candidat Horizons), à Saint-Denis de la Réunion (proposition de maintien de la gratuité par un candidat LR), à Nantes (proposition de maintien de la gratuité le week-end et pour les scolaires par un candidat divers centre), à Strasbourg (abonnement à 1 € pour les étudiants par un candidat RN).

À Toulon, une candidate de gauche propose un référendum sur la gratuité des transports collectifs et à Nantes, c'est un candidat RN qui propose d'organiser une consultation citoyenne sur la gratuité des transports le week-end (mise en place durant le mandat 2020-2026). À Limoges également un candidat sans étiquette propose de lancer une « votation » sur la question de la gratuité des transports collectifs. ■

ZFE-m

Retour sur la longue histoire de la définition d'un dispositif de lutte contre la pollution atmosphérique remis en cause par le Parlement à la veille des élections municipales et intercommunales 2026

La Lom a remplacé les Zones à circulation restreinte (ZCR) par les « Zones à faibles émissions mobilité » à la veille du scrutin municipal et intercommunal de mars 2020 – On parle plus couramment des ZFE que des ZFE-m.

Les intercommunalités concernées par une situation de pollution atmosphérique précisée par deux lois (Lom et loi Climat et résilience) et plusieurs textes réglementaires ont dû définir, bien avant les élections de mars 2026, le périmètre d'une zone dont l'accès est réglementé selon un barème Crit'Air attribué aux véhicules en fonction de leur année de construction et motorisation.

En 2020, l'étude TDIE avait remarqué le fait que ces zones étaient considérées comme un enjeu majeur, qu'aucun parti politique ne contestait, mais dont les candidats pouvaient discuter les objectifs. L'étude révélait que de nombreux candidats se positionnaient en faveur d'une ZFE surtout dans les grandes villes. En 2026, le sujet est quasiment absent des débats et des programmes des candidats aux élections municipales et intercommunales, alors qu'il a largement animé la chronique politique parlementaire durant les mois qui ont précédé le scrutin municipal.

Les ZFE sont devenues un objet très politique dans une dynamique très paradoxale. Toutes les agglomérations contraintes par la loi à mettre en place une ZFE avaient rempli leurs obligations au 31 décembre 2024, veille de l'entrée en vigueur du dispositif. Plusieurs travaux parlementaires et concertations organisées à l'initiative du gouvernement ont contribué à répondre aux inquiétudes des différents acteurs mobilisés autour de consé-

quences de leur mise en œuvre au lendemain de l'élection présidentielle et des élections législatives 2022. Que s'est-il passé ?

La question de l'opportunité et des objectifs et conséquences des ZFE a été portée dans le débat présidentiel du printemps 2022. La note de synthèse du Conseil scientifique de TDIE sur les réponses des candidats à l'élection présidentielle à son questionnaire précise : « La moitié des candidats [qui ont répondu à TDIE ndlr] – Le Pen, Roussel et Mélenchon – sont contre cette mise en place et l'annuleront pour limiter l'aggravation des fractures sociales et territoriales et préserver l'accès à ces zones par les ménages les plus modestes. Les autres candidats soutiennent cette mesure mais se positionnent en faveur d'aides sociales et d'accompagnements adéquats de cette mesure. Péresse souhaite adapter le calendrier de mise en place des ZFE-m, et les limiter dans un premier temps aux flottes professionnelles. L'objectif poursuivi par Jadot est de réduire significativement la circulation automobile en cœur de ville. Il juge ainsi les ZFE insuffisantes et souhaite les voir évoluer en cohérence avec la logique des zones à trafic limité (ZTL). Cela permettrait de piétonniser les hyper-centres notamment. Le but est de limiter l'accès en voiture aux villes aux personnes qui en ont un besoin impératif, ce qui ne discrimine pas socialement les voyageurs. »¹

Les ZFE sont devenues un marqueur politique dans le débat national, alors qu'il s'agit d'une politique publique fortement territorialisée, qui ne suscitait plus de récriminations significatives sur les différents territoires de l'échantillon de TDIE, comme nous avons pu le constater à travers notre travail préparatoire à cette étude.

1. - Voir : [Présidentielle 2022 – quelle politique des transports pour assurer la trajectoire vers la neutralité carbone ?](#) Éléments de commentaire et de mise en perspective des réponses des candidats à l'élection présidentielle aux questions du Conseil scientifique de TDIE



Eurométropole de Strasbourg

Les ZFE sont le résultat de plus de trente ans de législations européennes et nationales. TDIE propose une infographie inédite pour éclairer les débats qui devraient se poursuivre si l'on en croit l'actualité législative de l'automne 2026.

Ces documents mettent en évidence quatre points :

- Une politique qui s'inscrit dans le temps long ;
- Plusieurs directives de l'Union européenne ;
- La France se voit condamnée à plusieurs reprises pour le dépassement des seuils définissant la qualité de l'air dans plusieurs territoires ;
- Une territorialisation progressive à travers concertations et amendements du dispositif – nous avons cartographié cinq étapes en comprenant la situation au lendemain du scrutin municipal de mars 2026.

Les deux frises de la page suivante permettent de prendre acte des fondements posés par l'UE jusqu'à l'adoption

de la Lom, à la veille du scrutin municipal de mars et juin 2020, puis de suivre la chronique des amendements progressifs du dispositif.

Le 20 janvier 2026, la commission mixte paritaire relative au projet de loi de simplification de la vie économique maintient l'article 15 ter prévoyant la suppression des ZFE, article inséré à l'initiative de l'Assemblée nationale. Les 14 et 15 avril 2026, le Parlement adopte le texte ; le 21 mai 2026 le Conseil constitutionnel censure l'article supprimant les ZFE, estimant qu'il n'avait pas de lien suffisant avec le texte initial. Le débat n'est pas jugé au fond par le juge constitutionnel ; comment le débat politique des prochains mois alimentera-t-il la chronique déjà longue de l'histoire de ce dispositif ? ■

Améliorer la qualité de l'air

La pollution atmosphérique correspond à la présence de substances nocives dans l'air, qui à terme dégradent la qualité de l'air et nuisent à la santé à l'échelle d'une ville ou d'une agglomération. Les principaux polluants sont le dioxyde d'azote et les particules fines. La dernière étude sur la qualité de l'air ambiant de Santé publique France estime que la pollution de l'air est responsable en moyenne de 40 000 décès prématurés par an en France. Le transport routier est le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air.

Une impulsion de l'UE

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, l'UE a adopté plusieurs directives qui précisent, depuis une trentaine d'années, les seuils et les réglementations à respecter.

La France condamnée plusieurs fois

La CJUE et le Conseil d'État condamnent à plusieurs reprises la France pour dépassement des valeurs limites de particules fines et l'insuffisance des mesures destinées à y remédier.

Le défi de la territorialisation du dispositif ZFE

La Lom du 24 décembre 2019 crée les ZFE-m. La ZFE* est un périmètre dans lequel certains types de véhicules, considérés comme trop polluants, n'ont pas le droit de circuler et de stationner. Un système de vignette appelé « Crit'Air » permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes. Le principal objectif des ZFE est de réduire la pollution atmosphérique dans les agglomérations, et d'inciter les automobilistes à acheter des véhicules moins polluants.

*Pour alléger la lecture, nous allons mentionner « ZFE » à la place de « ZFE-m ».

Légende de la frise chronologique

Commune aux deux frises

Actes administratifs et législatifs

- Directive
- Loi
- Arrêté
- Décret
- Loi simplification de la vie économique
- Acte administratif qui résulte d'une loi
- Mise en application

Décisions des institutions (UE/France)

- Décision de la CJUE
- Condamnation de la CJUE
- Mise en demeure par la Commission européenne
- Décision du Conseil constitutionnel
- Décision du Conseil d'État
- Condamnation du Conseil d'État

Travaux et réflexions

- Comitologie
- Rapport

Événements et actualité politique

- Mouvement des Gilets jaunes
- Élection
- Actualité politique

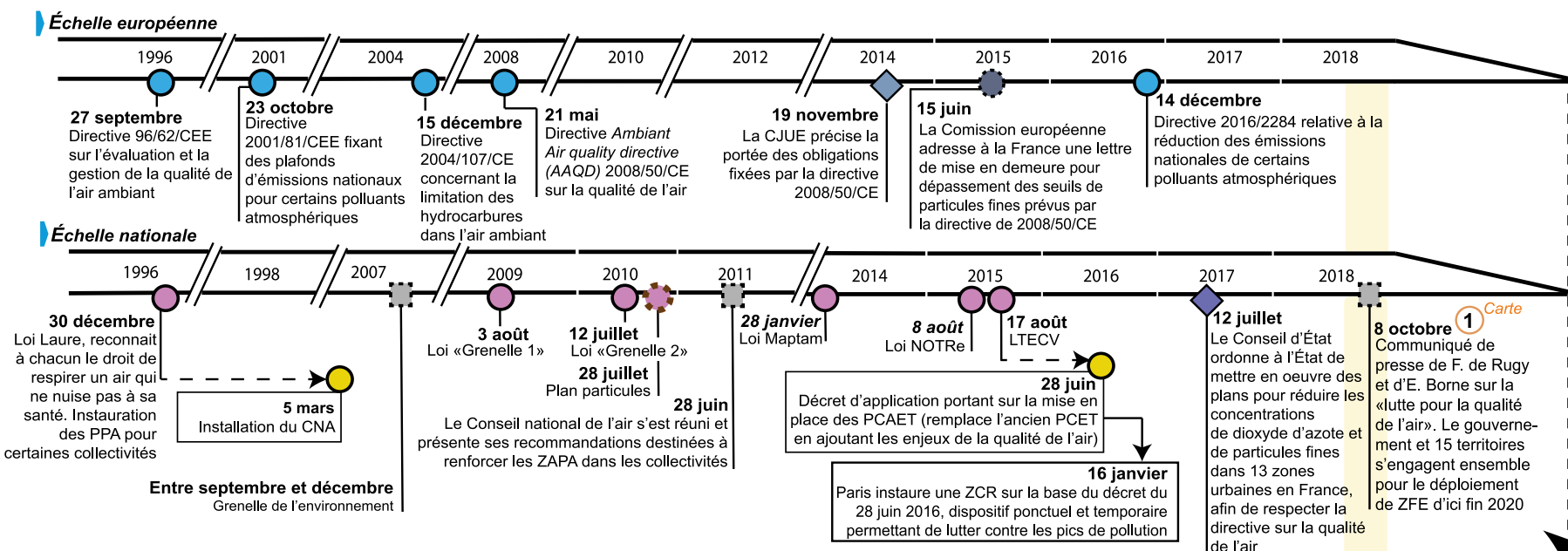
Sigles

AN : Assemblée nationale ; CCC : Convention citoyenne pour le climat ; CJUE : Cour de justice de l'Union européenne ; CNA : Conseil national de l'air ; DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports, et des mobilités ; 3ds : Différenciation, décentralisation et déconcentration ; Lom : Loi d'orientation des mobilités ; LTECV : Loi de transition énergétique pour la croissance verte ; Maptam : Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ; NOTRe : Nouvelle organisation territoriale de la République ; PCET : Plan climat-énergie territorial ; PCAET : Plan air climat-énergie territorial ; PPA : Plan de protection de l'atmosphère ; ZAPA : Zone d'actions prioritaires pour l'air ; ZCR : Zone à circulation restreinte

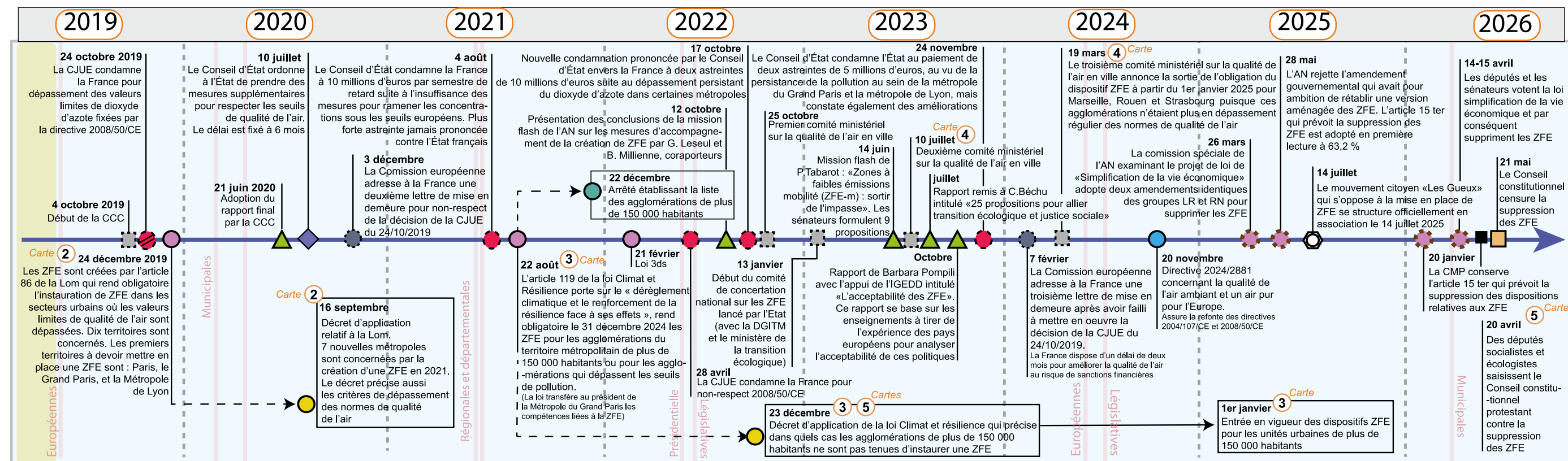
Bibliographie

- Institut Paris Région (2025). Logistique urbaine et action publique – Welcome to logistics City n°4 [Rapport]. Chaire Logistics City.
- Min. de la Transition Écologique (10 juillet 2023). Dossier de presse ZFE-m : Comité ministériel sur la qualité de l'air en ville.
- Min. de la Transition Écologique (19 mars 2024). Dossier de presse – ZFE-m : Comité ministériel qualité de l'air en ville.
- Min. de la Transition Écologique et de la Cohésion des territoires. (2023). Guide d'interprétation juridique et pratique des ZFE-m : Zone à faibles émissions mobilité. Direction générale de l'énergie et du climat.
- Laboratoire Ville Mobilité Transport (2022). Les ZFE et la logistique urbaine. Université Gustave Eiffel.
- Union des entreprises de Transport et de Logistique de France (TLF) (2024). Abécédaire des ZFE – Livret explicatif à destination des professionnels [Guide].

L'impulsion de l'UE permet une prise de conscience nationale de la nécessité d'améliorer la qualité de l'air



La Lom : une mise en place progressive des ZFE sur le territoire national

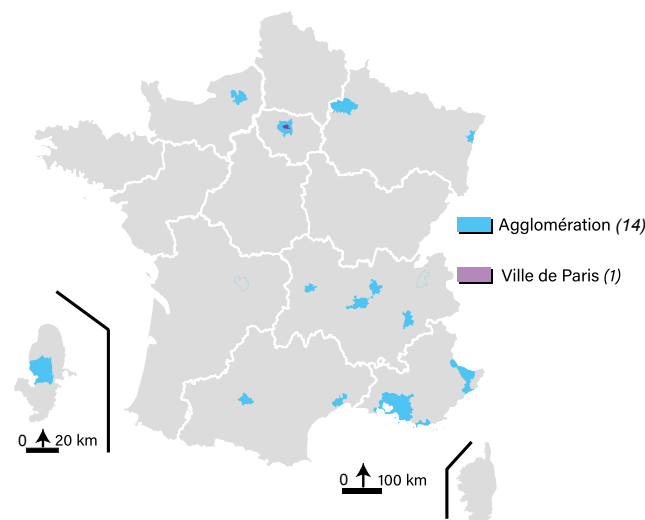


Une territorialisation en 5 étapes

Sur ces cartes sont représentés les périmètres des agglomérations responsables des ZFE. Les périmètres des ZFE, quant à eux, sont beaucoup plus restreints.

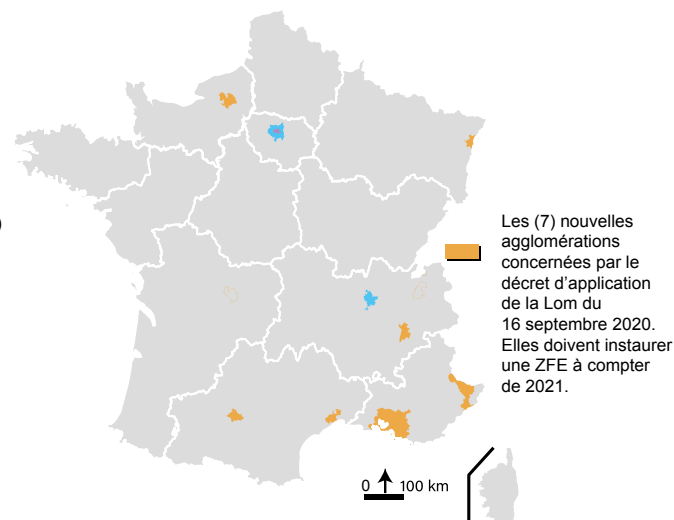
1 Communiqué de presse de F. de Rugy et d'E. Borne sur la «lutte pour la qualité de l'air» du 8 octobre 2018

Le gouvernement et 15 territoires s'engagent ensemble pour le déploiement de ZFE d'ici fin 2020



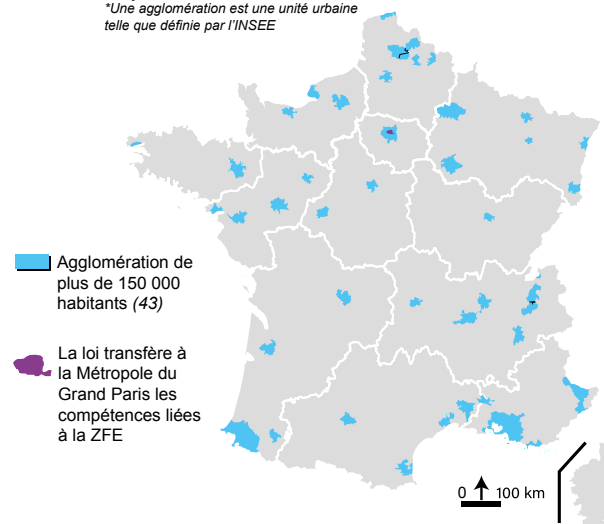
2 La Lom du 24 décembre 2019

La ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et la Métropole de Lyon doivent disposer d'une ZFE avant le 31 décembre 2020



3 L'article 119 de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021 rend obligatoire la mise en place d'une ZFE au 31 décembre 2024 pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants

*Une agglomération est une unité urbaine telle que définie par l'INSEE



4 Les comités ministériels relatifs à la qualité de l'air en ville des 10 juillet 2023 et 19 mars 2024

Comité ministériel du 10 juillet 2023

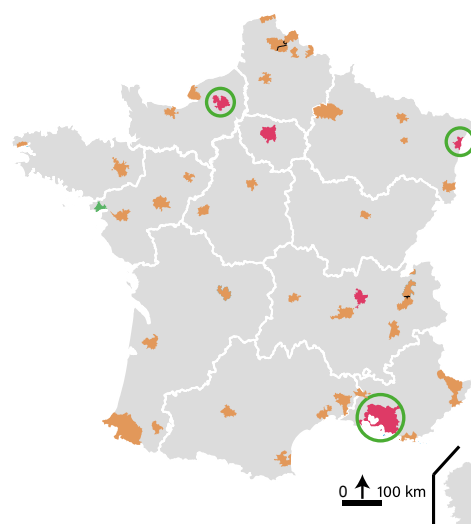
« Territoire ZFE » (5)

« Territoire de vigilance » (37)

Saint-Nazaire est cité par le comité ministériel du 10 juillet 2023 comme un territoire qui respecte la valeur recommandée par l'OMS depuis plus de quatre ans, donc aucune obligation de ZFE s'applique (1)

Comité ministériel du 19 mars 2024

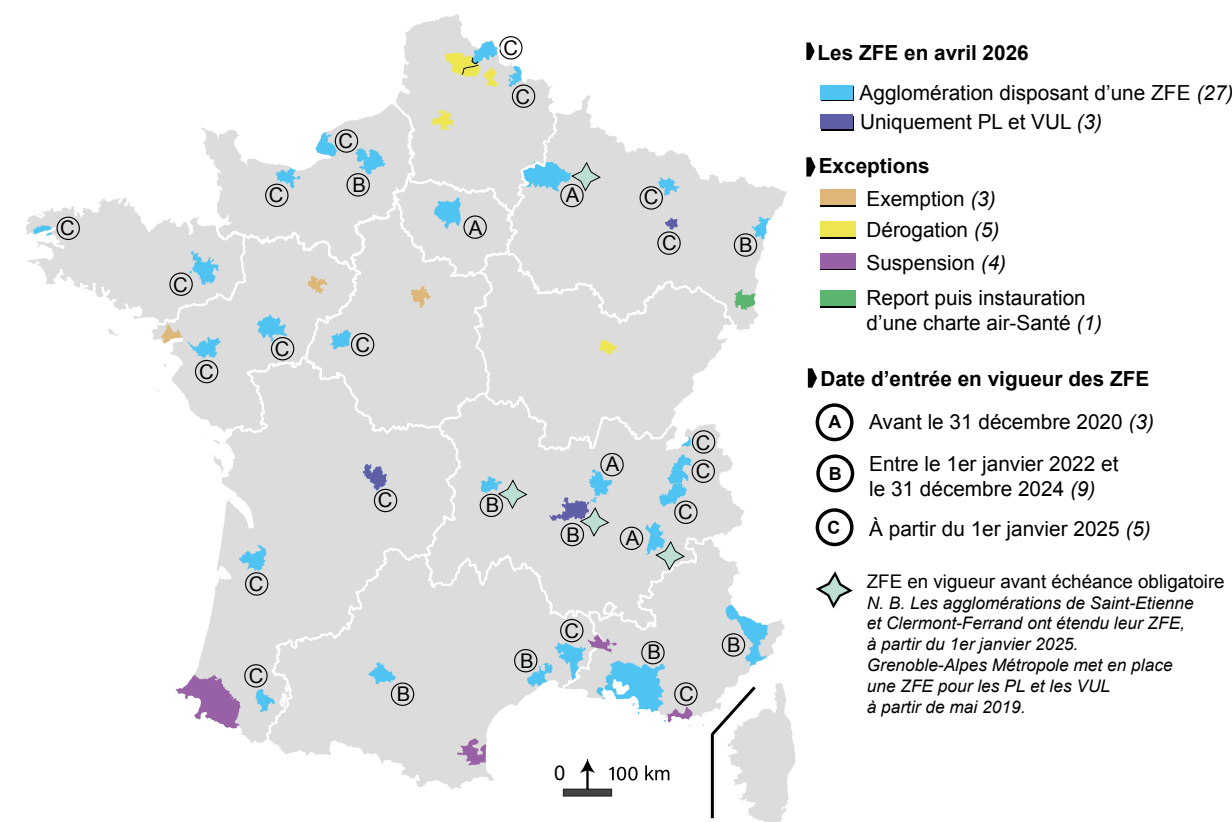
Agglomération qui passe de « territoires ZFE » à « territoire de vigilance » lors du comité ministériel du 19 mars 2024. Nous passons donc à 2 « territoires ZFE » et 41 « territoires de vigilance » (3)



La définition d'une agglomération selon l'INSEE

La définition d'une agglomération selon l'INSEE La loi Climat et Résilience (22 août 2021) prévoit que les agglomérations de plus de 150 000 habitants doivent instaurer une ZFE au plus tard le 31 décembre 2024. Au sens du Code de l'environnement, une agglomération est une unité urbaine, définie par un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et qui compte au moins 2 000 habitants selon la définition de l'INSEE. L'arrêté du 22 décembre 2021 recense 43 unités urbaines dont le nombre d'habitants dépasse les 150 000.

5 Les ZFE en France (avril 2026)



Une politique nationale 2 3

Les ZFE sont créées par la Lom (24 décembre 2019), plusieurs territoires doivent alors définir un périmètre afin de lutter contre la pollution atmosphérique. À partir du 1er janvier 2021, dix territoires ont obligation de mettre en place une ZFE. La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 rend obligatoire les ZFE pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024. Le nombre de territoires soumis à cette obligation passe de 10 à 43.

