OBJECTIF
métropoles
de France magazine
NUMÉRO 30 - JUIN 2026



MOBILITÉ
Entre urgence climatique et équité territoriale

GRAND ANGLE



La démonstration par l'action

ACTUALITÉS
France urbaine renouvelle ses instances

INITIATIVES
À l'ombre des villes de demain

ACTUALITÉS
Le manque de foncier économique

OBJECTIF MÉTROPOLES DE FRANCE MAGAZINE - #30 - JUIN 2026 - objectifmetropolesdefrance.fr

La Métropole du Grand Paris agit pour

→ la rénovation, la transition énergétique et l'adaptation des bâtiments

- « Elena », nouveau programme de la Banque européenne d'investissement **pour rénover les bâtiments communaux**
- ÉduRénov' et les cours oasis **pour rénover et adapter les écoles et le patrimoine scolaire**
- Projet de **solarisation des bâtiments communaux**
- Métropole Rénov' **pour les copropriétés et les particuliers**

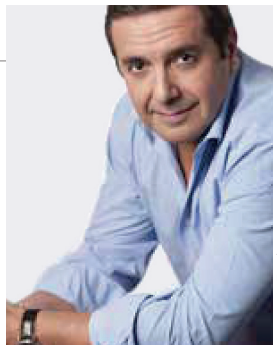
Cour oasis, école de Noisy-le-Sec (93)

Cour oasis, école Louise Michel, Savigny-sur-Orge (91)

TERRITOIRE ENGAGÉ
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
CLIMAT - AIR - ÉNERGIE

Métropole du Grand Paris

ÉDITO



© Antonia Torrès

Samuel Bendeks
directeur de la publication
et rédacteur en chef

Agir dans un monde sous tension

Les nouvelles équipes municipales sont désormais pleinement à l'œuvre après les élections de mars dernier. Dans un contexte marqué par les défis climatiques, les tensions budgétaires et les profondes mutations territoriales, les élus locaux doivent rapidement transformer les engagements de campagne en actions concrètes. Premier grand rendez-vous de ce nouveau cycle municipal : le salon de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF), dont Objectif Métropoles de France – Objectif Grand Paris est partenaire. Organisé les 2 et 3 juin, cet événement incontournable a permis aux élus franciliens d'échanger autour des grands enjeux qui traversent aujourd'hui les collectivités : transition écologique, logement, mobilités, sécurité, finances locales ou encore adaptation des services publics. À cette occasion, nous consacrons un dossier spécial à l'action de la Métropole du Grand Paris. À peine réélu pour un troisième mandat, son président Patrick Ollier a déjà fixé le cap : poursuivre et amplifier les engagements pris aux côtés des 130 communes membres. Une méthode fondée sur la coopération territoriale et le travail partenarial, qui montre que le Grand Paris se construit moins comme une structure supplémentaire que comme une œuvre collective au service des communes et des habitants. Dans ce dossier, nous revenons notamment sur la feuille de route métropolitaine en matière de transition écologique. Les ambitions sont fortes, tout comme les investissements mobilisés pour accompagner cette transformation.

Dans ce numéro, nous publions également un dossier consacré à la mobilité à l'occasion du salon Mobco, qui réunit à Paris du 9 au 11 juin les acteurs du transport public. Partenaire de cet événement, Objectif Métropoles de France – Objectif Grand Paris propose un éclairage sur la question cruciale du financement des transports collectifs, alors qu'une loi-cadre sur les mobilités est actuellement examinée au Parlement. Derrière les objectifs de décarbonation, une réalité demeure : les collectivités auront besoin de moyens durables pour maintenir, moderniser et développer leurs réseaux.

Enfin, nous avons souhaité mettre en lumière un sujet encore trop souvent relégué au second plan : les mobilités dans les territoires peu denses. Les réponses supposent non seulement des financements adaptés, mais aussi une volonté politique forte pour inventer des solutions de mobilité accessibles, durables et réellement inclusives. ◆