Les comités ministériels relatifs à la qualité de l'air 4

Le 10 juillet 2023 : les agglomérations qui dépassent, de manière régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont identifiées comme des « territoires ZFE », elles doivent donc respecter le calendrier de restrictions. Ces territoires sont au nombre de cinq : Paris, Lyon, Marseille, Rouen et Strasbourg. Les agglomérations qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air sont des « territoires de vigilance ». Le 19 mars 2024, le comité désigne les territoires qui sont encore au-dessus des seuils de pollution : Paris et Lyon. En parallèle, Marseille, Rouen et Strasbourg ne font plus partie des « territoires ZFE » et deviennent des « territoires de vigilance ».

Exemption, dérogation et suspension du dispositif 5

- Les exemptions : lèvent l'obligation lorsque les concentrations moyennes annuelles mesurées en dioxyde d'azote sur l'agglomération sont inférieures ou égales à 10 µg/m³ au moins trois années sur les cinq dernières années.
- Les dérogations : dès lors que des actions de réduction de la pollution atmosphérique permettent d'atteindre les seuils dans des délais plus courts ou similaires que ce que permettrait la mise en place d'une ZFE.
- Les suspensions : décision d'une intercommunalité dans l'attente de l'aboutissement de la navette parlementaire sur le projet de loi simplification de la vie économique.

CHAPITRE II

LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LA POLITIQUE CYCLABLE ET LA POLITIQUE PIÉTONS : COLONNE VERTÉBRALE DES PROPOSITIONS

II.1. La politique cyclable, qui fait la quasi-unanimité

Comme on l'a déjà observé en 2020, la place du vélo n'est plus un enjeu de positionnement pour ou contre : il est aujourd'hui considéré comme une solution de mobilité à part entière, qui doit trouver toute sa place dans l'espace public, et peu de candidats remettent en cause son intérêt ou sa légitimité. Les candidats peuvent cependant discuter des modalités d'accompagnement du développement de l'usage du vélo. Les candidats de tous bords et de tous types de communes font des propositions d'aménagements ou de services pour faciliter la pratique du vélo sur leur territoire : pistes cyclables, voire réseau express vélo (piste large bidirectionnelle et sécurisée), sécurisation des carrefours pour les cyclistes, stationnement vélo, mais aussi aides à l'achat, formation, développement d'ateliers d'auto-réparation, activités culturelles comme une fête du vélo, etc.

Seuls des candidats du RN et de Reconquête s'expriment en défaveur des cyclistes et des projets en faveur du vélo : moratoire sur les nouvelles pistes à Paris, refus du « tout vélo » à Mulhouse, audit sur les pistes cyclables à Nantes, suppression de certaines pistes cyclables à Rouen, etc.

Le vélo n'est donc plus au cœur du débat politique ; il est désormais intégré aux outils et leviers de la politique de mobilité par la plupart des candidats et partis.

II.2. Le piéton au centre de la ville, avec des propositions différenciées selon le type de commune

La place du piéton est abordée par la quasi-totalité des candidats, dans des villes de toutes tailles. Si les électeurs ne sont pas tous cyclistes ni même automobilistes, ils sont tous piétons. Il est donc intéressant pour les candidats de faire des propositions en faveur des piétons, et les candidats de tous bords s'y emploient. Le sujet n'est pas clivant politiquement. Mais toutes les typologies de communes ne permettent pas le même

type de projets : les propositions sont donc différenciées non pas tant selon le parti politique, mais selon le type de commune, selon l'urbanité de la zone, la taille et la morphologie de la ville.

Ainsi, dans les communes possédant déjà un centre ou des rues piétonnes, donc avec une culture piétonne déjà existante, les propositions sont nombreuses pour poursuivre la politique piétonne.

Dans d'autres communes, et pas seulement celles dans lesquelles la pression automobile est plus forte, ou dans lesquelles il n'existe pas de rue ou de centre piétons, les propositions en matière de politique piétonne sont limitées à des questions de sécurisation et de mise en accessibilité, sans proposition d'aménagement piéton plus précis. La sécurisation est un thème qui parle en effet à tous les usagers, et qui peut faire l'objet d'investissements plus ou moins importants.

Lors des élections municipales de 2020, les propositions en faveur de nouvelles zones 30 (vitesse limitée à 30 km/h) ou de zones de rencontre (les piétons sont autorisés à marcher sur la voirie et la vitesse est limitée à 20 km/h) étaient nombreuses. Entre-temps, ces outils ont été largement déployés dans les villes, et font l'objet de moins de propositions. Un nouvel outil pour faciliter les cheminements piétons a émergé et fait l'objet d'un grand nombre de propositions : c'est la « rue aux écoles », c'est-à-dire la piétonisation ou l'aménagement piéton aux abords d'une école, ce qui fait largement consensus et est régulièrement repris.

Le sujet des conflits entre usagers, notamment entre piétons et cyclistes ou entre piétons et automobilistes, est également un sujet régulièrement abordé par les candidats, et ce sujet concerne tous les partis politiques. Ainsi, les propositions de cheminements piétons visent souvent à sécuriser le piéton. Certains candidats vont plus loin en proposant un travail autour d'un « code de la rue ».

Quelques exemples :

De nombreuses propositions des candidats de tous bords à Paris pour de nouvelles rues ou de nouveaux espaces piétons, des propositions en matière de piéton-



Bordeaux

nisation de rues à Lyon, poursuite de la piétonisation à Nantes, poursuite de la piétonisation également proposée par des candidats PS et Horizons à Lille, extension des zones piétonnes et des zones de rencontre à Aix-en-Provence pour apaiser l'espace public, achèvement de la piétonisation du centre-ville et de l'aménagement pour les Personnes à mobilité réduite (PMR), des cheminements piétons sécurisés par les candidats de gauche à Limoges, mise en place d'un plan marche et poursuite de la piétonisation de la rue Jeanne d'Arc par un candidat PS et alliés à Rouen, et aussi des propositions pour le piéton à Lisieux, ou à Saint-Herblain (aménager la ville à hauteur d'enfant et renforcer la piétonisation pour un candidat PS et alliés, déploiement d'une signalétique piétonne et élargissement et continuité des trottoirs, avec création de passages piéton en relief et luminescents pour un candidat Renaissance), etc. Même des candidats de droite s'affirmant « pro-voiture » font des propositions en faveur des piétons (extension des zones piétonnes à Toulouse par exemple, proposition de création d'une passerelle piétonne par le candidat LR à Dijon).

À Strasbourg, de nombreux candidats se prononcent en faveur de la réduction des conflits entre usagers pour apaiser l'espace public : pour ce faire, le candidat LR propose la création d'un code de la rue permettant de sanctionner les comportements dangereux ; le candidat LFI propose de travailler à réduire les conflits piétons-vélos ; le candidat Horizons invite à séparer les flux entre vélos et piétons dans les zones à risque ; la candidate PS propose de faire appliquer des zones où il faudra mettre pied à terre. Cet enjeu est donc partagé par des candidats de tous bords politiques. Seuls quelques candidats RN se présentent comme opposés à la piétonisation : suspension et moratoire sur la piétonisation du centre-ville à Bordeaux par exemple.

La création de rues aux écoles est une proposition de piétonisation à forte acceptabilité sociale, et donc reprise par des candidats de tous bords dans tous types de communes, même celles à culture moins piétonne : à Rennes, Saint-Denis de la Réunion, Mulhouse, Nantes ou Marseille par exemple.

À Massy comme à Orsay, Abbeville ou Bordeaux, qui présente pourtant déjà un caractère très piéton, les propositions en matière de politique piétonne tournent essentiellement autour de la sécurisation des espaces existants et de la mise en accessibilité de la voirie (adaptation des trottoirs). À Strasbourg également, au-delà des principes concernant la réduction des conflits entre usagers, les propositions tournent largement autour de la sécurisation des carrefours ou passages et de la mise en accessibilité.

II.3. L'offre de transports collectifs, au centre des propositions mobilité

Les projets d'amélioration de l'offre des transports collectifs sont souvent au cœur des propositions des candidats en matière de mobilité. Des projets d'infrastructures lourdes sont élaborés dans un grand nombre de villes et ils sont alors souvent au cœur du débat entre candidats, en faisant l'objet de positionnements marqués selon les partis. Les projets d'infrastructures de transport sont encore souvent clivants. Ils sont le plus souvent portés par des candidats de gauche, avec une opposition des candidats de droite, mais sans que ce soit généralisé : les propositions pour des infrastructures de transport peuvent également être faites par des candidats de droite. Les candidats opposés aux projets d'infrastructures mettent naturellement en avant le difficile financement de tels projets : les contraintes de financement avec des budgets des collectivités territoriales tendus entraînent des interrogations plus fréquentes qu'il y a quelques décennies quant à l'intérêt des grands projets.

Quelques exemples de projets de transports collectifs proposés par les candidats ou faisant l'objet de débats entre candidats dans les territoires de notre échantillon :

Prolongement du métro à Rennes, par le candidat centre-droite ; lignes de téléphérique par un candidat PS à Saint-Denis de la Réunion ; études sur l'opportunité d'un téléphérique et accélération des études sur l'extension du tramway par un candidat sans étiquette à Mulhouse ; projet de métro pour un candidat Liste citoyenne à Bordeaux, auquel s'opposent les candidats de gauche et Renaissance ; plusieurs projets de prolongement du métro et de création de lignes de tramway proposés par divers candidats de gauche et de droite à Marseille mais sans bouclage financier ; projet de création d'un tramway par les listes de gauche à Toulon (auquel s'opposent des candidats de droite), le candidat LR proposant un BHNS et une candidate LFI demandant un référendum pour trancher ; proposition de bus à haut niveau de service (BHNS) par la maire sortante d'Aix-en-Provence, projet de ligne de tramway par la maire sortante à Dijon, auquel s'opposent des candidats du centre et de droite ; amélioration du projet de BHNS par le candidat d'union de la gauche à

Limoges et opposition par le candidat divers droite ; projet de transformation d'une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) en ligne de tramway par un candidat PS et alliés à Rouen ; proposition de prolongation du métro par un candidat écologiste à Lille ; nouveau BHNS autour du centre-ville et construction d'une nouvelle grande gare urbaine pour une candidate PS à Strasbourg ; nouveau tram en rocade pour un candidat LR à Strasbourg ; nouvelle ligne de tram nord et une gare à 360° facilitant les correspondances pour les candidats LFI et Écologistes et alliés à Strasbourg.

De nombreux candidats font des propositions en matière d'offre de transport collectif même si le sujet dépasse la compétence de la commune. Dans ce cas, la compétence et les leviers d'actions réels du candidat face au décideur sont rarement précisés, tout comme la question du financement et de la soutenabilité d'un tel projet par les collectivités concernées est rarement abordée. La répartition des compétences entre commune et communauté de communes est absente des débats ; les candidats n'évoquent pas le rôle qui serait joué par une autre collectivité, même si celle-ci est en charge des transports collectifs, ni le poids de leur propre commune au sein de cette collectivité, ou les discussions qui seront nécessaires pour mettre en œuvre les projets n'étant pas de la compétence de la commune. Les électeurs connaissent généralement mal le rôle et les responsabilités des intercommunalités et des autorités organisatrices de mobilité. Pour ne pas brouiller leurs messages, les candidats évitent de les compliquer par les explications de la répartition des compétences et des processus de décision.

Les propositions d'augmentation des fréquences ou d'extension des horaires des transports collectifs la nuit ou le week-end sont très nombreuses dans les grandes villes (à Paris, à Nantes, à Strasbourg par exemple), en complément ou en remplacement d'une proposition de nouvelle offre de transport collectif. Cette mesure peut paraître effectivement de premier abord plus facilement finançable qu'une nouvelle infrastructure ; elle nécessite cependant une réorganisation importante de la part de l'opérateur de transport, qu'il s'agisse de l'organisation du service et de la mobilisation des ressources humaines, ou de l'organisation des travaux de maintenance qui ont souvent lieu durant les interruptions de service.

La question de **la gestion des services de transport ou de stationnement** par un opérateur extérieur ou par une régie est posée dans plusieurs agglomérations. Ces sujets sont quasiment exclusivement portés par des candidats LFI dans notre échantillon. Cette question montre une défiance des élus et des électeurs vis-à-vis des groupes privés, et un questionnement sur le coût de la mobilité. On peut citer les propositions émanant toutes des candidats LFI.

La rupture du contrat Vélib', voire la reprise en régie du service Vélib' à Paris, la reprise en régie des lignes en délégation de service public gérées par Tisséo et la création d'une régie publique du stationnement à Toulouse, la reprise en régie publique en gestion directe des transports en commun métropolitains à Bordeaux, l'avenir des liens avec le concessionnaire de stationnement Effia à Châteauroux, la reprise de la gestion des parkings urbains en régie publique à Nantes, la reprise en régie publique des transports collectifs confiés à Keolis à Lille. À Dijon, des candidats de gauche et Générations proposent la remunicipalisation des transports. À Lille, sans aller jusqu'à la reprise en régie proposée par le candidat LFI, un candidat LR propose de renégocier le contrat avec l'opérateur Keolis.

Lorsqu'il existe un projet de **service express régional métropolitain (Serm)**, les candidats y sont généralement favorables quelle que soit leur couleur politique. Le Serm n'est donc pas un objet de débat et de clivage politique comme peuvent l'être d'autres projets d'infrastructures de transport. Il constitue souvent une évolution du service qui ne nécessite pas forcément d'investissement lourd sur l'infrastructure et, à ce titre est plus consensuel. On peut constater cependant que la perspective de mise en œuvre ou développement des Serm n'occupe pas beaucoup de place dans les discours, comme si les candidats craignaient la difficulté d'en expliquer le processus de mise en œuvre d'une part, et les échéances lointaines d'autre part. Le Serm est évoqué par des candidats à Toulouse, à Rennes, à Bordeaux, à Nantes, à Strasbourg, à Marseille, à Limoges, à Saint-Denis de la Réunion (projet de tram-train) ou à Rouen et Elbeuf. À Toulon, le projet de RER métropolitain n'est abordé que par deux candidats (LR et Alliance de gauche), et à Dijon comme à Rouen uniquement par les maires sortants PS. L'infographie documentaire des pages 26-27 présente un état des lieux de la préparation des Serm à l'échelle nationale avec reproduction de la carte des Serm labellisés à la date du scrutin municipal de mars 2026.

Lorsqu'il existe un projet d'infrastructures de transports collectifs lourd, qui n'est clairement pas de la compétence de la commune (LGV en particulier), certains candidats prennent position. Là aussi, la question de la juste utilisation de l'argent public est au cœur du débat, ainsi que l'impact sur l'environnement.

Ainsi, à Bordeaux, plusieurs candidats se prononcent contre la LGV Bordeaux-Toulouse (alors qu'à Toulouse plusieurs se prononcent pour). À Rouen les candidats PS, LFI et centre-droit prennent position en faveur du projet de ligne ferroviaire nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Plusieurs candidats font des annonces ou prennent des engagements sur des questions de transport qui ne relèvent pas des prérogatives ni de la commune ni de l'intercommunalité. Concernant des projets d'infrastructures ou de services, il s'agit d'une posture à travers laquelle ils invoquent un rôle de représentant des attentes de leur territoire vis-à-vis d'un ou plusieurs décideurs tiers.

Quelques exemples :

Développement des trains de nuit entre Paris et la Bretagne par un candidat écologiste à Rennes ; RER gratuit et omnibus entre Massy-Palaiseau et Lozère par un candidat PS à Palaiseau ; soutien des liaisons ferroviaires régulières vers l'Allemagne et la Suisse par un candidat à Mulhouse ; étude de la création d'une gare à Beaulieu et de deux haltes ferroviaires par un candidat LFI à Nantes ; plusieurs allers-retours directs chaque jour vers Paris par le Paris-Orléans-Limoges-Toulouse en moins de 2h45, la poursuite de la régénération de la ligne TER Limoges-Poitiers et la réouverture de la ligne TER Limoges-Angoulême par un candidat d'union de la gauche à Limoges ; augmentation de la fréquence des TER vers la gare de Krimmeri-Meinau par un candidat LFI à Strasbourg et même doter Strasbourg d'un aéroport à la hauteur de sa dimension européenne par un candidat LR. ■

Les prémices

L'idée de Serm émerge dans les années 2010 (notamment à Bordeaux et à Strasbourg) et s'inspire d'autres modèles européens. Elle est formalisée en 2022 lors d'une annonce d'Emmanuel Macron qui évoque la mise en place de RER métropolitains dans dix métropoles. Le parlement adopte finalement la proposition de loi du député Jean-Marc Zulesi en décembre 2023, officialisant les Serm.

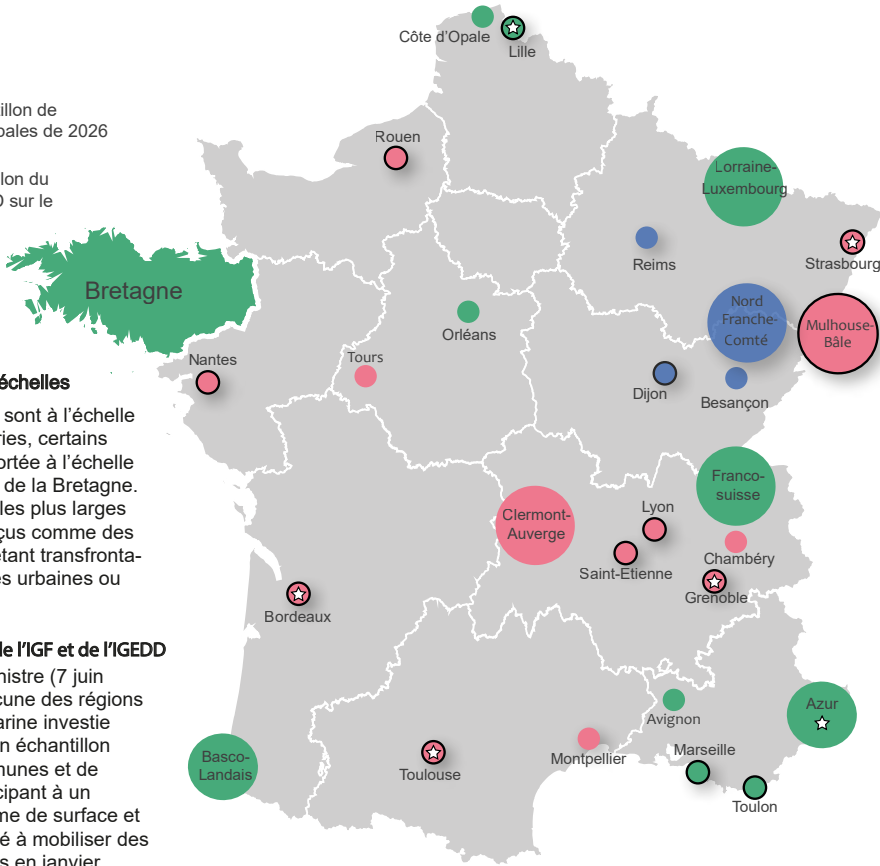
Les Serm : un outil de politique publique territorialisé et multimodal

« En dehors de la région d'Ile-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux. »

Définition législative des Serm : article 1 de LOI n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux Serm

- Première vague de 15 labellisations du 27 juin 2024
- Deuxième vague de 9 labellisations du 4 juillet 2024
- Labellisations 2025 et 2026
- AOM présentes dans l'échantillon de TDIE pour l'étude des municipales de 2026
- Serm présents dans l'échantillon du rapport de l'IGF et de l'IGEDD sur le financement des AOM

Carte établie à la date de mars 2026



Des projets de Serm à différentes échelles

Si la majorité des projets de Serm sont à l'échelle d'une métropole et de ses périphéries, certains s'étendent davantage et ont une portée à l'échelle de leur région, comme dans le cas de la Bretagne. D'autres, représentés par des cercles plus larges sur notre carte, sont d'emblée conçus comme des Serm à une échelle plus large en étant transfrontaliers ou composés de plusieurs aires urbaines ou métropolitaines.

Le choix de l'échantillon du rapport de l'IGF et de l'IGEDD

La lettre de mission du Premier ministre (7 juin 2024) demande une étude de chacune des régions hexagonales, d'une région ultra marine investie dans les questions de mobilité et un échantillon d'AOM, de communautés de communes et de communautés de communes participant à un syndicat mixte représentatif en terme de surface et variété géographique et de capacité à mobiliser des ressources sur leur territoire. Remis en janvier 2025, le rapport a été publié en septembre 2025.

Comment la labellisation est-elle conférée ?

« Comme annoncé le 23 avril dernier lors de la réunion de présentation du calendrier et de la méthode de délivrance du statut de SERM, la labellisation marque la première étape de cette procédure. Elle s'appuie sur un "dossier minute" établi par les porteurs de projet, qui présente l'ambition générale, les acteurs locaux mobilisés, le périmètre concerné et les grandes orientations stratégiques. »

Comment le statut de Serm est-il conféré ?

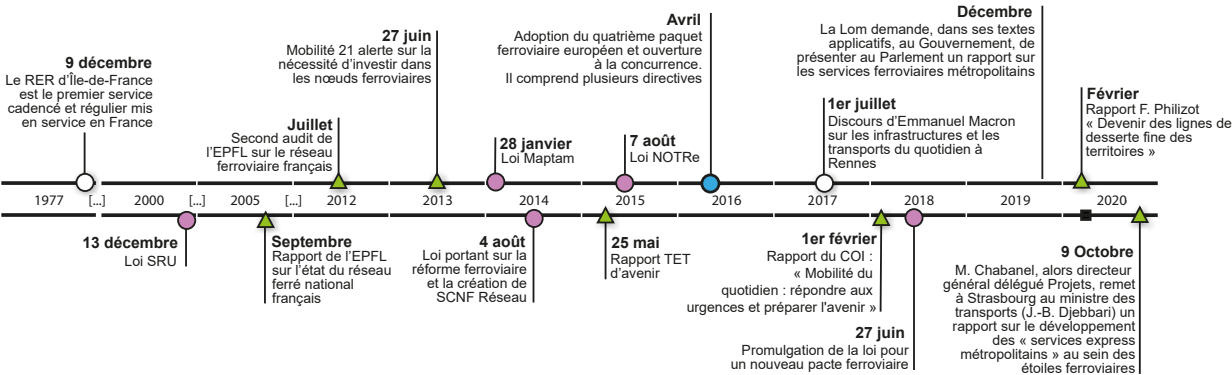
« Le statut de Serm sera conféré par arrêté du ministre chargé des transports, sur le fondement d'une proposition conjointe de la région et des AOM contribuant au financement de ce service. Les collectivités locales devront présenter un plan financier avec cette proposition (estimation des coûts d'investissement et d'exploitation, modalités de financement envisagées). »

Comment financer les projets de Serm ?

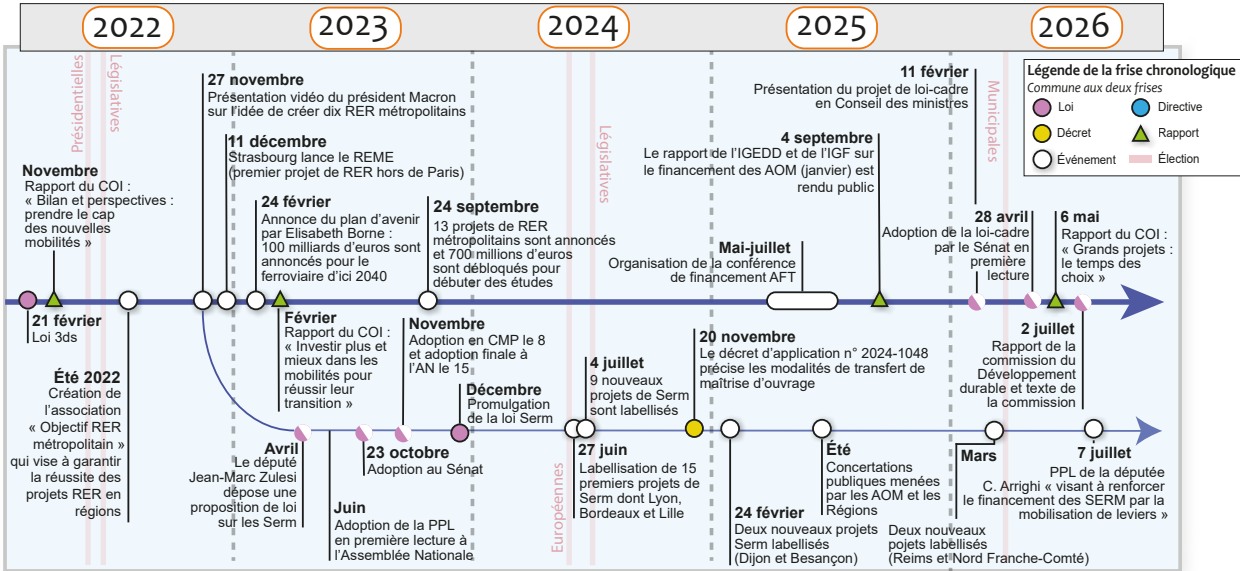
« La loi renomme la Société du Grand Paris, chargée en 2010 de la réalisation du Grand Paris Express en "Société des grands projets" (SGP). Elle étend ses missions. Elle sera chargée avec ses filiales ou des GIP de participer à la conception, à la maîtrise d'ouvrage et au financement des infrastructures de transports nécessaires aux futurs SERM. Elle travaillera aux côtés de SNCF Réseau. »

Source : Vie-publique.fr.

Émergence d'une prise de conscience : Investir dans les nœuds ferroviaires pour de nouveaux services



Depuis 2023 : la loi donne une définition multimodale aux Serm



CHAPITRE III

LA SÉCURITÉ, PRÉOCCUPATION MAJEURE, UNE PROBLÉMATIQUE CENTRALE QUI RASSEMBLE TOUS LES CANDIDATS

Le thème de la sécurité est un enjeu important pour les électeurs et apparaît de façon importante dans la campagne : un électeur sur deux déterminerait son vote en fonction d'enjeux liés à la sécurité. La mobilité ne pouvant se concevoir sans sécurité, les programmes électoraux en matière de mobilité sont l'occasion d'aborder cette préoccupation des administrés. Les candidats de tous types de communes s'en emparent : en matière de mobilité, la sécurité peut couvrir la sécurité routière, mais aussi la sécurité dans les transports et pour les piétons. Ce sujet sécurité dans les transports permet aux candidats de gauche de faire des propositions sur une thématique souvent chère aux électeurs de droite. Ces propositions dépassent ainsi les clivages politiques.

Les propositions couvrent les différents aspects de la sécurité.

La **sécurité routière** est abordée essentiellement par des candidats de gauche. Objectif « zéro mort » proposé par un candidat écologiste à Rennes comme à Strasbourg et à Paris, aménagements pour réduire la vitesse par un candidat PS à Lille, renforcement de la sécurité routière du quotidien, notamment autour des équipements publics, par un candidat divers gauche à Rezé, sécurisation piétonne des sorties d'écoles pour un candidat Renaissance à Mulhouse, sécurisation des cheminements piétons à Orsay pour les candidats PS et alliés.

Le thème de la **sécurité dans les transports collectifs** fait l'objet de nombreuses propositions de candidats de tous bords politiques, de gauche comme de droite. À strictement parler, elles touchent davantage à la sûreté (pour la réduction des actes hostiles) qu'à la sécurité (pour la réduction des accidents). Les propositions débordent parfois du domaine de compétence du maire, lorsque les propositions envisagent des équipes de sécurisation des transports qui semblent rattachées à l'opérateur de transport, et non plus à la seule police municipale.

Les candidats proposent ainsi :

Mise en place d'une police métropolitaine des transports à Rennes par les candidats PS et centre, une brigade de lutte contre les incivilités dans les trans-

ports par un candidat divers droite à Limoges, maintien de la police ou renforcement de la présence policière aux abords des gares à Orsay pour les candidats de gauche comme de droite, renforcement des policiers municipaux et agents de surveillance pour un candidat de gauche comme pour un candidat Reconquête à Bordeaux, création d'une police des transports dans les bus et bateaux-bus pour un candidat LR à Toulon, et accentuation de la présence humaine dans les transports en commun pour renforcer la sécurité par une candidate de gauche à Toulon, création d'une police intercommunale des transports en lien avec l'État soutenues par la maire sortante PS et par des candidats de droite à Dijon, augmentation des agents de l'unité métropolitaine des transports, de leur couverture horaire et leur armement dans les limites de la légalité par un candidat RN, doublement des effectifs de l'Unité métropolitaine des transports par un candidat PS et alliés, sécurisation des transports le soir par un candidat divers centre à Nantes, amplification de la vidéo-verbalisation et création d'une brigade de sensibilisation et contrôle des mobilités par un candidat PS à Lille, police « eurométropolitaine » des transports par un candidat Horizons à Strasbourg, renforcement massif de la police municipale, développement de la vidéosurveillance et des drones par une candidate de droite et maintien d'une police municipale renforcée et accent sur la prévention par un candidat de gauche à Marseille. Ces propositions sont également présentes dans les programmes des candidats de villes de plus petite taille : proposition de vidéosurveillance dans les transports en commun et développement des actions de prévention en direction de tous les publics pour un candidat PS à Elbeuf.

La question de **l'éclairage** est très souvent abordée pour sécuriser les cheminements ou les espaces publics : c'est une proposition moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre que la mobilisation d'équipes de police ou de surveillance pour proposer un changement d'ambiance et jouer sur le sentiment de sécurité. Il faut noter cependant qu'elle intervient après une période de quelques années où, au motif de la recherche d'économies d'énergie et de réduction des dépenses de la collectivité, les municipalités avaient pu réduire la durée de l'éclairage nocturne. ■

CHAPITRE IV

DES SUJETS NOUVEAUX : L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, LA MOBILITÉ GENRÉE, LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

IV.1. Adaptation au changement climatique

L'adaptation des infrastructures au changement climatique est abordée par un grand nombre de candidats. Le sujet est nouveau dans les discours de campagne : il n'était pas considéré par les candidats de notre échantillon en 2020. Les effets du changement climatique et leur impact sur l'habitat et les infrastructures (canicule, inondations, tempêtes, etc.) sont suffisamment visibles pour que les candidats s'en emparent. Ainsi, les propositions tournent essentiellement autour de la création d'îlots de fraîcheur et de la végétalisation pour lutter contre le réchauffement en zone urbaine, et certains candidats vont plus loin en proposant des programmes d'investissement plus conséquents de type désimperméabilisation des surfaces des espaces publics, qu'ils soient vaires ou non.

Quelques exemples de propositions :

Débitumisation de rues à Rennes par un candidat PS, plantation d'arbres et création de points d'eau potable par un candidat Liste citoyenne à Bordeaux ou espaces ombragés et végétalisés par un candidat PS et alliés à Bordeaux, verdissement des rues par un candidat sans étiquette à Mulhouse, végétalisation des rues et installation d'ombrières pour un candidat de gauche à Limoges, plantation d'arbres et de haies filtrantes le long des axes très fréquentés, toitures végétalisées sur les bâtiments publics, murs antibruit et antipollution dans les zones sensibles par un candidat sans étiquette à Strasbourg, restauration écologique des berges à Toulouse (candidat PS), désimperméabilisation avec création de jardins de pluie et plantation d'arbres par un candidat divers gauche à Saint-Denis de la Réunion, accélération de la désimperméabilisation par un candidat de gauche à Massy. À Strasbourg un candidat Horizons propose de mettre en place un éclairage Led intelligent pour réduire la consommation et préserver la biodiversité, enjeux importants rarement abordés pour les sujets de transport.

Ce sujet de l'adaptation au changement climatique n'est pas abordé dans toutes les communes : rien à Toulon par exemple, pourtant concerné par de fréquents pics de chaleur.

IV.2. Apparition des préoccupations autour de la mobilité genrée

Le sujet de la mobilité genrée fait son apparition dans les programmes de nombreux candidats. À la suite notamment de l'interpellation de l'association « Femmes en mouvement », plusieurs candidats reprennent des propositions pour faciliter ou sécuriser la mobilité des femmes. Ce sujet n'est pas clivant politiquement : des propositions sont faites par des candidats de tous bords politiques, les enjeux d'inclusion chers aux candidats de gauche rejoignant sur cette thématique les enjeux de sécurité plutôt abordés par les candidats de droite. Ce sujet est davantage présent dans les villes de taille importante et à propos soit des transports collectifs, soit des aménagements de l'espace public.

À Paris, plusieurs candidats font des propositions assez diverses : interdiction de l'accès aux transports en commun aux agresseurs sexuels pour un candidat Horizons ; augmentation de l'éclairage public dans certains quartiers, en particulier pour que toutes les femmes puissent circuler en sécurité à toute heure, mise en place de boutons d'alerte dans les abribus et prise en compte du genre dans l'aménagement de l'espace public, en associant les usagères à chaque étape, pour un candidat PS ; lutte contre les violences sexuelles et le harcèlement, notamment dans les transports dans le cadre de patrouilles renforcées pour un candidat RN. À Bordeaux, on retrouve les mêmes types de propositions, tout aussi variées : un mois dédié à la prévention contre le harcèlement de rue pour le candidat PS et alliés, lutte contre toutes les formes de violence et de harcèlement érigée en grande cause du mandat pour un candidat Horizons, marches exploratoires avec les associations féministes en vue des aménagements pour un candidat LFI, marches exploratoires de femmes et sécurisation des quartiers pour un candidat liste citoyenne.

À Marseille un candidat de gauche propose l'extension des bus de nuit et l'arrêt à la demande. À Toulouse ou aux Ullis, un candidat PS et alliés évoque le sujet. À Strasbourg c'est un candidat Horizons qui propose de généraliser l'arrêt à la demande dans les bus le soir pour plus d'égalité.

Aucune proposition n'a été identifiée dans les programmes des candidats des villes de Rennes, Mulhouse, Toulon, Rouen, Lille, Massy ou Orsay.

IV.3. La population vieillissante, présente dans les programmes sans focus particulier

De nombreux candidats émettent des propositions pour faciliter la mobilité des personnes âgées, sans que ceci ne soit systématiquement présenté comme un axe spécifique du programme, mais en s'insérant dans les propositions thématiques. Ainsi, la gratuité des transports collectifs, lorsqu'elle est proposée de façon partielle, est souvent adressée aux seniors. Les personnes âgées sont également souvent citées dans les propositions en matière de politique piétonne ou de sécurisation de l'espace public. Ces propositions permettent de toucher un public bien représenté parmi les électeurs, de plus en plus nombreux, sans travail sur un projet particulier. D'autres propositions visent à accompagner spécifiquement cette population dans sa mobilité.

Ainsi, la gratuité des transports collectifs pour les seniors est proposée par des candidats de gauche comme de droite à Saint-Denis de la Réunion, à Mulhouse pour un candidat Renaissance et un candidat sans étiquette, à Strasbourg, à Clermont-Ferrand, à Lille, à Limoges, à Rouen, à Elbeuf par des candidats PS, à Nice par un candidat Horizons.

Exemples de propositions en matière de politique piétonne et de sécurisation de l'espace public :

Un candidat Reconquête à Bordeaux propose de rendre la ville plus praticable pour les plus vulnérables, et notamment les seniors, tandis que le maire sortant PS propose d'aménager les abords des structures pour seniors afin de réduire la vitesse et le trafic automobile, sur le modèle des rues aux enfants ; aux Ulis, un candidat de gauche propose le renforcement des actions de sensibilisation à la sécurité routière pour les aînés ; à Paris une candidate LR propose de prendre en compte les besoins des personnes âgées dans toute opération d'aménagement de l'espace public.

Exemple de propositions de services de mobilité spécifiques aux seniors :

Maintien du transport à la demande pour les aînés vers le cimetière (sic) par un candidat de gauche aux Ulis ; à Palaiseau un candidat de gauche propose l'adaptation et renforcement du parc de véhicules municipaux et intercommunaux de transport pour les personnes à mobilité réduite et les seniors ; à Saint-Herblain, un candidat PS propose de favoriser la mobilité des seniors pour les actes de la vie quotidienne et les loisirs en élargissant le mode de transport municipal à la demande ; à Paris une candidate LFI propose des bus «Traverses» supplémentaires pour les personnes âgées,

handicapées et les collégiens ; à Lille un candidat LR propose la mise en place d'une offre de transport disponible en ligne et par téléphone, destinée aux personnes âgées, aux personnes isolées et en situation de handicap. À Paris, de façon générale, de nombreuses propositions sont faites pour faciliter l'accessibilité des transports ou de l'espace public, ciblant ainsi les personnes âgées en particulier (mais aussi les familles avec de jeunes enfants ou des poussettes et les personnes en situation de handicap). Dans d'autres cas, les propositions restent plus générales : à Rennes par exemple, une candidate LFI propose un « accompagnement des seniors dans leur mobilité ».

Toutes les communes ne font pas l'objet de propositions pour les personnes âgées. C'est le cas notamment dans certaines communes dans lesquelles la population est plus jeune, étudiante. À Toulouse, la gratuité des transports collectifs, lorsqu'elle est proposée par des candidats de façon partielle, l'est pour les jeunes et non pour les personnes âgées, tout comme les mesures de piétonisation, avec des cheminements sécurisés pour les enfants ; à Massy et à Orsay, villes étudiantes, aucune mesure n'est proposée à destination des seniors. À Bordeaux comme à Toulon, la gratuité des transports collectifs est proposée également de façon privilégiée pour les jeunes, sans mesure proposée pour les personnes âgées. À Strasbourg aucune mesure spécifique n'est proposée pour cette population en dehors de la gratuité des transports collectifs. ■

CHAPITRE V

UN PEU LOIN DES PRÉOCCUPATIONS : LA LOGISTIQUE URBAINE, LES SERVICES DE MOBILITÉ PARTAGÉE

V.1. La logistique urbaine, peu abordée

Le thème de la logistique urbaine est assez absent de la campagne de façon générale. Dans les grandes villes, dans lesquelles les livraisons et le secteur de la logistique sont plus visibles, des candidats font des propositions, mais elles sont souvent peu travaillées, peu détaillées. Elles proposent généralement une logistique plus propre (la cyclologistique notamment) sans préciser comment les acteurs seront incités à modifier leur outil de travail et mode de transport. Ce type de mesures peut plaire aux riverains et électeurs qui peuvent subir les nuisances liées aux livraisons. D'autres mesures sont destinées plutôt aux commerçants et aux livreurs, en leur proposant une facilitation de leur activité, notamment au niveau du stationnement (stationnement réservé, ou tarifs intéressants). De nombreuses propositions sont peu développées ; les moyens de mise en œuvre et la faisabilité, qui ne sont pas précisés, semblent pourtant souvent problématiques.

Le thème de la logistique urbaine fait l'objet d'un faible nombre de propositions. Quelques exemples : Quelques propositions sur la logistique dans le programme de la maire sortante PS et alliés à Rennes mais limitées à la proposition d'adaptation des horaires de livraison en centre-ville en faveur de la cyclo-logistique ; très peu de propositions à Bordeaux (on peut citer tout de même la proposition de création de centres de proximité pour faciliter les livraisons décarbonées et développer la cyclo-logistique par un candidat PS et alliés) ; une proposition d'un candidat divers gauche à Rezé sur un périmètre métropolitain intégrant Nantes (expérimenter, avec Nantes métropole et les acteurs locaux, une nouvelle organisation des livraisons : hub logistique zéro carbone, mutualisation des flux, véhicules propres et réduction du trafic dans les quartiers) ; développement de la livraison des colis par véhicules électriques et vélos par un candidat à Lille ; renforcement du soutien à la logistique urbaine décarbonée au service des artisans et commerçants par l'identification et la préservation de foncier en centre-ville par un candidat de gauche à Nantes ; proposition de création d'une plateforme logistique du dernier kilomètre par un candidat LFI et développement d'une logistique urbaine fluviale par un candidat PS et alliés

à Rouen, sans plus de précision sur les modalités de réalisation de ces propositions ; à Strasbourg des propositions assez peu détaillées en termes de faisabilité et de moyens : garantir un accès motorisé pour les usages essentiels et notamment professionnels dont les livraisons pour un candidat LFI, immatriculation des livreurs à vélos pour un candidat Horizons.

Aucune proposition n'est faite en matière de logistique dans un certain nombre de communes pourtant de taille importante. C'est le cas à Toulouse, à Mulhouse ou à Rouen par exemple. À Lille comme à Nantes, seul un candidat émet une proposition. À Toulon, seule la maire sortante fait une référence à la logistique, sans que cela n'aboutisse à une proposition concrète ; à Dijon également, la logistique n'est abordée que par la maire sortante, PS.

La logistique est en revanche très présente dans les propositions des candidats à Paris, le sujet des livraisons étant une problématique visible et récurrente dans la vie des Parisiens. Néanmoins, même pour les candidats de la capitale, les propositions ne sont pas toujours très travaillées et posent des questions de faisabilité (sur le développement de la logistique fluviale par exemple).

V.2. Les services de mobilité partagée, un peu loin des préoccupations

Les questions de covoiturage, d'autopartage, de micro-mobilité, de services numériques, etc., font l'objet de peu de propositions. Ces sujets sont abordés ponctuellement par quelques candidats dans quelques territoires. C'est l'autopartage qui fait l'objet du plus grand nombre de propositions parmi ces thématiques. Les véhicules autonomes ne font l'objet d'aucune proposition. Les trottinettes électriques ne sont évoquées que pour des mesures de régulation, voire d'interdiction, plutôt par des candidats de centre et de droite (à Bordeaux, à Paris, à Massy, à Strasbourg).

Ces sujets étaient abordés par un plus grand nombre de candidats lors des élections de mars et juin 2020. Entre-temps, des règles d'utilisation des engins de micromobilité ont été mises en place, les services de mobilité partagée ont atteint une certaine maturité, avec des services qui se sont développés, d'autres qui

n'ont pas survécu, et un nombre d'opérateurs qui s'est donc régulé. Les enjeux de régulation ou de développement des services de covoiturage, d'autopartage ou de micromobilité pour les communes et les AOM apparaissent donc moins prégnants en 2026.

Ainsi, de nombreuses communes ne font l'objet d'aucune proposition sur ce thème des mobilités partagées.

Quelques propositions sur le thème des services de mobilité :

Étude d'implantation d'un service d'autopartage par un candidat PS aux Ulis, sanction des conduites dangereuses en trottinette par un candidat UDI à Massy, mise en place d'un service d'autopartage public par la reprise ou création en régie publique par un candidat LFI à Toulouse, développement de l'offre de service d'autopartage dans le cœur de métropole par un candidat PS à Rennes, régulation des *fatbikes* et trottinettes électriques par un candidat Renaissance à Bordeaux, interdiction des engins dangereux et hors gabarit sur les pistes cyclables (*fatbikes*, trottinettes surpuissantes et gyropodes) par un candidat Horizons à Paris, développement de l'autopartage en multipliant les stations dédiées dans tous les quartiers de la métropole par un candidat RN et développement en régie publique d'un système d'autopartage avec des places de stationnement dédiées dans chaque quartier par un candidat LFI à Nantes, développement du covoiturage avec la création d'espaces dédiés en ville par un candidat PS à Elbeuf, création d'une zone de covoiturage aux abords du centre par un candidat Horizons à Lille, interdiction des trottinettes électriques dans les zones piétonnes par un candidat Horizons à Strasbourg.

Mais aucune proposition sur ce thème dans plusieurs grandes villes : Paris, Bordeaux, Strasbourg, Saint-Denis de la Réunion, Toulon, Mulhouse, Limoges, Rouen, etc.

V.3. Peu de rupture et peu de vision en matière d'espace public

Dans les cœurs d'agglomérations et les centres-villes, l'organisation des espaces publics a fait l'objet de fortes mutations depuis dix à vingt ans, avec la réduction de la place de la voiture, des aménagements pour les vélos, des aménagements donnant plus de place au piéton, à la végétalisation, des berges aménagées, des rues aux écoles, la préparation de la mise en œuvre des ZFE, etc. La mobilité est fortement liée à l'espace public et au paysage urbain. Ainsi, dans les programmes des candidats, les propositions en matière de mobilité sont souvent liées à celles du cadre de vie. Dans les villes les plus grandes, davantage soumises à la congestion, au bruit, à la pollution, les programmes visent souvent à apaiser l'espace public et, au vu du changement climatique, de plus en plus de candidats proposent de végétaliser l'espace public, voire le « débitumer », pour l'adapter au réchauffement qui touche particulièrement les zones urbaines.

Mais les candidats vont rarement au-delà de ces principes d'apaisement ou de végétalisation. Ils ne proposent pas nécessairement une nouvelle vision de l'espace public ou de la ville et s'inscrivent plutôt dans la continuité de l'évolution éventuellement déjà en œuvre et se focalisent plutôt sur des projets très localisés (piétonisation d'une rue, végétalisation d'un type d'espace, etc.) que sur une vision plus globale du paysage urbain. Les visions globales en rupture complète sont rares. ■

CHAPITRE VI

QUELQUES CONSIDÉRATIONS POLITIQUES

Les propositions présentées par les candidats en 2026 montrent une évolution notable par rapport aux élections municipales précédentes. Le cadre de vie et les pratiques de mobilité ont, de fait, sensiblement évolué en six ans (que l'on songe au verdissement des flottes de bus, à la multiplication des pistes cyclables, à de grands projets de transports collectifs en cours de réalisation, etc.). La prise en compte du changement climatique, de la nécessité de réduire les pollutions et les nuisances, le souci de sûreté et de sécurité dans l'espace public et dans les transports collectifs, l'intérêt pour les piétons et pour une meilleure coexistence entre modes de transport (piétons, vélos, véhicules routiers) sont désormais largement partagés.

En revanche, la place de l'automobile (partage de la voirie, ZFE, vitesse, plan de circulation, réglementation et tarification du stationnement, etc.) demeure un thème clivant entre les familles politiques, voire gagne en intensité¹. Dans le même temps, le caractère indispensable de l'automobile dans la plupart des territoires périphériques aux centres-villes n'est plus guère contesté : la question est d'en améliorer les performances environnementales (par l'électrification) et non d'en restreindre l'usage alors que les possibilités de substitution par des solutions collectives sont très souvent limitées à court terme au moins.

Une question politique (et donc démocratique) demeure, celle de l'articulation définie par le mode de scrutin entre communes et intercommunalités, entre le cadre du débat politique et le cadre des décisions de politiques publiques. Le partage des compétences entre communes et intercommunalités est d'une telle complexité qu'il semble difficile à intégrer dans un discours politique de synthèse. Nombre de candidats (surtout les nouveaux, bien sûr) élaborent ainsi des propositions qui ne sont pas du ressort des maires mais des intercommunalités. Ce qui signifie que telle ou telle mesure proposée devra, pour entrer un jour en vigueur, être débattue, décidée et financée au niveau de l'intercommunalité. Comme le débat est essentiellement tenu à l'échelle communale (à l'exception de la métropole de Lyon qui dispose d'un mode de scrutin spécifique à l'échelle de son territoire de compétence),

les enjeux des politiques de réseau, les transports bien sûr mais aussi celles relatives à l'eau, à la collecte des déchets, à la distribution d'énergie, etc., restent opaques à la plupart des citoyens. S'il a été ignoré dans la majorité des villes analysées, le thème de l'intercommunalité a été abordé par des candidats de tous bords dans l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence, pour choisir entre deux modes de gouvernance : une gestion partagée des questions métropolitaines clefs, ou leur délégation aux communes au sein d'une « métropole des maires ». Mais il s'agit de la conséquence d'un débat tendu qui oppose une vision communaliste et une vision intégratrice. La politique des transports du quotidien légitime-t-elle une évolution du mode de scrutin ?

Enfin, même si nombre de propositions, plus ou moins démagogiques ou utopiques, ne sont guère pertinentes sous l'angle technique ou financier (et se heurteront aux dures réalités budgétaires, sans franchir les arbitrages des intercommunalités), on peut considérer que le thème des mobilités a reçu un intérêt réel lors de cette campagne. Un certain savoir-faire collectif transparaît dans nombre de programmes, avec un souci partagé de concilier besoin indispensable de mobilité et préservation du cadre de vie, notamment dans les villes.

La prise de fonction des nouveaux élus et les décisions effectives qu'ils prendront montreront nécessairement un écart entre promesses de campagne et réalisations lors du mandat. Toutefois, on peut considérer que l'analyse, la typologie et la comparaison des situations locales représentatives qu'ont permises les contributions originales des experts mobilisés par TDIE établit la liste des thèmes prioritaires qui seront pris en compte dans les années à venir. Un tel éclairage est précieux, quand on sait que le transport est un système évoluant sur le temps long. ■

1. - Un même constat avait été fait par l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE) dans son analyse de la place des transports dans la campagne des élections européennes de 2024. Voir : [La place des transports dans les élections européennes de juin 2024](#), bulletin Transport/Europe n° 11, décembre 2024.



DOCUMENTS DE TRAVAIL

ÉTUDES DE CONTEXTE GRAPHIQUES

Communauté d'agglomération Lisieux Normandie

Pages 36-37

Perpignan Méditerranée Métropole

Pages 38-39

Saint-Etienne Métropole

Pages 40-41

Métropole Toulon-Provence- Méditerranée

Pages 42-43

Rennes Métropole

Pages 44-45

Eurométropole de Strasbourg

Pages 46-47

P our étoffer le dossier de cette deuxième édition de l'étude ouverte par TDIE en 2020, nous avons établi un état des lieux des décisions concernant la mobilité et la logistique prises par les collectivités des territoires de notre échantillon dans les deux derniers mandats. Rassemblé dans une petite note monographique pour chaque territoire, ce travail a rapidement posé la question de sa mise en perspective, des modalités de son partage.

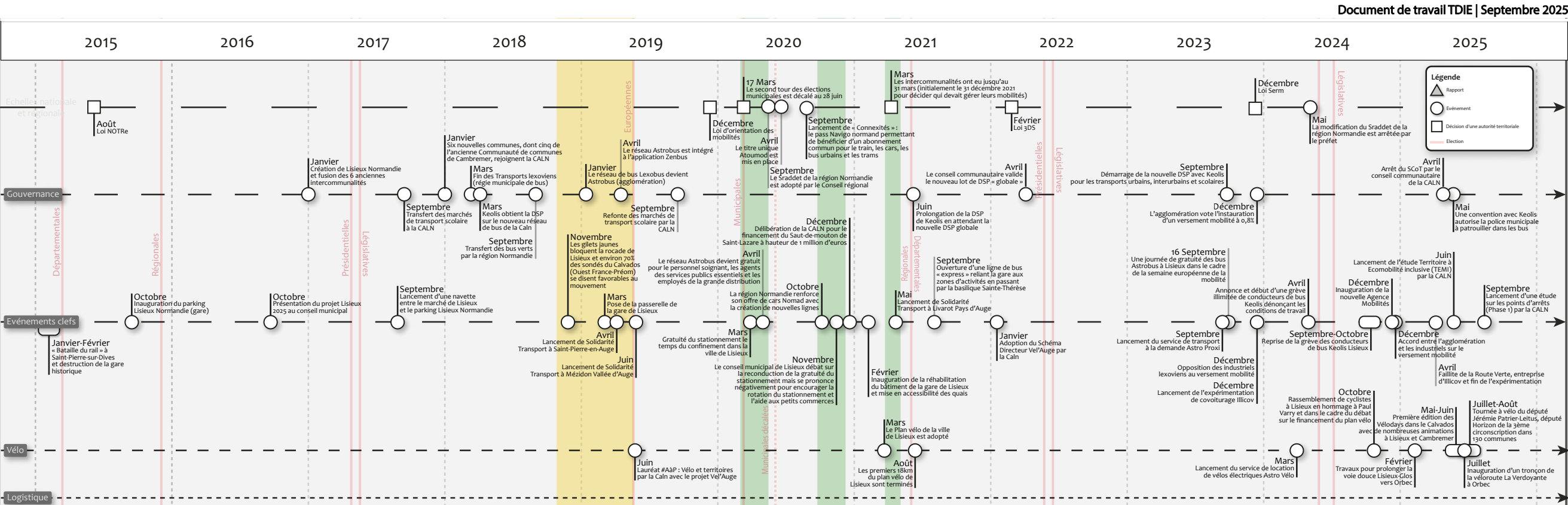
La méthodologie principale de notre étude est fondée sur la comparaison. La traduction graphique de ces notes en frise chronologique s'est révélée petit à petit pleine de potentiel : elle permet de proposer un cadre commun, de l'ajuster selon les spécificités de tel ou tel territoire, d'établir une vision synoptique pour chaque territoire sur dix ans et plusieurs types d'enjeux, et même pourquoi pas à terme de superposer les frises territoriales pour les comparer. Ces frises ont été enrichies de quelques informations destinées à brosser un portrait sommaire de l'AOM, en présenter les principaux enjeux, avec si possible une représentation cartographique.

Commencées en 2025, un recul de dix ans a paru naturellement efficace, symbolique. Mais l'ouverture de ces frises en 2015 est légitimée par l'ouverture d'un nouveau cycle très structurant pour les politiques de transport. 2015, c'est pêle-mêle l'année de la COP 21 et

de l'Accord de Paris, la Conférence nationale de la logistique, la première élection régionale dans les nouveaux périmètres, la première élection des Conseillers départementaux dans un scrutin binominal paritaire, l'année des lois NOTRe, LTECV et Macron qui ont porté des réformes significatives pour le cadre des politiques de transport et des politiques territoriales. Pour une politique de long terme comme celle des transports, dix ans, ce n'est pas si long...

Comme nous travaillons sur des cycles institutionnels et politiques, et que les politiques de transport, mobilité et logistique, sont concernées par des leviers d'action à toutes les échelles de notre démocratie (Union européenne, France, régions, départements, bloc communal), chacune de ces frises porte en lignes verticales les repères des élections relatives à ces niveaux de délibération et d'action.

Nous vous présentons quelques-uns de ces documents de travail dans les pages suivantes. Ils contiennent sans doute encore quelques erreurs, des oublis, des biais. Pour limiter ces biais, nous nous sommes concentrés à quelques exceptions près sur des décisions ou des mises en service, et avons exclu les effets d'annonces. Il reste cependant un biais significatif : collectées à l'aide de moteurs de recherche Internet, les informations antérieures à 2020 ont paru moins généreuses, ce qui explique l'espace un peu moins rempli de la partie gauche des frises. ■



Comprendre une AOM comme Lisieux Normandie : construction, gouvernance et compétences

L'AOM de Lisieux Normandie est créée le 1er janvier 2017. Elle est issue de la fusion de six intercommunalité et est composée de 53 communes. Six communes supplémentaires ont rejoint la nouvelle communauté d'agglomération en 2018. Elle est présidée par François Aubey, maire de Mézidon Vallée d'Auge, depuis sa création. Dans le mandat 2020-2026, la responsabilité des transports a été déléguée à Clotilde Valter, conseillère municipale de Lisieux, jusqu'en 2024 ; Frédéric Legouverneur, maire de Livarot Pays d'Auge, a pris sa succession.

En 2018, Lisieux Normandie a adopté son premier PDU, afin d'y intégrer les mobilités actives, solidaires et les nouvelles obligations de la LOM. L'agglomération a ensuite renforcé son action en matière de vélo :

- Lauréate en 2019 de l'appel à projets national « Vélo et Territoires » ;
- Schéma directeur Vél'Agglo ;
- Service de location Astrovélo.

L'opérateur Keolis, sous la marque Astrobus, en DSP depuis 2019 (d'abord sous la marque Lexobus transformée en Astrobus) a été reconduit en décembre 2023 pour 8 ans avec l'ouverture de deux nouveaux services :

- Depuis 2023 : Astro Proxi, un service de transport à la demande,
- Astro Access, un service pour les PMR.

Notons le lancement d'une navette express entre la gare de Lisieux et les zones d'activités en 2021.

Pour financer le développement des services intégrés dans la nouvelle DSP, l'agglomération a instauré un VM de 0,8% effectif depuis 2024. Pour accompagner cette décision fiscale, elle a mis en place, conformément à la Lom, un comité des partenaires.

La CALN est membre du syndicat mixte Atoumod pour la billettique du Pôle métropolitain Réseau Ouest Normand depuis 2023 où elle travaille en collaboration avec la Région Normandie.

Les communes les plus peuplées de l'agglomération

Nom	Population (2022)	Nombre de conseillers communautaires
Lisieux	19 540	19
Mézidon Vallée d'Auge	9 678	9
Saint-Pierre-en-Auge	7 265	7
Livarot Pays-d'Auge	6 182	6
Valorbiquet	2 465	2
Environ 75000		82

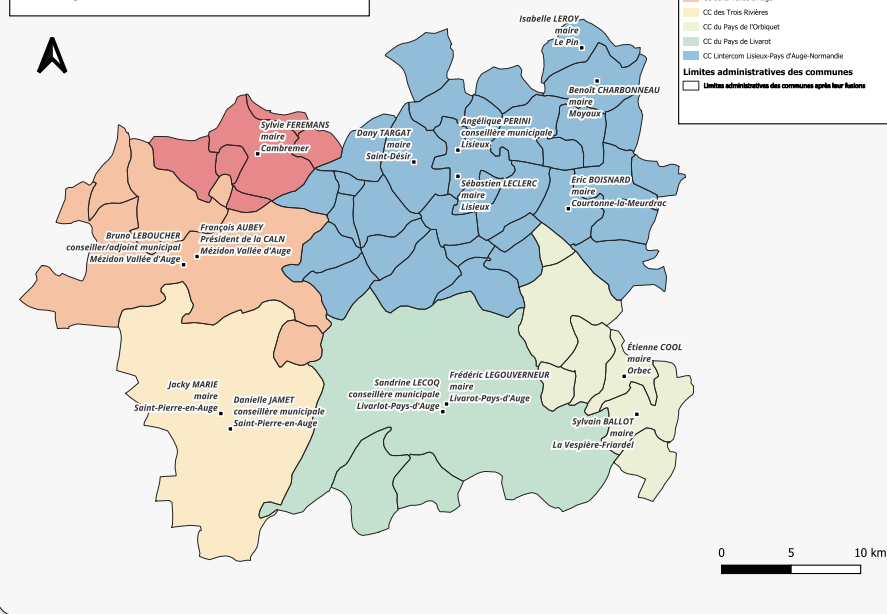
L'agglomération compte 53 communes. 5 nouvelles ont rejoint en 2018. Les communes <2000 habitants sont représentées par 1 conseiller(e)

Quelles compétences pour l'agglomération ?

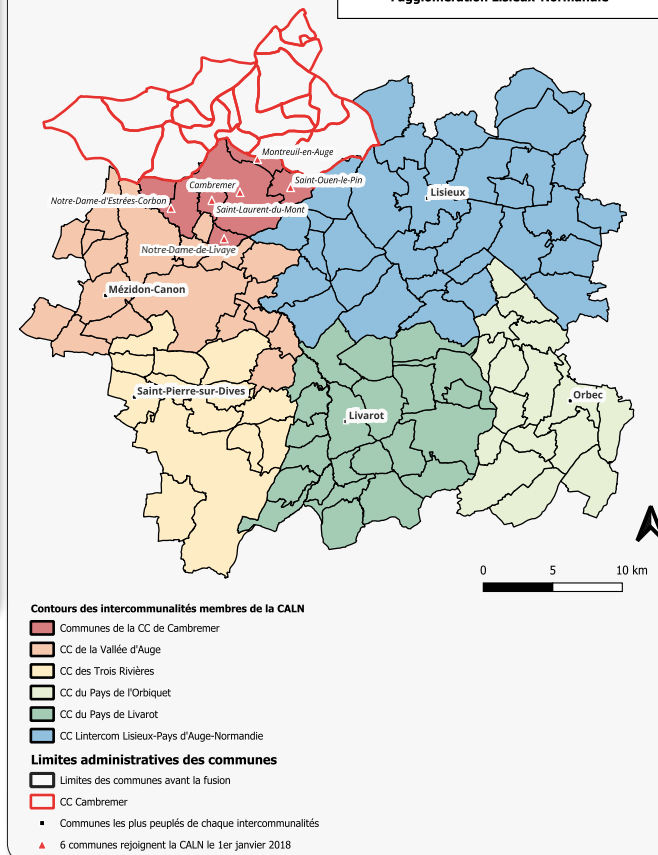
En tant qu'AOM, Lisieux Normandie dispose de compétences obligatoires et optionnelles en matière de mobilité :

- Organisation des transports urbains réguliers (réseau Astrobus) ;
- Mise en place de services de transport à la demande et de services spécifiques pour les PMR ;
- Gestion de la DSP et de la tarification ;
- Elaboration du PDM intégrant le covoiturage, les mobilités actives et les solutions partagées ;
- Pilotage de la billettique et de l'information voyageurs (intégrées à Atoumod) ;
- Animation du Comité des partenaires et de la mobilité.

Communes d'élections des président et vice-présidents de la CA Lisieux-Normandie

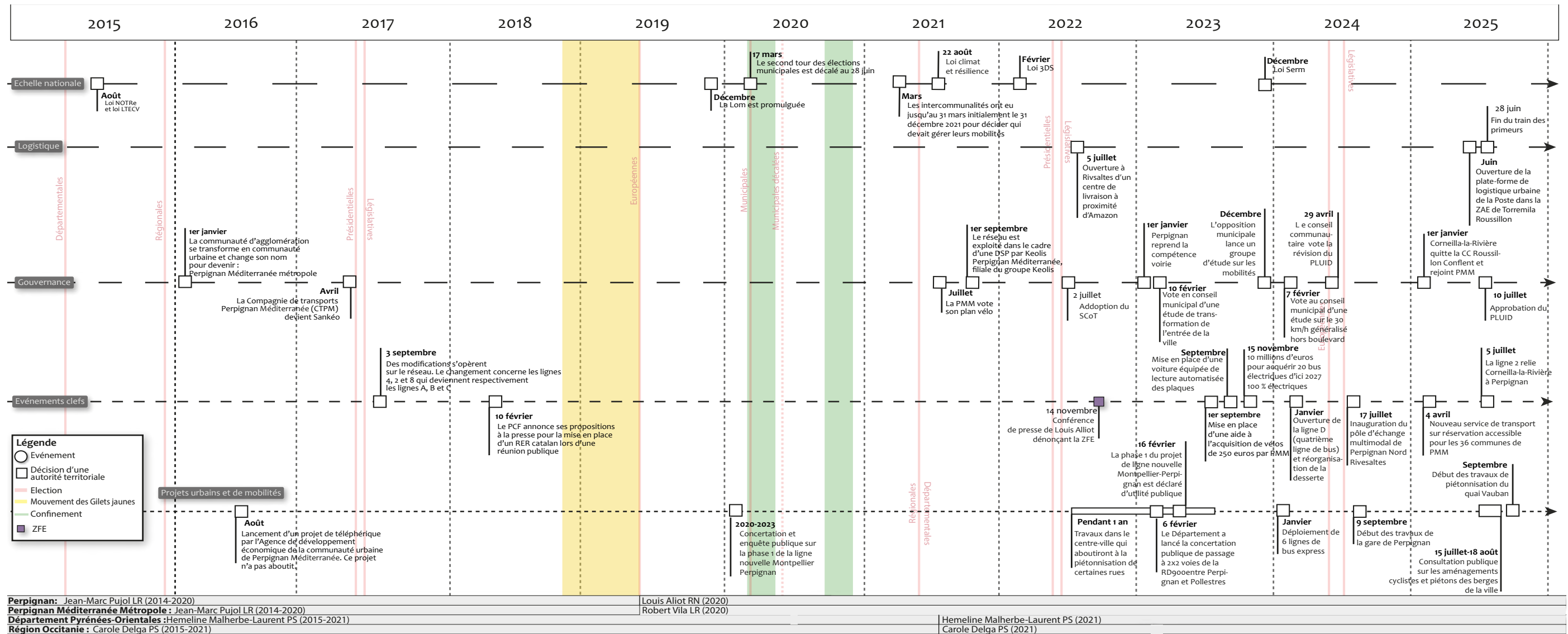


Intercommunalités et communes constitutives de l'agglomération Lisieux-Normandie



PMM: 279 000 hab. Perpignan: 123 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



L'échelle de la métropole

Perpignan Méditerranée métropole

Le 1er janvier 2016, la communauté d'agglomération se transforme en communauté urbaine et change de nom pour devenir Perpignan Méditerranée Métropole. En dépit de son nom, PMM est bien une communauté urbaine. Elle est l'autorité organisatrice de la mobilité. Le territoire de Perpignan Méditerranée métropole compte 37 communes et s'étend sur une superficie de 617km² pour 272 976 habitants, soit une densité de 442 hab/km² (Insee, 2021). Cette densité varie considérablement sur le territoire : 1 759 hab/km² à Perpignan, 9 hab/km² à Calce.

Une desserte de la périphérie complexe

La forme particulière de l'EPCI, son ressort territorial très étendu et l'hétérogénéité démographique complexifient l'efficacité de la desserte du périmètre par les transports en commun. La mise en œuvre de solutions de déplacement alternatives à la voiture individuelle représente un enjeu fort, d'autant plus que l'EPCI accueille une part importante de population à faibles revenus, pas toujours détentrices d'un véhicule.

Sankéo

En avril 2017, PMM et le délégataire Vectalia annoncent le changement de nom de la CTPM en Sankéo. Le réseau Sankéo était exploité depuis 1998 par Vectalia Perpignan Méditerranée, une filiale de Vectalia France, un groupe dont le siège est à Alicante. Le 1er septembre 2022, le réseau est concédé pour huit ans à Keolis. La nouvelle feuille de route pour la période 2022-2030 prévoit de mieux répondre aux besoins des usagers.

La fréquentation

En 2023, 11,5 millions de voyageurs ont été comptabilisés sur le réseau Sankéo (près de 40 % de la fréquentation sur les lignes de bus Pulséo A, B, C et D), soit 800 000 voyageurs supplémentaires depuis 2022 (+6,9 % et +11 % de fréquentation estivale). Le ratio voyageurs par kilomètre commercial est passé de 1,95 en 2022 à 2,03 en 2023.

L'échelle départementale

Un Serm catalan ?

Un Serm catalan serait envisagé par le Département, sans que davantage d'informations pour l'heure soient disponibles. « La majorité départementale porte par ailleurs la revitalisation des petites lignes ferroviaires au travers de la mise en service d'un "RER catalan" », mentionne seulement le site du Département. Le PCF soutient un tel projet depuis 2019, dont le coût serait de 200 à 300 millions d'euros.

L'échelle régionale

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan

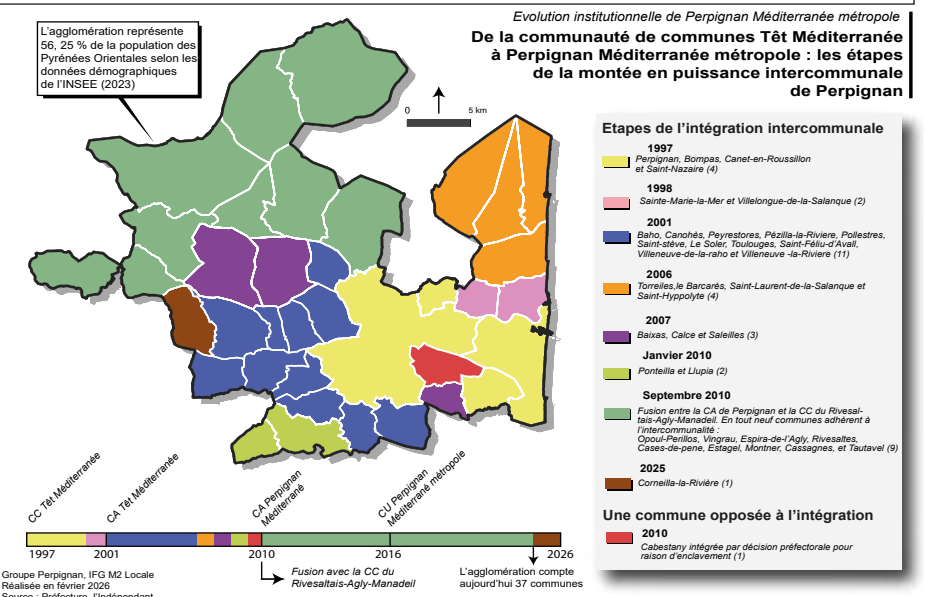
Estimée à six milliards d'euros, la nouvelle ligne de 150 km serait réalisée en deux phases : Montpellier-Béziers d'ici 2033, puis Béziers-Perpignan à l'horizon 2040. L'État participerait à ce projet à hauteur de 40 %, tandis que les collectivités contribueraient pour 40 %, l'Europe étant sollicitée pour les 20 % restant. Éléments de calendrier prévisionnel :

- 16 février 2023 : la phase 1 du projet, création de la ligne mixte Montpellier-Béziers, est déclarée d'utilité publique ;
- 2024-2028 : concertation, enquête publique et déclaration d'utilité publique de la phase 1 et études complémentaires et concertation préalable ;
- 2029 : début des travaux et 2040, achèvement de la mise en service.

L'échelle nationale

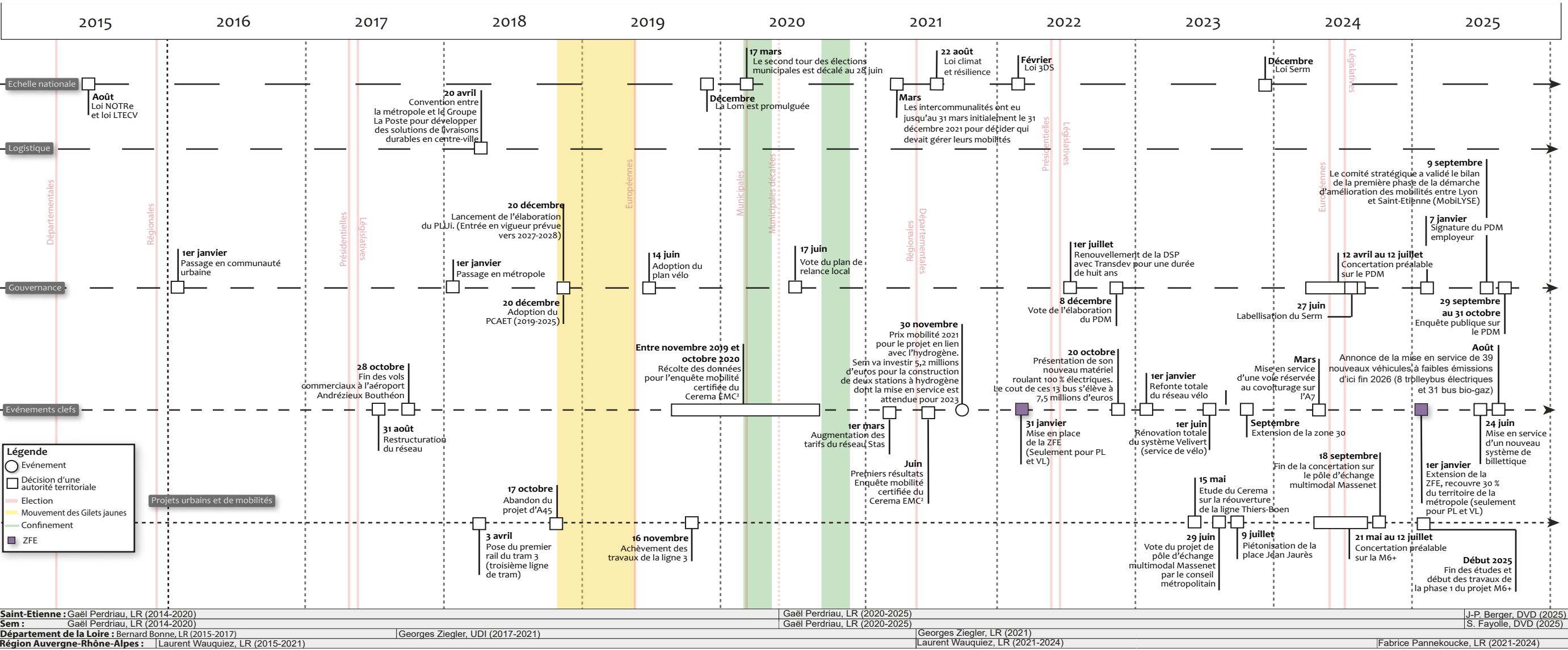
La fin du train des primeurs

La ligne Perpignan-Rungis est arrêtée par la SNCF le 28 juin 2025. Cette ligne, qui évite 9 000 camions par an sur les autoroutes selon la SNCF, fait partie des flux que Fret SNCF doit céder à la concurrence, dans le cadre du « plan de discontinuité » imposé par Bruxelles. Mais ces trains, qui coûtent cher en entretien et en exploitation, trouverait diffi-



Sem : 408 000 hab. Saint-Etienne : 174 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



La Société de transports de l'agglomération stéphanoise (Stas)

- Quelques données :
- En 2023, le réseau Stas a enregistré 42,4 millions de voyages, et 43,2 millions en 2024 (+ 1,8 %).
- Le versement mobilité (VM) est de 76 millions d'euros en 2024 ;
- 51 communes couvertes ;
- Trois lignes de tram et 43 rames ;
- Deux lignes de trolleybus en journée et deux lignes en soirée avec un trajet quelque peu différent ;
- 78 lignes de bus (dont 13 bus 100 % électriques et 31 circuleront au bio GNV dès 2026 et dix de plus en 2027) ;
- 17 lignes de transport à la demande (TAD) ;
- 72 lignes scolaires transportant 2 000 élèves chaque jour ;
- + 4 % de fréquentation du réseau entre 2023 et 2024 ;
- 700 salariés.

Une DSP renouvelée en 2022

Depuis le 1er juillet 2022, la délégation de service public du réseau Stas est renouvelée avec Transdev pour huit ans. Il était le seul concurrent. La DSP couvre l'exploitation des lignes de tramway, de trolleybus et de bus, les services à la demande, ainsi que des prestations associées. Le nouveau contrat représente un budget de 47,4 millions d'euros par an ou 426 millions d'euros au total (contre 47,8 millions par an lors de la précédente DSP signée en 2012).

Le tramway

Le réseau compte trois lignes de tramways. Il est l'un des seuls en France, avec celui de Lille, à être exploité en voie métrique. Fonctionnant sans interruption depuis sa création en 1881, c'est le réseau le plus ancien de France. L'exploitation est assurée par 44 rames. La vitesse commerciale du réseau est globalement en baisse depuis 2012 (16,1 km/h en moyenne en 2019, surtout pénalisée par la vitesse commerciale de la ligne historique T1). Malgré cela, le T1 bénéficie d'une bonne fréquence (4 à 5 mn) et dessert de nombreux arrêts sur les secteurs urbains denses en habitat, commerces et services).

Le trolleybus

Saint-Étienne est une des quatre villes françaises à disposer d'un réseau de trolleybus, avec Lyon, Limoges et Nancy. À la fin des années 1990, près de 70 trolleybus circulaient sur sept lignes, mais en 2019 le réseau ne subsiste plus aujourd'hui que sur trois lignes, les M3, M6 et M7. Et seule la M3 est exploitée, avec moins de dix véhicules qui circulent de façon intermittente. L'année 2019 marque une renaissance de ce réseau moribond par la livraison de 22 trolleybus dit « In Motion Charging », autrement dit équipés de batteries pouvant se recharger pendant que le trolleybus roule sous les lignes aériennes.

L'extension de la troisième ligne de tramway

Lors de la campagne pour les élections municipales de 2014, Gaël Perdriau propose la création d'une nouvelle ligne de tramway avant la fin de son mandat. Il annonce le 26 février 2015 le lancement de ce projet : le tronçon de 4,3 km reliera la gare SNCF de Châteaureux et son quartier d'affaires au pôle multimodal de La Terrasse en moins de 15 minutes. D'une longueur totale de 4,3 km, le tracé comporte huit stations, dont six nouvelles, et permet de réduire de 26 % le temps de parcours actuel en tramway entre Châteaureux et La Terrasse. La concertation a lieu entre fin 2015 et mi-2016. Les travaux ont lieu du 28 juin 2018 au 16 novembre 2019.

Le projet de la ligne Chronobus M6+, d'un bus classique à un trolleybus

D'ici 2028, la ligne M6+ reliera l'IUT de La Métare à la Cité du design, en passant par Châteaureux, avec un trolleybus plus rapide et plus fréquent. Elle sera opérée par des trolleybus articulés 100 % électriques nouvelle génération (IMC). Son coût est de 28 millions d'euros HT, dont 1,7 de l'Aft. Elle sera achevée en 2028. Le projet M6+ a été pensé à partir de l'actuelle ligne M6 du réseau Stas. Celle-ci relie le campus de la Métare au centre-ville de Saint-Étienne (square Violette).

Les objectifs sont :

- Accélérer et fiabiliser l'actuelle ligne M6 dans sa partie sud-est ;
- La prolonger vers le nord de Saint-Étienne pour créer une liaison directe avec la gare de Châteaureux, les quartiers plaine Achille / Manufacture-Cité du design.

Des véhicules plus propres

Annnonce de l'acquisition de 39 nouveaux véhicules à faibles émissions en août 2025 :

- 8 trolleybus articulés électriques en circulation sur la ligne M6.
- 31 nouveaux bus biogaz pour circuler sur les lignes M2 (12 bus standards) et M5 (11 bus standards et 8 bus articulés dès 2026).

Le Serm

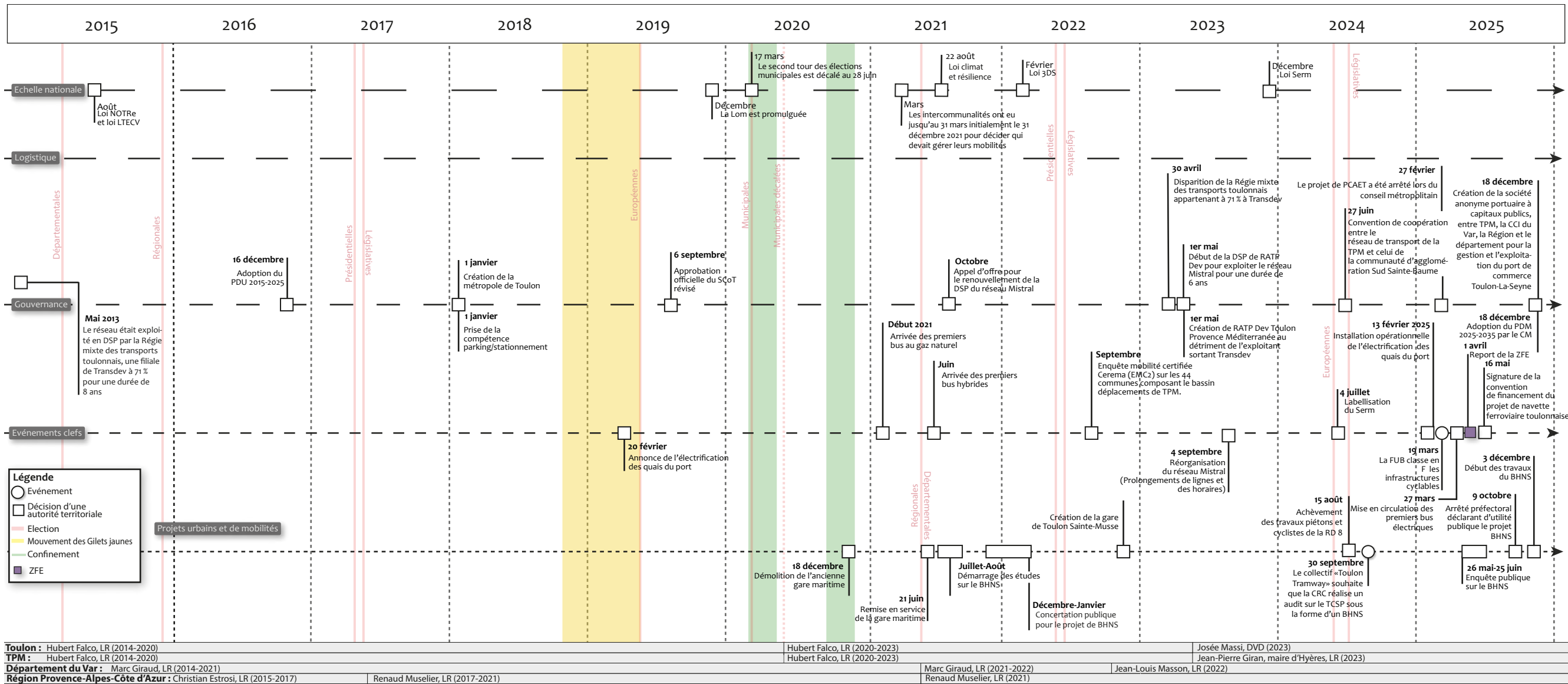
Avec environ 2,35 millions de déplacements quotidiens dans l'agglomération stéphanoise, dont 95 % internes au territoire, la dépendance à la voiture est élevée. Chaque jour, environ 50 000 personnes non-résidentes entrent à Saint-Étienne en voiture, soulignant la nécessité de proposer des alternatives de transport efficaces. Le Serm stéphanois vise à réduire cette dépendance, améliorer la qualité de l'air et diminuer les émissions de CO₂.



Carte du tramway de Saint-Etienne et de ses parkings relais, 2020
Source : https://www.cartograf.fr/carte_saint_etienne.php

TPM : 450 000 hab. Toulon : 180 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



Le réseau Mistral

A partir de mai 2013, le réseau était exploité en délégation de service public (DSP) par la Régie mixte des transports toulonnais (RTT), une filiale de Transdev (à 71 % et 29% pour la ville de Toulon) pour une durée de 8 ans. A compter du 1^{er} mai 2023 et pour six ans, Toulon Provence Méditerranée a confié à RATP Dev l'exploitation et la maintenance du réseau Mistral par délégation de service public (délibération du 23 février 2023). Il s'agit d'un contrat d'un montant de 511,47 millions d'euros. Une société dédiée à cette DSP a été constituée, RD Toulon Provence Méditerranée. Les objectifs fixés sont le doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030 et l'atteinte de 40 millions de voyages dès 2026 (+ 54 %), conformément au PDM. Pour cela, les kilomètres parcourus devraient augmenter de 17 %.

La restructuration du réseau en septembre 2023

À la rentrée de septembre 2023 et dans le cadre du changement de DSP, de nombreux changements sont intervenus dans la desserte. Les principaux changements sont les prolongements de certaines lignes et une meilleure cadence.

Le fonctionnement du réseau

Depuis 2003, le réseau Mistral est le service de transport en commun géré par la métropole Toulon Provence Méditerranée et desservant ses douze communes membres.

Le réseau transporte chaque année plus de 30 millions de personnes. En 2021, il emploie 750 personnes, pour 331 véhicules.

Les lignes, en 2024 :

- 64 lignes terrestres : 48 lignes régulières et seize transports à la demande ;
- Neuf lignes maritimes : trois lignes régulières transrade et six lignes pour la desserte des Îles d'or ;
- Une ligne aérienne avec le téléphérique ;
- Trois parcs relais existants-Porte d'Ollioules et de Toulon, Brunet et Tamaris.

Un Bus à haut niveau de service (BHNS)

Le projet de BHNS voit le jour après que l'idée d'un tramway a été abandonnée en 2008 par l'ancien maire Hubert Falco. La métropole de 500 000 habitants n'est en effet desservie que par des bus. Pendant de nombreuses années, le dossier du BHNS n'avance pas, les études existent, mais rien de concret sort de terre. Les opposants historiques au BHNS, réunis dans le collectif «Toulon Tramway», ont porté en 2024 le dossier devant la Chambre régionale des comptes, souhaitant un audit. Le 9 octobre 2025, le projet a été déclaré d'utilité publique, et les travaux ont débuté le 3 décembre 2025. Son parcours de 28 km et 65 stations reliera La Seyne-sur-Mer, Ollioules, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. Sur les 28 km d'infrastructure, le projet prévoit 70 % du tracé en site propre, trois parkings relais et un centre d'exploitation à Sainte-Musse. Dans son déploiement final, ce BHNS proposera trois lignes aux usagers. Le coût du projet est de 395 millions d'euros. La fin des travaux du premier tronçon est prévu pour 2028.

L'électrification de la flotte

44 bus électriques doivent entrer en fonction sur les lignes du réseau Mistral d'ici 2027, pour un coût d'achat de 24,36 millions d'euros. Les six premiers ont été mis en services en mars 2025. La flotte se compose de 338 bus, dont 54 fonctionnent au gaz naturel en 2025.

Le projet de navette ferroviaire toulonnaise

Le 16 mai 2025, les partenaires du projet de la Ligne nouvelle Provence Côte d'azur (LNPCA) ont présenté à Toulon le projet de navette ferroviaire toulonnaise en signant la convention de financement. Ce nouveau service sera rendu possible par les travaux sur voies et en gares de LNPCA. Il permettra de répondre aux besoins de déplacements quotidiens dans l'aire toulonnaise, avec des trains plus réguliers et plus fréquents, délestant aussi les voies rapides Marseille-Nice.

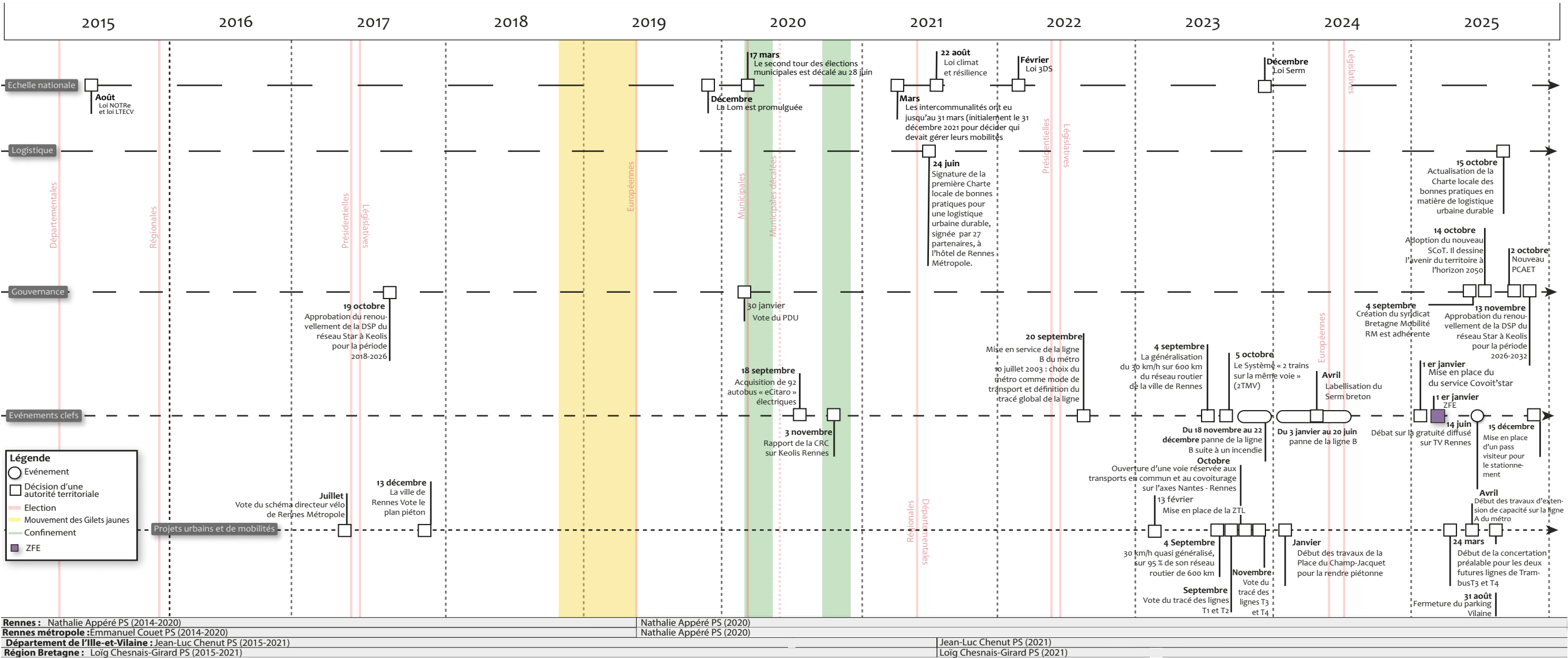
Le projet de tracé du BHNS



Source : <https://metropoletpm.fr/grands-projets/le-bus-haut-niveau-de-service-bhns>

RM : 480 000 hab. Rennes : 234 000 hab.

Document de travail TDIE | Ne pas diffuser | Février 2026



Le cadre général

Le Service des transports en commun de l'agglomération rennaise (Star)

Le Service des transports en commun de l'agglomération rennaise (Star) est un service de transport public de voyageurs organisé par Rennes Métropole sur l'ensemble de son territoire.

La structuration du réseau

Le réseau est organisé en deux parties :

- Les lignes A et B du métro ont une longueur totale de 23,5 km desservant 28 stations. Le métro comprend en tout 55 rames ;
- 148 lignes de bus régulières et scolaires desservant l'ensemble des 43 communes, soit une longueur cumulée de 2016 km de lignes.

Une délégation du service public confiée à Keolis depuis 1999

Par délégation de service public, l'exploitation du réseau est confiée par Rennes Métropole depuis le 1er janvier 1999 au groupe Keolis à travers sa filiale Keolis Rennes, dénommée Société des transports urbains rennais (Star), jusqu'en décembre 2006. La délégation, d'une durée de sept ans a été renouvelée à quatre reprises, en 2007, 2013, 2018 et 2025. L'ensemble des véhicules et des installations (stations, voies de métro, dépôts, bureaux, etc.) sont la propriété de Rennes Métropole à l'exception des dépôts des sous-traitants et mis à disposition du délégataire qui assure l'exploitation, en échange d'une subvention nommée « contribution forfaitaire » et des ventes des titres de transport.

La fréquentation

En 2025, le réseau STAR (le service de transports en commun de la métropole de Rennes) a enregistré 111,3 millions de voyages, soit une hausse de 8,5 millions de passages par rapport à l'année 2024 (103 millions). D'ici 2032, le nombre de voyages devrait passer de 110 millions à 130 millions par an, notamment grâce à l'arrivée des Trambus. En termes d'offres, le réseau Star est le 1er en nombre de km/habitant

L'échelle métropolitaine

Une place importante accordée à la marche et au vélo

La ville de Rennes avait lancé son premier plan piéton dès 2017. Sa principale nouveauté était d'identifier les liaisons majeures entre pôles, dont la distance n'excéderait pas 1,3 km à vol d'oiseau. En 2023, la part modale de la marche serait de 33 % à Rennes métropole selon une enquête Fréquence + de l'Audiar Rennes. Le schéma directeur vélo de 2017 se dessine sur 480 km d'itinéraires cyclables dans la métropole, dont 105 d'un réseau vélo express en étoile, entre Rennes et les communes environnantes, d'ici 2030. La Ville de Rennes se classe troisième au baromètre de la Fub, derrière Grenoble et Strasbourg.

L'échelle régionale

Le Syndicat Bretagne Mobilités

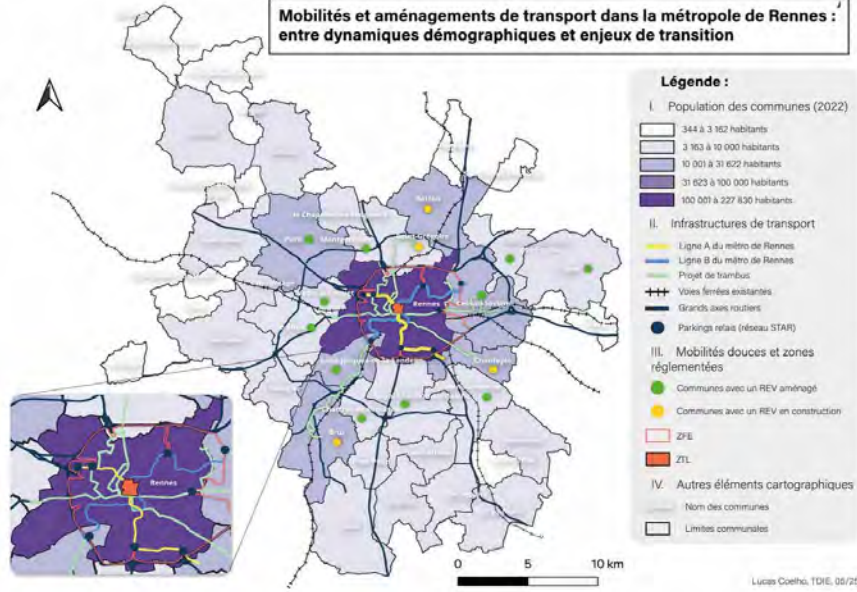
En 2024, la Région Bretagne a créé le syndicat mixte « Bretagne Mobilités ». La création de ce syndicat vise à répondre aux besoins en matière de mobilités à l'échelle régionale tout en préservant les compétences locales des AOM.

Le système 2 trains sur la même voie

Clément Beaune a inauguré le 5 octobre en gare de Rennes le système « 2 trains sur la même voie » (2TMV). Cette solution, qualifiée de « première » en France par le ministre délégué chargé des Transports, permet de faire circuler 120 trains en plus par semaine.

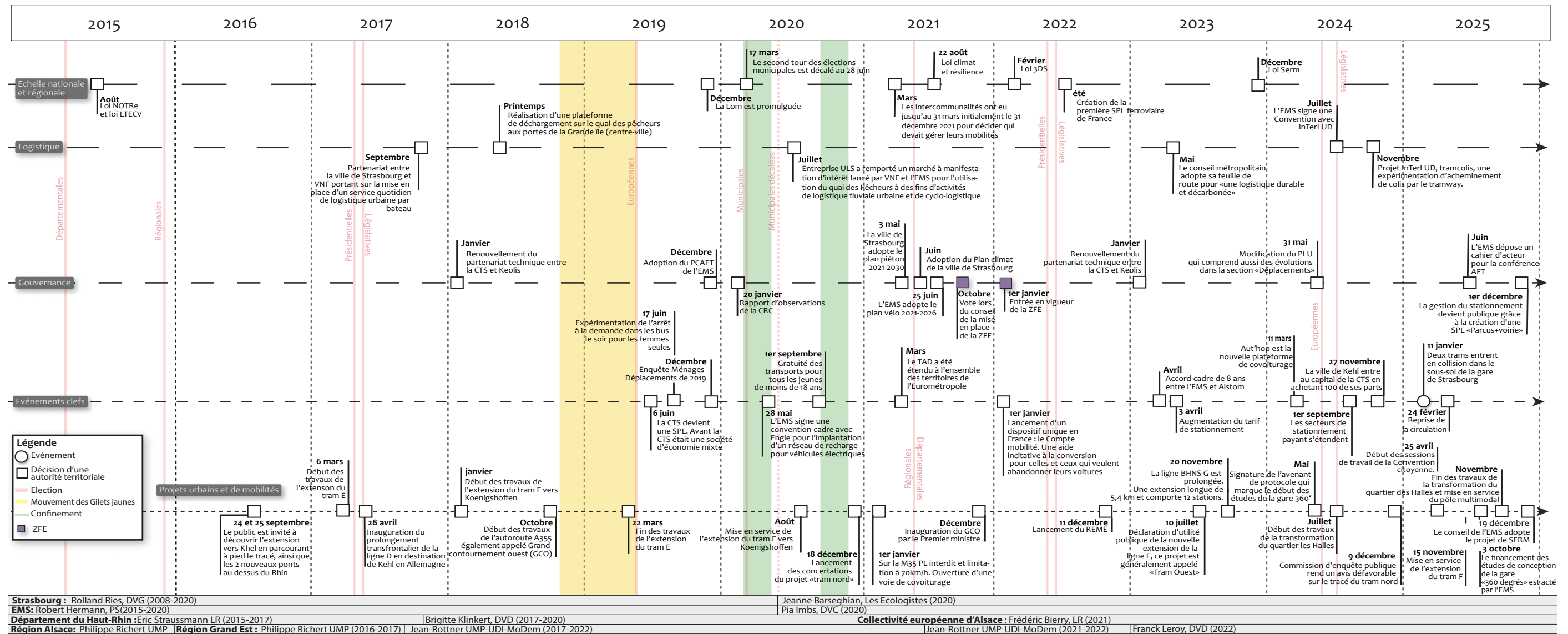
Le Serm breton

Le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires a labellisé la Bretagne pour la mise en place d'un Serm à l'échelle de la région. Contrairement aux autres régions, ce Serm ne concerne pas que les métropoles. Son objectif est d'améliorer la qualité des transports du quotidien et le désenclavement des territoires périurbains et ruraux.



EMS : 522 000 hab. Strasbourg : 296 000 hab.

Document de travail TDIE | Février 2026



La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS)

La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) devient une société publique locale le 6 juin 2019. A partir de cette date, l'Eurométropole de Strasbourg détient 80% du capital et la région Grand Est 20%. Le 27 novembre 2024, l'Eurométropole vend 100 de ses parts à la municipalité de Kehl en Allemagne, soit 0,05 % du capital.

La structuration du réseau

Le réseau est organisé en trois parties principales :
 - 6 lignes de tram et deux lignes BHNS ;
 - 6 lignes de Chron'Hop ;
 - Un réseau de 33 lignes de bus ;

La fréquentation du réseau

Chiffres-clés 2019
 -Nombre de déplacements sur le réseau : 127,8 millions
 -Nombre de voyages par jour : 473 000
Chiffres-clés 2024
 -Nombre de déplacements sur le réseau : 138,2 millions
 -Nombre de voyages par jour : 507 000

Le verdissement de la flotte

Les trajets se sont effectués au travers d'un parc constitué de 109 rames de tram et 260 bus, dont 25 BHNS. Actuellement 100 % des bus roulant désormais au GNV ou à l'électricité.

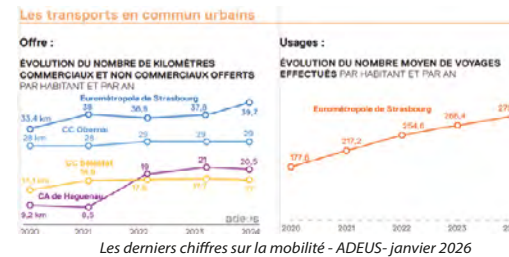
Une multitude de projets d'infrastructures réalisés

L'Eurométropole a réalisée plusieurs extensions de tramways comme : le prolongement de tram D vers la ville de Kehl en Allemagne, l'extension du tram E vers le quartier de la Robertsau, l'extension du tram F vers Koenigshoffen, et encore un prolongement de la F vers l'Ouest de l'agglomération.

La gratuité des transports pour les moins de 18 ans

Depuis le 1er septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun. L'Eurométropole indique que cette mesure de gratuité pour les jeunes lui coûte « 8 millions d'euros par an ».

Nombre de conseillers	Communes
49	Strasbourg
7	Schiltigheim
6	Illkirch-Graffenstaden
4	Lingolsheim
3	Bischheim
2	Hoenheim, Ostwald
1 (+1 suppléant)	les 26 autres communes

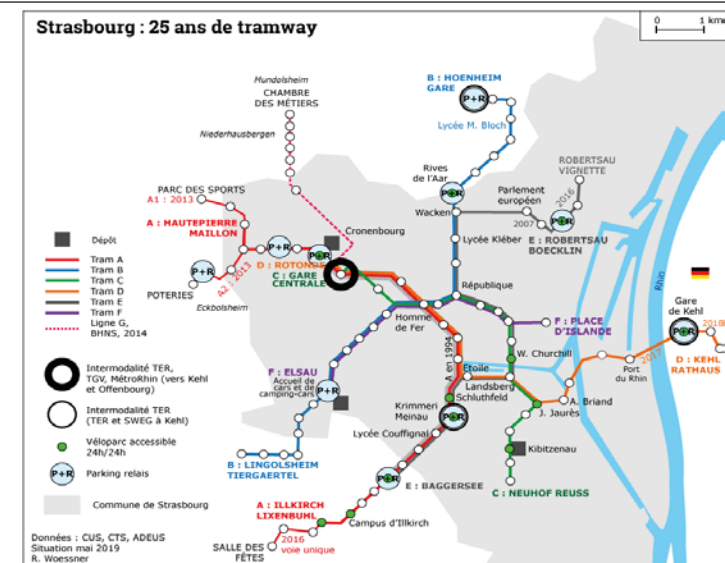


Le REME, les prémices du SERM

En coopération soutenue avec la Région Grand Est, l'Eurométropole a initié le REME (Réseau express métropolitain européen) le 11 décembre 2022. La démarche a servi de référence à la loi sur les SERM au plan national.

Le projet «Tram Nord», une extension de tramway en réflexion

L'extension du tramway vers le nord de l'agglomération (ou « tram nord ») est un projet d'aménagement qui consiste à relier l'ouest de Schiltigheim et Bischheim au réseau strasbourgeois. Cette extension fait partie du programme des municipalités écologistes élues en 2020, menées par Jeanne Barseghian à Strasbourg et Danielle Dambach à Schiltigheim. Cette extension est critiquée par l'opposition et par de nombreuses associations.



Source : R.Woessner, Géoconfluences, 2019

LES ACTEURS
DE LA SOCIÉTÉ CIVILE
INTERPELLENT
ET PROPOSENT

42

**PLAIDOYERS,
MANIFESTES,
LIVRES-BLANCS
NATIONAUX**

**À PROPOS DE MOBILITÉS
ET DE LOGISTIQUE URBAINE**

UN ÉTAT DES LIEUX DES INITIATIVES ET CONTRIBUTIONS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE À L'ATTENTION DES CANDIDATS ET FUTURS EXÉCUTIFS

Le recensement des quarante-deux contributions publiées par les acteurs de la société civile en vue des élections municipales des 15 et 22 mars 2026 permet d'identifier les préoccupations et les messages adressés par les acteurs économiques et associatifs aux candidats et aux futurs exécutifs. La diversité des types de discours, des angles et objets de propositions accompagne la complexité de la fabrique des politiques locales de transport et souligne l'imbrication des politiques publiques sectorielles.

Le tableau est divisé en deux catégories :

- acteurs du secteur des transports, de la mobilité et de la logistique qui abordent spécifiquement ces enjeux, avec trois types d'acteurs : « Transport et mobilité », « Logistique » et « Think tank » ;
- acteurs multi-secteurs qui ne traitent pas particulièrement de ces questions dans leurs initiatives, avec cinq types d'acteurs : Association de collectivités territoriales, Monde économique, Instituts et fondations généralistes, Structures transverses et Collectifs associatifs trans-sectoriels.

Livre blanc, manifeste, plaidoyer... des appellations et postures diverses

Les documents sont classés dans l'ordre chronologique de leur date de publication. Des liens hypertexte vous permettent d'accéder aux contributions. Le tableau met en évidence la diversité des appellations choisies par les acteurs pour définir un angle, une posture à l'attention des candidats ou des futurs exécutifs : livre blanc (11), étude (7), boîte à outils/guide (6), manifeste (4), plaidoyer (3), propositions (3), note (2), lettre ouverte (1), vœux (1), dossier de presse (1), contribution (1), exigences (1) ou tract (1). Des contributions de taille significative : une petite vingtaine de pages mais certaines très courtes, d'autres très volumineuses.

La place importante accordée à la logistique urbaine dans les différentes contributions

La logistique urbaine est mentionnée dans dix-sept contributions sur quarante-deux, alors qu'elle n'apparaît

quasiment pas dans les programmes et discours des candidats. Cette préoccupation pour la logistique urbaine est autant le fait d'acteurs du secteur des transports, de la mobilité et de la logistique que d'acteurs qui interviennent sur des angles plus larges ou différents. Si elle n'est pas présente dans les discours de campagne, la logistique urbaine est bien un sujet, un enjeu d'action publique du point de vue des acteurs de la société civile.

La logistique est un sujet récurrent dans les contributions des acteurs trans-sectoriels, avec deux thèmes :

- Accessibilité des centres-villes (fluidité du trafic) et efficacité de la logistique urbaine quotidienne (stationnement adapté) : la fluidité de la circulation urbaine dépend en partie d'une bonne accessibilité des véhicules de livraison à leurs destinataires. L'adaptation des conditions d'accès des véhicules de transport de marchandises aux centres-villes est une condition de leur apaisement des centres-villes. Le stationnement doit (aussi) répondre aux enjeux de la logistique : l'accessibilité des centres-villes dépend également d'une offre de stationnement permettant une mise en œuvre efficace de la logistique urbaine. Les éléments le plus souvent cités sont la création de nouvelles places de stationnement courte durée et d'aires de livraison adaptées à des activités de logistique. L'intégration de bornes de recharge de véhicules électriques et la mise en place de tarifs préférentiels pour les professionnels ont pour objectif de réduire les coûts pour les professionnels. Enfin, le Groupement des hôtelleries et restaurations de France (GHR) relève que selon le sondage de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU), le stationnement figure parmi les problématiques urbaines les plus souvent mentionnées par les commerçants de centre-ville¹.
- Le renforcement de la concertation entre acteurs économiques et municipalité : les exécutifs locaux sont invités à travailler en concertation avec les acteurs économiques pour ne pas limiter le dynamisme économique des centres-villes. ■

1. - Agence d'Urbanisme Rhône Avignon Vaucluse (AURAV). [Les espaces publics : six piliers pour réussir son projet d'espace public](#). AURAV, septembre 2023.

Organisme(s)	Titre de la contribution	Type de contribution	Date	Mentionne la logistique
Les acteurs du secteur des transports, de la mobilité et de la logistique				
Transports et mobilité				
Groupement des autorités responsables des transports (GART)	« Municipales 2026 : Construisons ensemble les mobilités de demain (Boîte à outils) »	Boîte à outils (33 p.)	Décembre 2025	x
Réseau vélo et marche	« Municipales 2026 : un nouveau mandat pour le vélo et la marche ! »	Plaidoyer (4 p.)	Novembre 2025	
Keolis	« Keoscopie Municipales : les attentes des français en matière de mobilité »	Etude (26 p.)	Janvier 2026	
France vélo	« Les 12 vœux de France Vélo pour 2026 »	Vœux (page web)	Janvier 2026	x
La Fédération française des usagers et des usagers de la bicyclette (Fub)	« Municipales 2026 : Le vélo, une politique du quotidien »	Dossier de presse (13 p.)	Janvier 2026	
Fédération nationale des métiers du stationnement (FNMS)	« Lettre ouverte des acteurs du stationnement »	Lettre ouverte (4 p.)	Février 2026	
Union des transports publics et ferroviaires (UTPF)	« Élections municipales 2026 : 8 propositions pour répondre aux attentes des citoyens »	Manifeste (16 p.)	Février 2026	x
60 millions de piétons	« À l'attention des candidats aux municipales »	Tract (2 p.)	Février 2026	
Transitec	« Transport public "gratuit" : et si on changeait enfin de mot ? »	Note (Article LinkedIn)	Février 2026	
Movin'on	« 20 propositions prêtes à l'emploi pour rendre la mobilité plus durable dans les territoires »	Propositions (60 p.)	Février 2026	
Avere-France	« La mobilité électrique, un levier clé de la transition écologique dans les territoires »	Guide (16 p.)	Février 2026	x
Femmes en mouvement	« Municipales 2026 : 15 mesures pour libérer la mobilité des femmes »	Plaidoyer (3 p.)	Février 2026	
Citiz	« Les voitures qui changent la ville »	Livre blanc	Mars 2026	
AGIR Transport	« Le guide de la mobilité locale »	Guide	Avril 2026	
Logistique				
Comité technique de la logistique urbaine durable (CTLUD)	« Plaidoyer Logistique Urbaine Durable Municipales 2026. Faire de la logistique urbaine un levier d'action pour des villes durables et attractives »	Plaidoyer (2 p.)	Novembre 2025	x
Union des entreprises transport et logistique France (TLF)	« La logistique urbaine : une priorité municipale. Les 10 propositions de l'Union »	Livre blanc (24 p.)	Novembre 2025	x
Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)	« Contribution de l'OTRE pour les municipales de mars 2026 »	Contribution (10 p.)	Décembre 2025	x
Fédération nationale des transports routiers (FNTR)	« Elections municipales 2026, la FNTR vous interpelle »	Livre blanc (6 p.)	Décembre 2025	x
Think tank				
Transport développement intermodalité environnement (TDIE)	« Transports, mobilité et logistique : quelle place dans les programmes des candidats aux élections municipales et intercommunales ? Une méthode »	Etude (72 p.)	Février 2026	x

Organisme(s)	Titre de la contribution	Type de contribution	Date	Mentionne la logistique
Les acteurs multi-sectoriels				
Association de collectivités territoriales				
Intercommunalités de France	« Intercommunalité : mode d'emploi »	Mode d'emploi (16 p.)	Janvier 2026	
Association des petites villes de France (APVF)	« Manifeste pour des petites villes plus bienveillantes »	Manifeste (24 p.)	Février 2026	
Monde économique				
Chambre nationale des artisans des travaux publics et du paysage (CNATP)	« Propositions de la CNATP à l'attention des candidats »	Livre blanc (9 p.)	Octobre 2025	
Union des entreprises de proximité (U2P)	« Propositions de l'U2P pour les élections municipales 2026 »	Livre blanc (23 p.)	Octobre 2025	x
Fédération nationale des travaux publics (FNTP)	« Cap sur les municipales 2026 : faire des infrastructures une priorité de mandat »	Boîte à outils	Octobre 2025	
Confédération générale de l'alimentation en détail (CGAD)	« Les 16 propositions »	Livre blanc (16 p.)	Novembre 2025	x
Fédération nationale de l'habillement (FNH)	« Pour une revitalisation durable du commerce indépendant de l'habillement »	Livre blanc (28 p.)	Novembre 2025	x
Mouvement des entreprises de France (Medef)	« Propositions du MEDEF pour Municipales 2026 »	Propositions (3 p.)	Janvier 2026	x
CCI Paris Ile-de-France	« La voix des entreprises pour Paris 2026 »	Livre blanc (44 p.)	Janvier 2026	x
Syntec Ingénierie	« Mieux vivre en ville : l'ingénierie au cœur de la transformation des territoires »	Livre blanc (16 p.)	Janvier 2026	
Fédésap	« 10 engagements concrets pour une commune qui prend soin »	Manifeste	Février 2026	
Filière silver économie	« Municipales 2026 : faire de l'adaptation des territoires au vieillissement une priorité »	Etude (13 p.)	Février 2026	
Union des métiers et des industries de l'hôtellerie (UMIH)	« Travaillons ensemble ! Les propositions de l'Umih aux candidats aux élections municipales de mars 2026 »	Livre blanc (12 p.)	Mars 2026	
Fédération des distributeurs de matériaux de construction (FDMC)	« 12 mesures flash pour les distributeurs de matériaux de construction »	Propositions (1 p.)	Mars 2026	x
Groupement des hôtelleries et restaurations de France (GHR)	« Municipales 2026 : le livre blanc du GHR fédère les acteurs de la vie locale »	Livre blanc (22 p.)	Mars 2026	x
Instituts et fondations généralistes				
Institut Terram	« Infrastructures invisibles : ce que les Français disent de leurs réseaux du quotidien »	Étude (44 p.)	Novembre 2025	
Terra Nova	« Comment Paris a mené sa révolution des mobilités »	Note (31 p.)	Janvier 2026	x
Solutions Transitions	« Comment analyser la faisabilité des programmes municipaux et intercommunaux ? »	Boîte à outils (7 p.)	Janvier 2026	
Institut Montaigne	« Mobilités : les conditions du succès »	Études (14 p.)	Février 2026	
The Shift project	« Grande consultation des maires et des élus municipaux »	Etude (8 p.)	Février 2026	
Fondation Jean Jaurès	« La place de la voiture en ville : regards croisés entre les Français et leurs maires »	Etude (8 p.)	Février 2026	
Structures transverses				
Collectif Handicaps	« Pour une politique municipale et intercommunale inclusive »	Manifeste (14 p.)	Janvier 2026	
Collectif associatif transsectoriel				
Nos services publics	« 14 exigences pour les services publics locaux »	Exigences (page web)	Janvier 2026	

ILS ONT LU L'ÉTUDE TDIE, EXPRESSIONS LIBRES

53

Avere

54

**La Fabrique
de la Cité**

55

**Fédération nationale
des associations
d'usagers
des transports**

56

**Fédération nationale
des métiers
du stationnement**

57

**Femmes
en mouvement**

58

**France
Logistique**

59

**France,
Silver Éco**

60

**Groupeement
des autorités
responsables
de transport**

61

**Institut des routes,
des rues et des
infrastructures
de mobilité**

62

**Mobil'in
Pulse**

63

**Objectif RER
métropolitains**

64

**Réseau vélo
et marche**

65

**Routes
de France**

66

**Union des
transports
publics
et ferroviaires**



Nantes

AVERE

Clément Molizon

Délégué général

Les élections municipales de 2026 révèlent un paradoxe singulier. La quasi-totalité des candidats parlent désormais de transition écologique, mais les actions qui permettront concrètement d'atteindre ces objectifs demeurent largement absentes du débat. Comme si nous étions désormais collectivement d'accord sur la destination sans nous donner les moyens d'y parvenir.

Qualité de l'air, adaptation au changement climatique ou encore souveraineté énergétique figuraient dans la plupart des programmes des dernières élections municipales. **Pourtant, l'un des principaux leviers permettant d'atteindre ces objectifs reste largement absent des propositions des candidats : la mobilité électrique.**

Cette absence surprend d'autant plus que l'électromobilité n'est plus un sujet émergent mais une réalité pour de nombreux Français. La France compte près de 2 millions de véhicules électriques ainsi que 200 000 points de recharge ouverts au public, soit le troisième réseau européen. C'est une solution concrète pour un secteur des transports qui demeure responsable d'un tiers des émissions françaises de gaz à effet de serre.

Certains pourraient objecter que les élections municipales concernent avant tout des territoires ruraux ou périurbains, où la mobilité électrique serait encore marginale. Les chiffres montrent pourtant exactement l'inverse. Le taux de pénétration du véhicule électrique est plus élevé dans les territoires ruraux et périurbains que dans les zones urbaines denses (23 % contre 18 %). Et plus de la moitié des acquéreurs de véhicules électriques résident désormais dans ces territoires.

Loin d'opposer transition écologique et mobilité du quotidien, ces chiffres montrent que l'électromobilité répond déjà aux besoins de déplacement bien au-delà des métropoles et qu'elle peut devenir un véritable outil de réconciliation entre transition écologique, pouvoir d'achat et liberté de déplacement. **Et pourtant, les programmes abordent rarement les conditions concrètes de son déploiement malgré des leviers activables localement.**

Cette capacité d'action locale est particulièrement visible dans le domaine des transports collectifs qui illustrent bien ce décalage entre ambitions et mise en œuvre. Beaucoup de candidats proposent de renforcer l'offre de transport ou de faciliter son accès mais peu d'entre eux évoquent leur décarbonation. Pourtant, le renouvellement des flottes de bus entre dans une phase décisive. Les règles européennes

prévoient que 90 % des autobus urbains neufs soient à zéro émission dès 2030, puis 100 % à partir de 2035. Or, en 2025, seul un bus urbain neuf sur deux immatriculé en France était électrique.

De même, le déploiement des infrastructures de recharge n'est plus un simple sujet technique, mais un outil du répertoire d'actions de l'aménagement du territoire. Les collectivités jouent déjà un rôle déterminant dans cette transformation : les infrastructures d'initiative publique représentent près de 44 % des points de recharge ouverts au public en France. À l'horizon 2035, les besoins sont estimés entre 300 000 et 400 000 points de recharge publics, soit un quasi-doublement du réseau actuel. Les collectivités disposent à cet égard d'un rôle stratégique pour identifier les besoins, planifier les implantations en coordination avec le privé et garantir un accès équilibré aux infrastructures sur l'ensemble du territoire.

Cette transformation suppose enfin de repenser l'organisation des territoires afin de rendre possible l'usage quotidien des mobilités décarbonées. Qu'il s'agisse d'organiser les initiatives publiques et privées, d'anticiper les raccordements électriques, d'adapter les documents d'urbanisme, l'aménagement du territoire devient un levier essentiel de la transition énergétique.

Au lendemain des élections, le véritable défi commence donc. Non seulement pour les nouveaux exécutifs locaux, mais également pour nous, acteurs de la transition énergétique. En partageant les bonnes pratiques, en formant les élus et les agents territoriaux, en accompagnant le déploiement des infrastructures de recharge et l'électrification des flottes, nous avons la responsabilité collective d'apporter aux collectivités les moyens d'agir. C'est à cette condition que les objectifs affichés pendant la campagne pourront se traduire en bénéfices visibles pour les habitants, les entreprises et les territoires. ■

LA FABRIQUE DE LA CITÉ

Camille Defard
Directrice des études

Carla Gaillard
Chargée d'étude

L'analyse de TDIE offre un panorama précieux des grandes tendances qui émergent des programmes des candidats aux élections municipales de 2026. Elle documente notamment le retour du clivage sur la place de la voiture en ville, mais aussi le consensus bienvenu autour du développement du vélo et de la marche. Elle révèle aussi plusieurs angles morts. Dans les programmes, les questions de mobilité restent principalement abordées mode par mode (voiture, vélo, transports en commun). L'apparent consensus sur les mobilités actives contraste avec la conflictualité persistante des politiques automobiles. Et si ce paradoxe n'en était pas un ? En réalité, ces débats portent sur l'usage de la voirie, qui doit aujourd'hui composer, non seulement avec la diversification des modes de déplacement, mais aussi avec les impératifs d'adaptation au changement climatique. Les complémentarités, au cœur des transformations urbaines, ainsi que la répartition des compétences sont insuffisamment posées.

Où est passée la vision intégrée de la mobilité ?

De façon frappante, le vocabulaire de la multimodalité est absent de l'analyse des programmes. Le terme de correspondance n'y apparaît qu'une seule fois. Le Serm en offre l'illustration la plus nette, car il n'est pas saisi dans sa dimension multimodale. Pourtant, le développement de parcs-relais, de pistes cyclables, de pôles d'échanges multimodaux visant à rendre accessibles les gares ferroviaires est essentiel¹ pour desservir des territoires où la dépendance automobile reste forte. Or, ces solutions de rabattement ne figurent pas dans les programmes. De même, les programmes couvrent abondamment la tarification des transports en commun, en particulier via la gratuité ciblée par groupe social (jeunes, personnes âgées) ou par plage temporelle (week-ends, pics de pollution). La tarification combinée ne semble pas abordée.

L'organisation d'une offre multimodale (via la billettique, l'intégration des systèmes d'information, l'émergence de pôles dédiés) ne coûte pourtant qu'une fraction d'une nouvelle infrastructure. Discrète mais déterminante, espérons que la multimodalité trouve sa place dans la mise en œuvre des programmes, à défaut d'y figurer explicitement.

L'écologisation croissante de la voirie

Au-delà de l'accueil de différents modes de transport, la voirie relève également d'un choix d'aménagement, que les candidats perçoivent de plus en plus sous l'angle de l'adaptation aux changements climatiques : limitation des îlots de chaleur, lutte contre les inondations. Ainsi, les propositions les plus novatrices transforment structurellement l'espace routier : faire de l'autoroute M35 un boulevard urbain à Strasbourg, restaurer les berges à Toulouse, débitumiser les rues à Rennes. Cependant, TDIE note que les initiatives restent ponctuelles : une rue, un quartier. La question du changement d'échelle, via par exemple un plan d'ensemble, reste entière.

Le stationnement n'est pas encore lu sous cet angle climatique. Au-delà de la question du tarif, se pose la question de la libération du foncier pour redonner de la place à la nature en ville. Mais libérer cet espace n'est possible que si des alternatives crédibles existent pour ceux qui en dépendent – ce qui renvoie à l'articulation des différents modes de transport, particulièrement à l'interface urbaine-périurbaine, ce qui engage des décisions et des financements dépassant la seule commune.

Rendre plus lisible la gouvernance et les coûts de la mobilité

Enfin, l'analyse de TDIE pointe la confusion qui demeure sur la répartition des compétences. Nombre de candidats font des propositions qui ne sont pas du ressort des maires mais des intercommunalités. Cette confusion pose un enjeu démocratique important, car il sera difficile de mener une politique cohérente de décarbonation des déplacements si les responsabilités et la répartition des coûts de la mobilité restent peu lisibles pour les citoyens².

Articulation des différents modes de transport, écologisation de la voirie, lisibilité de la répartition des compétences et des moyens d'action : trois chantiers structurants pour permettre à la mobilité de jouer pleinement son rôle dans la transition écologique. L'analyse de TDIE nous permet de voir qu'ils émergent de façon inégale des programmes. Les nouveaux élus devront pourtant s'y atteler et les faire mûrir, avec l'ensemble des acteurs de la mobilité. ■

1. - La Fabrique de la cité, [Services express régionaux métropolitains : Que faut-il en attendre ?](#), janvier 2026
2. - La Fabrique de la cité, [Mobilité : la transition à quel prix ? Le cas des déplacements quotidiens](#), juillet 2026

FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

Les points abordés dans le document de TDIE sont très vastes et ont suscité de nombreuses prises de positions approfondies par la Fnaut. Pour chaque chapitre, nous précisons les points-clés extraits de nos communiqués, positions ou articles publiés dans *Fnaut-Infos*, en lien : **la place de la voiture (chapitre I) en ville ne peut se discuter qu'en regard de l'offre de transports collectifs et des possibilités des modes actifs piétons et vélos évoqué au chapitre II.**

La présence de la voiture reste très forte dans toutes les villes françaises, malgré les progrès constatés récemment. Les causes en sont connues : périurbanisation, transports collectifs insuffisants, faible coût du stationnement...

L'expertise « Les déplacements dans les villes moyennes : résultats et facteurs de réussite » (*Fnaut-Infos n°280*), donnait des leviers pour y maîtriser l'usage de la voiture. Dans une autre expertise (*Fnaut-Infos n°299*), Bruno Cordier (cabinet Adetec) se penche sur le cas des grandes villes et analyse les facteurs explicatifs des écarts de parts modales. Des pistes sont suggérées pour réduire la place de la voiture au profit des transports collectifs et des modes actifs. Un deuxième article de ce *Fnaut Infos* détaille l'importance des structures des réseaux de bus dans nos agglomérations. Dans *Fnaut-Infos n°288*, nous détaillons des pistes pour pouvoir réduire la place de la voiture dans les zones denses.

Pour favoriser la multimodalité et faciliter les déplacements, la Fnaut est favorable à la mise en place de solutions de paiement dématérialisées pour tous les moyens de transports dans le périmètre de l'AOM¹.

Le coût du stationnement pour les collectivités à ne pas oublier

Au-delà de son coût pour la collectivité, le stationnement sur voirie pose la question de l'usage de l'espace public.

Il s'agit en effet du seul usage privé bénéficiant d'une telle part d'espace public, le plus souvent gratuitement. Or, la demande croît avec la hausse du parc automobile et il n'est pas possible de suivre cette croissance. Se pose donc un véritable choix de société, à la fois économique et politique, au sens noble du terme.

Notre expertise publiée dans *Fnaut-Infos n°303* détaille le coût du stationnement automobile pour les finances publiques.

La gratuité des transports pour ceux qui en ont besoin

La gratuité pour tous n'est pas une mesure adaptée à la question des mobilités. D'abord parce qu'elle ne favorise pas vraiment le report modal de la voiture vers les transports en commun. C'est surtout l'offre disponible en matière de déplacements publics qui incite à délaisser sa voiture. La gratuité attire, c'est une évidence, mais elle concerne très peu d'automobilistes.

Ceux qui prennent le tram le prennent plus, tout comme des gens qui se déplacent habituellement à pied ou à vélo. De façon opportuniste, ils montent désormais dans le tramway pour une, deux ou trois stations, ce qu'ils ne faisaient pas avant. La Fnaut milite en priorité pour la généralisation des tarifications solidaires².

Les transports collectifs, la politique cyclable et la politique piétons

Associer les transports publics et la marche prolonge et accroît l'autonomie de tous et particulièrement des personnes les plus fragiles. Nous avons récemment contribué à un livre blanc sur la complémentarité de la marche et des transports en commun³.

La sécurité

Dix ans après les premières mobilisations contre les violences sexistes et sexuelles dans les transports, les progrès sont réels mais les inégalités persistent⁴. Nous souhaitons également le maintien des exigences de sécurité des routes pour les cyclistes⁵.

Nous sommes également très attentifs à la sécurité des piétons vis-à-vis des différents modes. ■

1. - Fnaut, *La dématérialisation des titres de transport dans les transports ferroviaires et urbains, l'analyse de la Fnaut*, septembre 2023

2. - Fnaut, *Gratuité des transports : La Cour des comptes conforte la Fnaut*, septembre 2025 et Fnaut, *La gratuité pour tous est inadaptée*, avril 2025

3. - Fnaut, *Marche et transports en commun : synergies et complémentarités*, avril 2026

4. - Fnaut, *La sécurité des femmes doit être pensée dès la conception des transports*, juin 2026

5. - Fnaut, *Loi-cadre transports : député-es, ne transigez pas avec la sécurité des cyclistes*, juillet 2026

FÉDÉRATION NATIONALE DES MÉTIERS DU STATIONNEMENT

Le bloc communal, échelon pertinent du stationnement

Jean-Laurent Dirx
Président

Le bloc communal, échelon pertinent du stationnement

Le stationnement constitue une politique publique fondamentalement ancrée à l'échelle locale. Depuis la pleine entrée en vigueur de la loi Maptam en 2018¹, les collectivités territoriales disposent d'une maîtrise complète du dispositif : définition des zones, fixation des tarifs et détermination du montant du forfait de post-stationnement. Parallèlement, le maire conserve l'essentiel du pouvoir de police en matière de circulation et de stationnement sur la voirie communale.

De fait, le stationnement se régule à une échelle très fine, rue par rue et quartier par quartier. Seul le niveau communal permet de disposer de cette connaissance précise du terrain, indispensable pour arbitrer les conflits d'usage ou répondre efficacement à des situations locales.

Cependant, les pratiques de mobilité dépassent largement les frontières communales. Les flux pendulaires, les bassins de déplacement et les politiques de report modal doivent s'envisager à une échelle plus large. L'intercommunalité devient alors un levier pertinent, en particulier lorsque la compétence voirie est transférée à un EPCI, avec les pouvoirs de police associés, sauf en cas d'opposition des maires.

Une articulation équilibrée entre commune et intercommunalité permet d'assurer une cohérence tarifaire et la mutualisation des outils. Le stationnement se trouve ainsi intégré à une stratégie globale de mobilité.

L'extension nécessaire de la réforme de 2018

Depuis la dépénalisation et la décentralisation du stationnement payant entrées en vigueur en 2018, plus de 600 collectivités fixent librement le montant du forfait de post-stationnement (FPS), en substitution de l'amende pénale, et affectent les recettes au financement des transports collectifs et des mobilités durables.

Cette réforme a fait la preuve de son efficacité : elle permet une régulation plus fine de la rotation des véhicules, améliore la lisibilité tarifaire et assure un financement direct des infrastructures de mobilité.

Néanmoins, ce dispositif reste limité au seul stationnement payant et exclut des segments essentiels de l'espace public : zones de livraison, stations d'autopartage, emplacements pour véhicules électriques, dépose-minute, zones bleues ou encore stationnement gênant et dangereux. En forte progression avec le développement du e-commerce et de la mobilité électrique, ces usages échappent encore à une gestion cohérente, ce qui génère des conflits d'usage et de l'insécurité juridique. Par ailleurs, le stationnement des personnes en situation de handicap demeure marqué par une fraude importante, au détriment des usagers concernés comme des collectivités.

Étendre la logique de 2018 à l'ensemble de ces usages permettrait d'unifier la gestion de la voirie, d'adapter les leviers tarifaires et de soutenir la transition écologique.

La gratuité du stationnement ou d'un temps de stationnement : une fausse bonne idée

Le stationnement est un levier d'attractivité essentiel des centres-villes : sa tarification favorise la rotation des véhicules, facilite l'accès aux commerces et services, limite les voitures ventouses et contribue au financement de l'espace public. Les périodes de gratuité, parfois instaurées après des élections municipales, peuvent répondre à des objectifs conjoncturels de soutien au pouvoir d'achat ou au commerce local.

Toutefois, elles doivent rester limitées dans le temps, ciblées et évaluées. En effet, une gratuité prolongée ou généralisée fragilise l'équilibre du service de stationnement. Elle entraîne une perte de recettes alors même que les coûts demeurent : entretien des équipements, contrôle, maintenance, signalisation et gestion administrative. À terme, cela peut dégrader la qualité du service, retarder des investissements ou peser sur le budget communal, tout en faisant supporter le coût de cette mesure à l'ensemble des contribuables.

Par ailleurs, la gratuité ne constitue pas un facteur déterminant d'attractivité commerciale. Celle-ci repose avant tout sur la qualité de l'offre, la diversité des activités, la sécurité, la propreté et l'agrément des espaces publics. Une gratuité trop large peut même produire l'effet inverse, en réduisant la rotation et l'accessibilité.

Des mesures ciblées, comme une courte gratuité ou des opérations ponctuelles, apparaissent ainsi plus pertinentes et plus favorables au développement local et aux finances des collectivités qu'une remise en cause durable de la tarification. ■

1. - Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam).

FEMMES EN MOUVEMENT

Mobilités des femmes :
penser autrement les politiques
de transports collectifs, cyclables
et piétons pour offrir des espaces
surs et accessibles à toutes.

Patricia Bastard
Présidente

Émilie Molino
Secrétaire adjointe

Les enseignements de la synthèse le confirment : les politiques de mobilité occupent désormais une place centrale dans les programmes municipaux et intercommunaux. Une avancée bienvenue, mais qui reste trop souvent cantonnée à des approches globales et techniques, sans intégrer pleinement la diversité des usages — et en particulier ceux des femmes.

Les thèmes abordés lors de la campagne municipale ont mobilisé des notions centrales telles que l'intermodalité ou la sécurité, ou des sujets nouveaux comme le vieillissement ou l'adaptation au changement climatique dont **les approches gagneraient à être approfondies en tenant compte plus finement des besoins différenciés selon le genre.**

Le genre constitue pourtant un facteur structurant des pratiques de mobilité. Majoritaire en journée, les femmes disparaissent des réseaux après 21h, **56 % d'entre elles ne se sentent pas en sécurité** dans les transports en commun et ce chiffre monte à 81 % après 22h. De même, **70 % des travailleurs pauvres sont des femmes, ce qui limite leur accès à une voiture personnelle et renforce leur dépendance aux transports collectifs.**

De manière générale, les femmes ne se déplacent pas selon les mêmes modalités que les hommes : des trajets plus en étoile, des déplacements plutôt en journée, plus souvent accompagnées ou chargées, une exposition plus forte au harcèlement de rue...

Il ne s'agit pas d'ajouter une dimension périphérique. S'engager activement pour des transports sûrs et accessibles à toutes et tous suppose, en premier lieu, de reconnaître et d'identifier ces différences de pratiques et de chercher à mieux les intégrer dans les plans d'actions. De plus, ces pratiques découlant d'inégalités structurelles entre les femmes et les hommes, encore présentes dans la société, **l'intégration de la dimension**

de genre représente une opportunité de renforcer à la fois l'efficacité des politiques de mobilité, mais aussi l'égalité entre les citoyennes et les citoyens.

Concrètement, cela suppose de renforcer la production et l'exploitation de données sexuées, encore trop peu mobilisées, d'associer davantage les femmes aux processus de concertation, et de faire de leurs usages et contraintes un critère structurant dans les politiques et projets locaux.

Un appel à l'action

Face à ces constats, **Femmes en mouvement** souhaite la mise en œuvre de mesures concrètes structurées autour de cinq axes :

- **Écouter finement les besoins des femmes et évaluer l'impact des politiques et projets sur leurs pratiques** : marches exploratoires annuelles, Conseil local pour la mobilité inclusive, baromètre annuel genré ;
- **Avoir une tolérance zéro contre les violences sexistes et sexuelles** : vidéosurveillance ciblée, solutions d'alerte, cellule d'écoute et partenariats avec les associations ;
- **Proposer des services et des espaces de mobilité sûrs et accessibles** : horaires étendus des transports en commun, descente des bus à la demande après 22h, design inclusif de l'espace public (éclairage renforcé, miroirs dans les stations, cheminements piétons sécurisés) ;
- **Soutenir l'accès aux modes doux et partagés** : éducation à l'écomobilité sans biais de genre, ateliers de « remise en selle » pour les femmes de tous âges, code de la rue.
- **Garantir une parité dans la gouvernance et dans les services.**

Ces mesures ne bénéficient pas seulement aux femmes : chaque barrière levée améliore le quotidien de l'ensemble des citoyennes, en allégeant les dépenses, en renforçant l'accès au travail, à la santé et aux loisirs et en favorisant la transition écologique.

Légitimité, efficacité, justice sociale : tels sont les piliers d'une mobilité inclusive.

Toute l'équipe de Femmes en mouvement remercie chaleureusement l'équipe TDIE, pour les échanges constructifs en amont de l'étude et l'invitation à prendre la plume dans cette synthèse formelle. Un acte sincère, qui contribue déjà au questionnement de la fabrique des politiques de mobilité et à leur traduction dans des projets concrets, qui nous l'espérons seront pleinement inclusifs dès ce mandat ! ■

FRANCE LOGISTIQUE

Maxime Forest
Directeur général

Le constat s'impose : la logistique a occupé une place mineure dans la campagne pour les municipales. Mais pourquoi mériterait-elle plus de visibilité dans le débat public ?

Après tout, les marchandises n'ont pas le droit de vote et c'est bien heureux. En ce qui concerne les personnes, on conçoit facilement que la question d'organiser des solutions de déplacement tantôt plus efficaces, sûres, sobres ou abordables occupe les débats démocratiques. Pour les marchandises, cela ne va pas de soi.

La logistique n'est pas un service public. Les collectivités ne jouent pas le rôle d'autorité organisatrice et n'y injectent pas (ou très peu) d'argent public. Les approches reposant sur une analogie entre mobilité des personnes et des marchandises sont rarement fructueuses.

À la lumière du passionnant exercice conduit par TDIE sur le matériel de campagne de l'élection municipale 2026, l'écueil apparaît : traiter la logistique pour elle-même, comme si elle avait une fin en soi, ne fonctionne pas. Les quelques mesures s'intéressant isolément à un maillon de la logistique, si valeureux soit-il (tantôt la cyclologistique, tantôt le report modal...), laissent souvent l'impression de manquer de consistance.

C'est en prenant du recul que le sens de la logistique apparaît : les marchandises irriguent le fonctionnement de toute la société. Des restaurants aux commerces de proximité, du BTP à la livraison à domicile ou en point-relais, toutes ces activités nécessitent des étapes de transport et de stockage de marchandises. Elles sont largement opérées par des acteurs privés, mais elles intéressent aussi les acteurs publics (pensez aux approvisionnements de l'école, de l'hôpital ou des espaces verts !), et surtout elles utilisent l'espace public : camions, vélos, entrepôts, etc., sont en concurrence avec d'autres usages. Et, pour emprunter le vocabulaire des économistes, elles engendrent tant des externalités positives (pour la vie économique, le confort, etc.) que négatives (pollution, congestion...) : trouver les bons équilibres est un parfait enjeu de politique publique, qui peut donner lieu à de véritables exercices démocratiques.

Pour le (futur) élu municipal, les leviers sont nombreux : agir sur les règles de circulation et de stationnement, numériser les arrêtés pour en faciliter l'appropriation par les entreprises, modifier le PLU pour planifier les

espaces logistiques, soutenir le développement des modèles logistiques les plus vertueux (par exemple décarbonés), déployer les bornes électriques, mobiliser la commande publique pour mutualiser et réduire les flux, etc.

Les défis ne sont pas moindres : la logistique est éminemment transversale et ne peut relever d'une seule compétence (mobilité ou développement économique, par exemple). Elle est souvent intercommunale plus que communale. Et elle se prête mal aux solutions brutales : interdire les poids lourds est souvent une mauvaise idée (il faut bien nourrir la population de manière efficace), tout comme une absence totale de régulation serait néfaste (les véhicules ou les entrepôts n'ont pas vocation à exister n'importe où dans la ville).

Pour que la logistique accède au rang d'objet d'action publique municipale réfléchi et maîtrisé, la solution passe par la montée en compétence et par la concertation. Il faut saluer le travail considérable réalisé ces dernières années dans les municipalités et les intercommunalités à travers le territoire, à l'image de Nantes, Strasbourg, Paris, Lyon et tant d'autres, où des élus référents pour la logistique se sont affirmés et ont animé des espaces de dialogue avec les acteurs économiques.

Sans surprise ces territoires sont aussi là où les propositions logistiques étaient un peu plus nombreuses dans la campagne électorale, et s'attaquaient à des sujets aussi exigeants que le foncier logistique ou la décarbonation des flux.

Il ne faut probablement pas souhaiter que la logistique prenne une place majeure dans les campagnes électorales. Après tout, elle fonctionne déjà bien et s'adapte en permanence à l'évolution de la société : la logistique est davantage une solution qu'un problème. Souhaitons que les élus continuent de s'y former, et qu'ils saisissent tous les leviers qu'elle offre pour faire de leurs territoires des espaces conciliant vitalité économique et qualité de vie. ■

FRANCE, SILVER ÉCO

La mobilité des seniors,
un sujet encore émergent

Mathieu Alapetite
Directeur général

Un déni global face au vieillissement

Parler de mobilité des seniors représente un exercice périlleux tant il est difficile de définir cette catégorie de la population extrêmement hétérogène. Nous pouvons dissocier trois sous-catégories. Tout d'abord les seniors autonomes, ensuite les seniors fragiles et enfin les seniors dépendants.

Néanmoins, le mandat qui s'ouvre sera celui de l'explosion des 75-84 ans¹. Si cette période n'est pas synonyme de dépendance, elle voit apparaître des fragilités (cognitives ou physiques) et doit être celle de l'anticipation concernant son lieu de vie ou sa mobilité. Le vieillissement fait malheureusement face à un déni collectif anesthésiant toute réflexion préventive et n'amenant pas le politique à s'en emparer suffisamment.

Une thématique relativement absente

L'enjeu du « bien vieillir » est désormais installé dans l'opinion. Bien vieillir à la retraite est important pour 85 % des Français. Si ce chiffre augmente de manière logique chez les plus de 65 ans (91 %), il se maintient tout de même à 76 % chez les 18-34 ans². L'offre politique tente de répondre à cet enjeu, mais encore de manière éparse, souvent au détriment des questions de mobilité.

Les mesures ciblées autour de la mobilité des seniors sont encore peu nombreuses et sans coordination particulière. Retenons tout de même la mise en place de mesures de gratuité ciblée pour les seniors avec un critère d'âge qui varie entre 60 et 65 ans. Il s'agit d'une mesure simple, visible et donc facilement valorisable.

Il faut également saluer les mesures en matière d'aménagement de l'espace public (continuité des trottoirs, bancs, îlots de fraîcheur, etc.) relevant pleinement de la compétence de la commune ou de l'intercommunalité.

Cibler pour mieux répondre aux besoins

La mobilité des seniors a donc peu occupé les programmes des candidats. Mais face au déni décrit précédemment et au rejet des solutions parfois stigmatisantes, un certain nombre de propositions recensées peuvent

tout de même bénéficier aux personnes avançant en âge sans représenter la solution « pour vieux ».

Tout d'abord les politiques autour de l'accessibilité apportent des réponses à l'apparition de fragilités physiques, tout comme les politiques en faveur des piétons vulnérables. L'amélioration de la sécurité peut être un élément rassurant pour les usagers seniors même si l'ensemble de la population semble y être attachée³, sans oublier les enjeux de mobilité genrée (éclairage des rues, arrêt des bus à la demande) tout aussi pertinents pour les publics avançant en âge.

Néanmoins, comme le disait Camus, « mal nommer les choses, c'est ajouter au malheur du monde ». Si les seniors profitent de dispositifs généralistes ou dédiés à d'autres publics, cibler les personnes âgées permet de répondre aux enjeux spécifiques liés à l'avancée en âge.

Tout d'abord d'envisager l'ensemble des fragilités, qu'elles soient physiques ou cognitives et souvent invisibles (ouïe, vue, appréhension, besoin de toilettes...), de dimensionner un réseau, plus seulement autour des trajets pendulaires domicile-travail, mais également adaptés aux retraités, d'imaginer des zones apaisées autour de lieux fréquentés par des seniors, au-delà des écoles. Enfin, une politique « seniors » doit accompagner la fin de l'utilisation de la voiture individuelle et permettre de mieux connaître les alternatives adaptées sur le territoire.

À la lumière des projections évoquées précédemment, la transition démographique doit devenir une évidence pour les équipes municipales, au même titre que la transition écologique. Ce mandat qui s'ouvre doit être celui de l'adaptation des territoires au vieillissement. Les bonnes pratiques recensées doivent être déployées, les agences d'urbanisme doivent être mobilisées et l'approche en silo doit faire place à une approche globale, dans une démarche prospective et à partir des besoins, à l'échelle de la collectivité (espace public, voirie, logement, transports, politiques sociales...) et au-delà, en travaillant avec les autres collectivités (conseil départemental, régional). ■

1. - La tranche des 75-84 ans va passer de 4 à 6 millions entre 2020 et 2030, soit une augmentation de 50 % sur la décennie.

2. - Filière Silver économie, *Municipales 2026, faire de l'adaptation des territoires au vieillissement une priorité*, février 2026, 13 p.

3. - 3^e critère de choix d'un mode de déplacement après la praticité et la rapidité, critère homogène sur l'ensemble des générations (très important pour 66 % des 15-27 ans, 70 % des 44-59 ans, 69 % des 60-77 ans), UTPF, *La Mobilité à travers les générations*, juin 2024, UTPF.

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT (GART)

Alexandre Magny
Directeur général

Le GART salue la publication de l'analyse réalisée par TDIE sur la place des transports et de la mobilité dans les programmes des candidats aux élections municipales. Ce travail met en évidence une réalité désormais incontestable : la mobilité est devenue un sujet politique majeur, au cœur des préoccupations des habitants et des projets portés par les collectivités.

Si la place de la voiture reste prépondérante dans les déplacements, il n'en reste pas moins que sa place dans la cité est aujourd'hui au centre du débat. Les enjeux de partage de l'espace public entre les différents modes sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens qui sont, cependant, désireux de se voir proposer des solutions de mobilités plus solidaires et plus durables, sous réserve qu'elles soient efficaces et sécurisées. Le développement de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle constitue un levier essentiel de cohésion sociale, de transition écologique et d'attractivité territoriale. Cette volonté d'efficacité nécessite que les nouveaux élus appréhendent davantage les enjeux de gouvernance et de financement qu'ils n'ont pu le faire durant la campagne des élections municipales.

Développer l'offre avant la contrainte

Pour le GART, cette étude confirme que la transition des mobilités ne pourra progresser que si les restrictions éventuelles à l'usage de la voiture sont corrélées au développement d'alternatives crédibles et accessibles à l'ensemble des habitants.

Les débats observés autour de la place de la voiture, du stationnement ou de la gratuité des transports collectifs témoignent d'attentes parfois divergentes. Mais au-delà des clivages, l'enjeu central reste le même : permettre à chaque habitant de disposer d'une offre de mobilité fiable, accessible et adaptée à ses besoins.

Cela suppose de renforcer les transports collectifs, de développer les Services express régionaux métropolitains (Serm), d'améliorer l'intermodalité, d'encourager le covoiturage, l'autopartage et les mobilités actives, et de proposer des solutions adaptées aux territoires ruraux, périurbains comme urbains.

La décarbonation des déplacements ne se fera pas par l'injonction mais par un véritable choc d'offre intégré au sein d'un système de mobilité urbain et périurbain permettant à chacun de choisir les solutions les plus durables.

Clarifier la gouvernance des mobilités

Le rapport de TDIE souligne également qu'un grand nombre de propositions formulées lors des campagnes municipales relèvent avant tout des prérogatives des autorités organisatrices de la mobilité (AOM locales et régions).

Cette situation révèle une difficulté persistante à identifier et nommer clairement qui décide et qui finance les politiques de mobilité locales.

Le GART partage pleinement ce constat. Les AOM locales constituent aujourd'hui l'échelon pertinent pour organiser les mobilités du quotidien, coordonner les différents services et construire des réponses adaptées aux réalités territoriales.

La réussite des politiques publiques passe donc par une clarification durable des responsabilités entre l'État, les régions et les AOM locales et les communes, ainsi que par une meilleure information des élus et des citoyens sur le fonctionnement de ces compétences.

Mettre enfin le financement au cœur du débat

Alors que les collectivités font aujourd'hui face à une hausse continue des coûts d'exploitation, à des besoins d'investissement massifs liés à la décarbonation et à des attentes croissantes des habitants, la question des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre de politiques publiques ambitieuses demeure souvent absente du débat public qui se résume trop souvent à un affrontement entre pro et anti-gratuité.

Le GART rappelle qu'aucune politique ambitieuse de mobilité ne pourra être menée durablement sans ressources pérennes et sans visibilité financière de long terme. Réforme du versement mobilité, nouvelles recettes affectées aux transports du quotidien, contractualisation pluriannuelle avec l'État et les régions, juste contribution des usagers : ces sujets doivent désormais devenir des priorités du débat public.

Transformer les promesses en résultats

L'analyse de TDIE confirme que les mobilités occupent désormais une place centrale dans les choix politiques locaux. Pour le GART, cette prise de conscience constitue une excellente nouvelle. Mais les attentes exprimées par les citoyens ne pourront être satisfaites qu'à trois conditions : développer une offre de mobilité attractive, clarifier l'organisation des responsabilités publiques et garantir les financements nécessaires.

Le GART appelle ainsi les futurs exécutifs locaux, l'État et l'ensemble des partenaires des mobilités à engager ensemble une nouvelle étape : celle d'une politique des mobilités du quotidien plus lisible, plus ambitieuse et mieux financée, au service de tous les territoires. ■

INSTITUT DES ROUTES, DES RUES ET DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ (IDRRIM)

Jérôme Weyd
Directeur général

L'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité) qui représente les acteurs des infrastructures essentiellement routières s'est associé à la démarche portée par TDIE et a modestement contribué à l'analyse des propositions des candidats.

Pour être honnête, nous doutions un peu de pouvoir identifier des tendances claires au travers d'un échantillon forcément réduit par la disponibilité des ressources d'analyse et composé de communes de tailles diverses. Nous administrons l'Observatoire national de la route (ONR) et en connaissons les limites statistiques... Mais il en ressort au moins une : le vélo, comme le chantait Francis Cabrel, a pris « sa place dans le trafic ».

Par rapport à nos centres d'intérêt, nous ne sommes guère surpris de constater que les candidats font beaucoup de propositions relatives aux nouveaux usages de la voirie mais, à de rares exceptions près, ne manifestent aucune préoccupation quant à l'état de leur réseau communal et à la part du financement qu'il faudrait y consacrer pour l'améliorer. Se présenter comme un gestionnaire « en bon père de famille » ne fait pas gagner une élection. Mais occulter totalement cette problématique ne fait pas des candidats de grands visionnaires non plus. Car les objets techniques que sont les routes ont une durée de vie, certes longue mais non infinie, et supportent les usages de mobilité actuels et futurs. Si un effort supérieur n'est pas consacré à leur remise en état, les usages seront fatalement pénalisés.

Si la campagne électorale avait eu lieu fin mai ou fin juin 2026, au moment où sévissait la canicule qui a touché tout le territoire métropolitain, plutôt que début mars, nul doute que les questions d'adaptation au changement

climatique auraient été plus prégnantes chez les candidats. Les sujets de la climatisation dans les transports en commun, de la désimperméabilisation des espaces publics, de la réintroduction de la nature en ville pour constituer des îlots de fraîcheur ou des cheminements à l'ombre, protégés du rayonnement solaire, pour les piétons et cyclistes auraient fait l'objet de propositions plus nombreuses. Par défaut, la voiture particulière, marqueur du clivage gauche-droite et aujourd'hui très généralement climatisée, est plébiscitée pour se déplacer en période de forte chaleur comme l'indiquait l'étude du bureau de recherche 6-t de mars 2024¹ reprise dans la presse à l'occasion des épisodes récents.

Dans un milieu urbain où l'espace public est contraint par le bâti, son besoin d'adaptation au changement climatique vient concurrencer sa destination de support des mobilités et exacerber encore la compétition entre les usages de mobilité avec deux approches distinctes du partage de la voirie dans la ville. D'un côté, la ville au pas, celle des zones de rencontre entre piétons, cyclistes et automobilistes, où le vivre ensemble peut s'exprimer mais où les modes de déplacement sont peu performants. De l'autre, la ville à 30 km/h ou plus dans laquelle chacun est spécialisé dans son couloir, séparé des autres avec des frontières physiques – les piétons sur le trottoir, les cyclistes sur la piste cyclable, les bus dans les couloirs dédiés et les voitures sur ce qu'il reste d'espace – et où chacun essaye d'y réaliser la meilleure performance de mobilité possible jusqu'au prochain carrefour où sont reportés les conflits d'usage.

L'étude pointe la faible dimension disruptive de l'aménagement de l'espace public proposé par les candidats alors que la mobilité, l'habitat et l'emploi sont intimement imbriqués.

Au-delà de réorganiser la ville pour la rendre plus salubre, comme l'a fait le baron Hausmann au début de l'ère industrielle, il faudra vraisemblablement que les candidats aux prochaines élections se penchent de façon beaucoup plus approfondie sur la fabrique de la ville pour réarticuler habitat et emploi en vue de rendre sobres les mobilités et vivable la ville dans une France à +4°C en moyenne et à 50°C au plus fort des canicules à venir. ■

1. - 6-t, [Impact des épisodes de fortes chaleurs sur la mobilité](#), mars 2024, 20 p.

MOBIL'IN PULSE

Le numérique, levier majeur et encore peu perçu par le grand public pour optimiser les recettes et réduire les coûts d'exploitation.

Fabrice Luriot
Président

Mobil'in Pulse est le réseau français des mobilités intelligentes. Rassemblant depuis plus de cinquante ans les acteurs privés et publics des mobilités, Mobil'in Pulse permet au riche écosystème de la mobilité intelligente de collaborer pour apporter à la population des solutions de mobilité multimodales, partout sur le territoire français.

En 2025, Mobil'in Pulse a fait part de ses recommandations lors de la conférence Ambition France Transports, sur l'apport du numérique à la décarbonation des mobilités et à l'amélioration de l'efficacité de la dépense publique. Pour atteindre les objectifs climatiques, quatre leviers doivent être activés simultanément en matière de mobilité terrestre : les infrastructures, les services de transport public et de vélo, les services numériques de mobilité, ainsi que le financement et la tarification.

Il faudrait, pour atteindre la baisse des émissions de gaz à effet de serre nécessaire à une lutte efficace contre le changement climatique, réduire de 50 % le trafic vers les agglomérations grâce à une gouvernance à l'échelle des aires urbaines associant État, régions, départements, métropoles et Autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Dans ce cadre, le numérique constitue un levier majeur d'optimisation des investissements, de réduction des coûts d'exploitation et d'amélioration des recettes.

Premier axe : mieux connaître la demande de mobilité. Les données numériques, croisées avec les enquêtes traditionnelles, permettent de créer des observatoires de la mobilité à faible coût. Ils offrent une connaissance fine et régulière des flux de déplacement dans le temps et l'espace, permettant d'ajuster l'offre de transport aux besoins réels, d'éviter les surcapacités et de mesurer l'impact des politiques publiques. Cette meilleure adéquation entre offre et demande constitue, par ailleurs, une source importante d'économies.

Deuxième axe : optimiser l'usage des infrastructures existantes avant de construire de nouvelles capacités. Les outils numériques permettent une gestion dynamique du trafic grâce aux voies réservées, à la priorité aux feux pour les transports collectifs, à l'adaptation des

vitesse et à une meilleure coordination des réseaux routiers. Ces dispositifs visent à adapter l'aménagement du territoire pour une mobilité intégrée, améliorent la vitesse commerciale des transports publics, réduisent les congestions et favorisent l'intégration du covoiturage. Mobil'in Pulse préconise également d'évaluer systématiquement les capacités disponibles avant tout nouvel investissement lourd.

Troisième axe : simplifier l'accès aux services et accroître les recettes. Les plateformes numériques de mobilité (MaaS), l'information voyageur en temps réel et les systèmes de paiement modernes (openpaiement) facilitent l'usage des transports collectifs et renforcent leur attractivité. Une tarification plus simple, plus juste et davantage fondée sur l'usage permettrait d'augmenter la fréquentation et les recettes, avec l'objectif de doubler le taux de couverture des dépenses par les recettes tarifaires. Face à la baisse progressive des recettes issues des carburants liée à l'électrification du parc automobile, Mobil'in Pulse estime nécessaire d'instaurer une tarification routière fondée sur l'usage. Modulée selon le lieu, la période, le niveau de congestion et les émissions, cette contribution serait gérée par des outils numériques et réaffectée au financement des modes de transport les plus performants notamment sur le plan environnemental.

L'association défend également un fléchage plus rigoureux des financements publics grâce à des indicateurs transparents intégrés aux outils numériques de simulation : coût public par voyageur-kilomètre, tonnes de CO₂ évitées par euro investi ou encore fiabilité des services. Les AOM, renforcées dans leurs compétences en matière de données et de coordination territoriale, seraient chargées de piloter ces arbitrages et de garantir la cohérence entre urbanisme, fiscalité et offre de mobilité.

Mobil'in Pulse considère ainsi que le numérique est un facteur essentiel de réussite de la transition des mobilités.

Force est de constater que ce levier n'a que trop peu été évoqué par les candidats et les candidates lors des élections municipales. Il est vrai que le sujet apparaît encore comme très technique et que certaines solutions en matière de mobilité sont parfois contre-intuitives, voire incompréhensibles pour les néophytes. C'est paradoxal quand on voit comme les applications de mobilité se sont vite imposées dans le quotidien des voyageurs. Personne ne souhaiterait revenir en arrière et remplacer son titre de transport numérisé ou Waze par un coupon cartonné ou une carte routière. ■

OBJECTIF RER MÉTROPOLITAINS

Les mobilités changent de nature : une formidable opportunité pour les Serm.

Jean-Marc Zulesi

Président

Auteur et rapporteur de la loi sur les Serm

Les élections municipales de 2026 marquent un tournant. Pour la première fois, les mobilités ne sont plus un simple chapitre des programmes électoraux : elles deviennent un véritable choix de société.

La synthèse publiée par TDIE sur la place des mobilités dans les programmes des élections municipales en apporte une démonstration éclairante. Au-delà de l'inventaire des propositions des candidats, elle révèle une évolution profonde : la mobilité n'est plus un sujet technique réservé aux spécialistes des transports. Elle est désormais au cœur des débats sur le pouvoir d'achat, la transition écologique, l'aménagement du territoire, la qualité de vie et la cohésion sociale.

Cette évolution est une excellente nouvelle. Parce qu'elle concerne le quotidien de tous les Français, la mobilité mérite pleinement de faire l'objet d'un débat politique. Le rapport met en évidence le retour d'un clivage autour de la voiture. Stationnement, partage de la voirie, gratuité des transports collectifs : ces sujets redeviennent des marqueurs politiques.

Pourtant, l'enseignement le plus intéressant est ailleurs. Le véritable clivage est avant tout territorial. Dans les grandes métropoles, réduire la place de la voiture est crédible parce que des alternatives existent déjà. Dans les villes moyennes, les territoires périurbains et ruraux, où l'automobile demeure souvent indispensable, cette approche ne peut convaincre. Les Français n'attendent pas qu'on les oppose selon leur mode de déplacement ; ils attendent qu'on leur offre davantage de choix.

Autre évolution majeure : le vélo est sorti de la confrontation politique. Sujet particulièrement sensible en 2020, il est désormais largement accepté comme une composante normale des politiques de mobilité. Le débat ne porte plus sur sa légitimité, mais sur les meilleures conditions de son développement. C'est le signe qu'une politique publique peut, avec le temps, dépasser les oppositions initiales lorsqu'elle répond à un besoin concret.

Souhaitons que « l'attention nouvelle portée aux piétons » connaisse la même évolution.

Les transports collectifs restent, eux aussi, une priorité. Mais les attentes changent. Les habitants demandent moins des annonces spectaculaires que des transports plus fiables, plus fréquents, plus lisibles et plus simples

à utiliser. La qualité du service devient désormais aussi importante que les infrastructures elles-mêmes.

L'étude révèle également l'émergence de nouvelles préoccupations : l'adaptation au changement climatique, la sécurité des femmes dans les transports et le vieillissement de la population. La mobilité n'est plus seulement une question de déplacement. Elle devient un levier d'inclusion, de sécurité, de santé publique, d'attractivité et d'aménagement durable du territoire. Dans ce paysage en pleine évolution, les Services express régionaux métropolitains occupent une place singulière. Le constat dressé par TDIE est particulièrement encourageant : les Serm ne sont plus un sujet de clivage politique. Ils sont désormais soutenus par des élus de sensibilités diverses, dans de nombreux territoires. C'est une évolution majeure. Il y a encore quelques années, il fallait convaincre de leur pertinence. Aujourd'hui, la question n'est plus de savoir s'il faut des Serm, mais comment les réaliser rapidement et efficacement.

Cette évolution n'a rien d'un hasard.

Les Serm réconcilient ce que le débat politique oppose trop souvent. Ils répondent aux attentes des métropoles comme à celles des territoires périurbains. Ils concilient transition écologique et liberté de déplacement. Ils améliorent le pouvoir d'achat en réduisant le coût de la mobilité. Ils rapprochent les bassins d'emploi, facilitent l'accès aux services publics, renforcent l'attractivité économique tout en participant à un aménagement plus équilibré du territoire. Ils répondent à ces besoins en articulant les modes – train, car express, bus, vélo, voiture et ses nouveaux usages, à l'aide des outils de l'intermodalité : pôles d'échange, tarification intégrée, horaires coordonnés.

Nous pouvons l'affirmer : pour réunir toutes les sensibilités politiques, faisons des Serm !

Le consensus sur l'utilité des Serm étant désormais largement acquis, le véritable défi est maintenant celui de la mise en œuvre. Les propositions abondent, les attentes sont fortes, mais les stratégies d'ensemble demeurent trop rares. Nous avons besoin d'une véritable ambition nationale pour les mobilités du quotidien.

Les prochaines échéances nationales devront apporter des réponses concrètes sur leur financement, leur gouvernance, la simplification des procédures, l'accélération des investissements, mais aussi sur l'intégration tarifaire et la billettique afin d'offrir aux voyageurs un service réellement continu.

La France a besoin d'une politique qui rassemble autour d'une ambition commune : permettre à chacun de se déplacer plus facilement, plus rapidement et plus durablement.

Les Serm sont aujourd'hui l'une des rares politiques publiques capables de faire consensus parce que c'est une politique qui propose et réconcilie, plutôt que d'opposer. C'est sans doute leur plus grande force. Et c'est désormais le moment de passer du consensus à l'action. ■

RÉSEAU VÉLO ET MARCHÉ

**Chrystelle Beurrier
et Françoise Rossignol**
Coprésidentes

Le Réseau vélo et marche (RVM) rejoint pleinement l'analyse de TDIE. Ces élections ont été un temps fort pour l'association qui réunit plus de 450 collectivités de la commune à la région, dont 182 EPCI et 160 communes.

Le RVM s'est mobilisé en amont des municipales avec l'intuition que si les politiques marche faisaient leur entrée et que les politiques vélo étaient désormais incluses dans les politiques de mobilité, la poursuite de leur développement pouvait se heurter à certaines résistances, au nom de la réticence à prendre davantage de place à la voiture.

Deux plaidoyers ont été produits :

- Un plaidoyer à destination des candidats, proposant des arguments pour intégrer le vélo et la marche dans leur programme, mais aussi des mesures concrètes à mettre en place dès le début de son mandat.
- Une note sur la cohabitation dans l'espace public, co-rédigée avec la Fub et Rue de l'Avenir.

Les collectivités locales (qu'elles soient urbaines, rurales ou périurbaines) se sont fortement mobilisées en faveur de la marche et du vélo. Depuis 2019, la pratique du vélo a augmenté de 40 % et la marche reste le pilier de la mobilité quotidienne avec un quart des déplacements. Cette dynamique est rendue possible grâce à des politiques locales ambitieuses : limitation de vitesse, création de voies cyclables, zones piétonnes et zones de rencontre, plans de circulation, services vélos et aides à l'achat, apprentissage auprès de nouveaux publics, etc. Selon notre enquête menée à mi-mandat, 70 % des collectivités disposaient d'une politique dédiée au développement du vélo et 40 % d'une politique dédiée au développement de la marche.

Comme TDIE, nous avons constaté que la plupart des listes candidates ont intégré le cyclable dans leurs politiques de mobilité et que le développement de la marche constitue un axe de plus en plus présent. Néanmoins, l'espace public est une ressource limitée et cela se traduit par des divergences d'analyse sur les possibilités de redistribuer les espaces dédiés à la voiture (voirie et stationnement) aux autres modes. Si ces politiques ne sont plus remises en cause, leur ambition et leur temporalité peut différer selon les programmes et selon la typologie des territoires.

Certains candidats ont proposé d'amplifier des politiques issues du mandat précédent tandis que d'autres mettent l'accent sur l'organisation de consultations citoyennes. Le gel du fonds mobilités actives national a eu des effets de ralentissement, d'étalement sur plusieurs années ou même d'abandon de certains projets.

Comme TDIE, nous avons constaté des thématiques émergentes comme celle de la santé. Les modes actifs sont présentés comme des mobilités efficaces et vertueuses mais aussi comme un moyen de renforcer la santé et l'autonomie des plus jeunes et d'accompagner le vieillissement de la population. Aux deux extrémités de la pyramide des âges, la pratique régulière de la marche ou du vélo constitue un moyen concret de prévenir de nombreuses pathologies chroniques, de lutter contre la sédentarité, de réduire la pollution de l'air et de favoriser le lien social. Ce constat ne se traduit encore que très partiellement dans les politiques de prévention.

C'est aussi le cas de la sécurité, avec la volonté de sécuriser les trajets des plus vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, et de garantir une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de déplacement.

Ces nouveaux mandats s'ouvrent donc avec de fortes ambitions pour le développement de la marche et du vélo. Il importe désormais que ces ambitions locales soient renforcées par un fort soutien national. Le RVM s'est mobilisé pour inscrire, dans l'article premier de la loi-cadre, les infrastructures cyclables dans les champs des lois de programmation des infrastructures de transport. Sans ce soutien étatique, les efforts des collectivités et les traductions concrètes de hausse de part modale peuvent être rapidement fragilisées, alors même que la Stratégie nationale bas carbone 2 visait à atteindre 12 % en 2030 pour le vélo. ■

ROUTES DE FRANCE

L'infrastructure routière
au cœur du développement
des territoires et de la qualité
de vie des habitants.

Bernard Sala Président

L'étude réalisée par TDIE sur la place des transports et de la mobilité dans les programmes des candidats aux élections municipales marque un tournant dans l'histoire politique territoriale : la mobilité constitue aujourd'hui l'un des thèmes de préoccupation majeure des candidats aux élections municipales.

Rappelons-le, malgré les propositions clivantes des partis politiques, les chiffres sont incontestables et la route reste et restera le principal support de mobilité. À ce jour, près de 85 % des transports des personnes et des marchandises passent par la route. La modernisation et l'adaptation de l'infrastructure routière sont devenues une nécessité pour nos élus territoriaux.

La crise des Gilets jaunes intervenue avant les élections municipales de 2020 n'est vraisemblablement pas étrangère à cette nouvelle politique territoriale : les enjeux de mobilité, notamment en milieu périurbain ou en milieu rural, sont essentiels pour lutter contre les inégalités territoriales et améliorer le cadre de vie des territoires, particulièrement les plus éloignés.

Les candidats ont pris désormais conscience que l'infrastructure de transport, notamment « la route », était très souvent à l'origine du choix d'un candidat par les électeurs.

La place de l'intermodalité et le partage de la voirie entre les différents modes de transports, sujets sur lesquels nos entreprises sont pleinement mobilisées, font aujourd'hui pleinement consensus, tant auprès des élus que des habitants. Ils permettent de garantir une circulation plus apaisée, plus fluide pour toutes les solutions de mobilités : automobilistes, cyclistes et piétons. Nos entreprises ont su pleinement s'adapter à ces enjeux au service de la mobilité du quotidien en offrant à nos collectivités, au service des administrés, une multitude de solutions techniques : voies dédiées au covoiturage, bus à haut niveau de service, pistes et voies cyclables, infrastructures piétonnes, aires de covoiturage, plateformes multimodales...

Cette logique d'aménagement du territoire est devenue un axe stratégique des politiques locales et des élus qui

en ont bien pris conscience. Il faudra cependant accorder une réflexion plus importante à la logistique urbaine, encore trop peu présente dans les réflexions des candidats aux élections municipales pour répondre aux enjeux de sécurité, de fluidité...

La prise en compte du changement climatique et le verdissement de la ville constituent, comme la multimodalité, des axes stratégiques des politiques publiques territoriales. Depuis près de dix ans maintenant, nos membres ont su développer de véritables solutions conciliant la renaturation des sols, la gestion de l'eau et le développement d'infrastructures. L'aménagement des cours d'école, l'usage de liants biosourcés et les chaussées perméables en sont des exemples significatifs, tous plébiscités par les habitants. Ce consensus est d'autant plus prégnant en milieu urbain où nos entreprises œuvrent quotidiennement pour lutter contre les fortes chaleurs en créant de véritables îlots de fraîcheur.

Pour autant (bien que ces sujets ne ressortent pas des différents programmes des candidats aux élections municipales), les collectivités vont devoir faire face à l'enjeu du financement des infrastructures routières (entretien préventif, entretien curatif, construction d'infrastructures nouvelles pour répondre à l'augmentation démographique et adaptation de nos infrastructures au changement climatique). Absent des débats aux élections municipales, ce sujet d'envergure soulevé par l'ensemble des associations d'élus municipaux et intercommunaux reste pourtant une difficulté colossale pour les collectivités.

Cette thématique, abordée également dans le cadre des discussions de la conférence ministérielle de financement Ambition France transports n'est d'ailleurs aucune-ment reprise dans le projet de loi transport actuellement en discussion à l'Assemblée nationale.

Les communes vont donc devoir s'adapter au mieux pour mettre en place une véritable politique d'aménagement du territoire conciliant offre multimodale de mobilités, adaptation et atténuation du changement climatique et entretien préventif par la mise en place d'une véritable politique pluriannuelle d'entretien du patrimoine routier. Elles devront vraisemblablement réfléchir à adapter leurs modes contractuels pour répondre à cet enjeu.

À l'heure du futur vote du projet de loi de finances 2027, des prochaines élections présidentielles et des difficultés de financement des collectivités territoriales, les contraintes supplémentaires qui pourraient peser sur l'investissement de nos administrations locales n'ont pas leur place.

La fausse bonne idée du Premier ministre de « verdir le FCTVA » pour régler le problème budgétaire français entraînerait plus de difficultés financières dans un contexte budgétaire local contraint. L'autonomie des collectivités territoriales commande une autonomie fiscale de nos collectivités et un soutien de l'État pour permettre d'assurer le droit des habitants à la mobilité. ■

UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES

Florence Sautejeau
Directrice générale

Quelle que soit leur commune de résidence, les Français ont besoin de se déplacer, pour aller travailler, se former, faire leurs courses, accéder aux services de santé, d'éducation ou de culture. Le rapport final de la conférence nationale Ambition France transports le note sans détour : « l'équité sociale impose d'accroître les solutions de mobilité alternatives à la voiture, facteur clé de pouvoir d'achat, d'insertion sociale et de mobilité professionnelle ».

Développer l'offre de transport public est donc avant tout un impératif pour garantir la cohésion sociale dans un pays où 15 millions de personnes se trouvent dans une situation de précarité mobilité¹ parce qu'elles n'ont pas les moyens de payer l'achat d'une voiture et son entretien (dont l'assurance, dont le coût augmente inexorablement), ou parce qu'elles ne sont pas en mesure de la conduire (seniors, personnes sans permis, jeunes, personnes en situation de handicap visible ou invisible).

C'est également un impératif pour la protection de l'environnement et de la qualité de vie : un bus permet de retirer 53 voitures de la circulation² ; c'est moins de congestion, moins de bruit, moins d'accidents, moins de pollution et moins d'émissions de gaz à effet de serre.

Permettre à chacun d'exercer son droit à une mobilité respectueuse de l'environnement est la mission des opérateurs de transport public urbain et ferroviaire dans le cadre de leurs contrats avec les autorités organisatrices de la mobilité.

À ce titre, l'UTPF a formulé huit propositions lors des élections municipales à destination des futurs élus locaux, tous appelés à gérer la voirie et l'urbanisme de leur commune, et pour certains, appelés à siéger dans les instances des intercommunalités :

- Penser la mobilité au niveau du bassin de vie pour apporter les solutions les plus adaptées aux réalités des citoyens en renforçant le dialogue entre toutes les AOM du bassin de vie et leurs habitants et employeurs pour une meilleure articulation des offres de transport au bénéfice de tous ;

- Œuvrer aux côtés des opérateurs pour assurer la sûreté des voyageurs et des personnels en signant des conventions de partenariat entre municipalités et opérateurs locaux afin que la violence n'ait plus sa place dans les réseaux ;
- Accompagner la mobilité des seniors en s'inspirant des bonnes pratiques déployées dans les réseaux de transport pour adapter l'offre aux besoins des aînés ;
- Utiliser le levier tarifaire pour financer le choc d'offre tout en tenant compte des publics fragiles grâce à la tarification solidaire ;
- Anticiper la transition énergétique des flottes de bus en actionnant les dispositifs de soutien existants ;
- Organiser au mieux le partage de la voirie et accroître la vitesse commerciale des bus en favorisant la circulation des véhicules de transport public, afin d'en améliorer la vitesse et donc l'attractivité, y compris à travers les outils de verbalisation des véhicules qui l'entravent ;
- Mettre en cohérence les politiques d'urbanisme et de mobilité en pensant tout projet d'urbanisme à l'aune de l'offre de transports public existante ou en projet ;
- Intégrer dans les politiques locales les problématiques de logistique urbaine et de fret ferroviaire en se saisissant des opportunités offertes par le fret ferroviaire en combinaison avec des véhicules utilitaires légers voire les vélos-cargos pour les derniers kilomètres.

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, en particulier dans les zones peu denses et sur les derniers kilomètres, il apparaît essentiel de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires, et notamment en périphéries des villes, pour offrir au plus grand nombre des solutions de déplacement qui soient abordables et durables pour leur vie de tous les jours.

Plus de transport public, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire sur des territoires plus étendus : c'est un impératif pour offrir aux citoyens, aux employeurs et aux entreprises des solutions alternatives au tout-voiture et au tout-camion.

C'est une attente très forte des citoyens comme le montre l'Observatoire de la mobilité 2025, réalisé par Toluna Harris Interactive, puisque neuf Français sur dix souhaitent que le transport public du quotidien se développe. ■

1. - Wimoov/Fondation pour la nature et l'Homme, [Baromètre des mobilités](#), 2024.
2. - D'après SDES-INSEE 2019.



9, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 31 80
www.tdie.eu