SOMMAIRE

 # 30
juin 2026

6

Actualités



© Adobe Stock

Brèves urbaines **06**

L'essentiel

Foncier économique : les territoires face au mur de la saturation **10**

Mobilité : le climat bouleverse déjà les déplacements franciliens **11**

Initiatives

« Le climat change… on s'adapte ! » **12**

14

Grand angle

Métropole du Grand Paris La démonstration par l'action

Salon de l'AMIF 2026 : accompagner les élus **16**

Entretien avec Stéphane Beaudet **17**

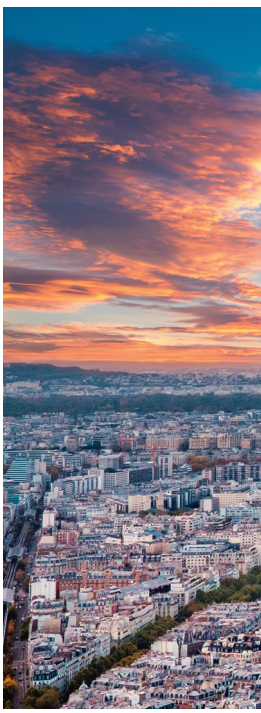
Patrick Ollier, un troisième mandat sous le signe de la gouvernance partagée **20**

Un budget 2026 adopté à l'unanimité **24**

La transition écologique change d'échelle dans la Métropole du Grand Paris **26**

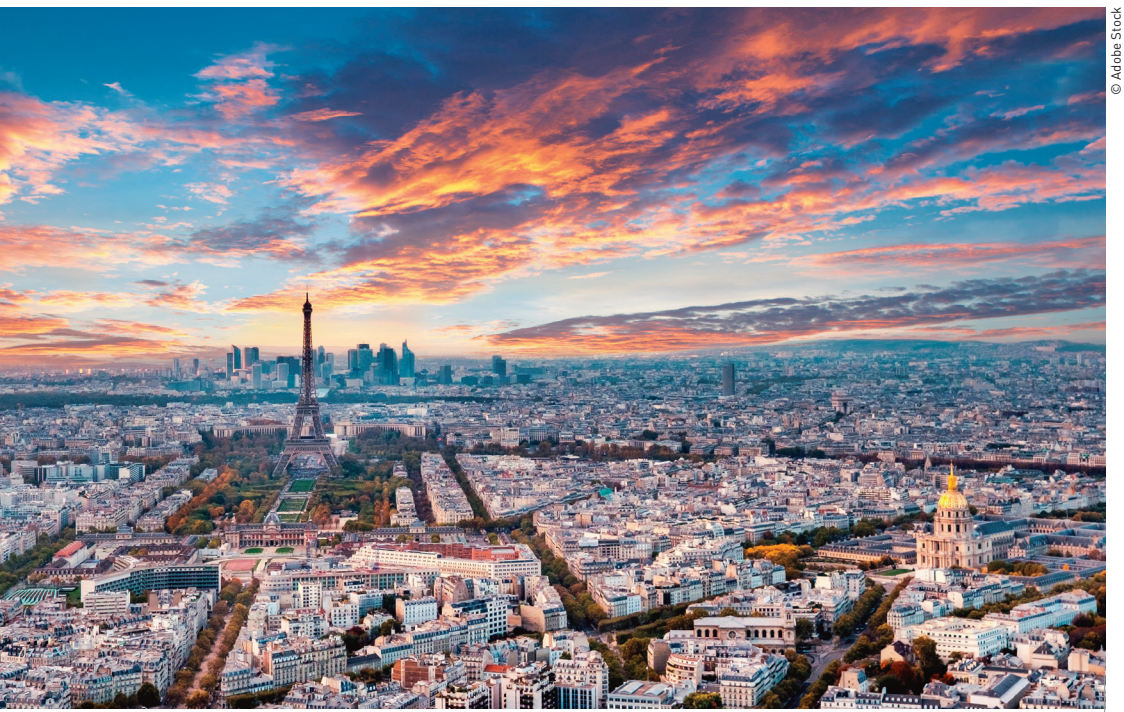
Le programme ELENA, un levier européen pour accélérer la rénovation énergétique **28**

Le Centre Aquatique Olympique Métropole du Grand Paris replonge dans le grand bain européen **29**

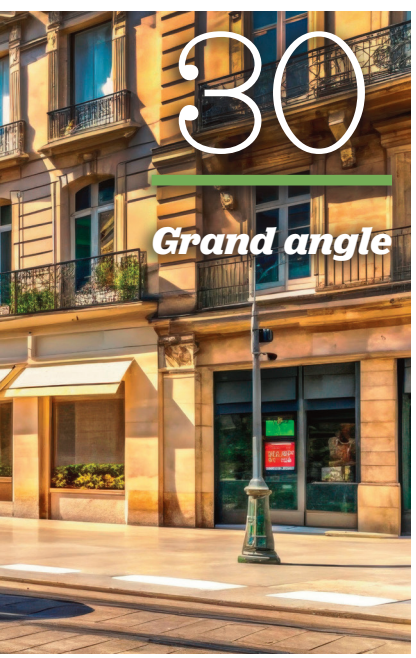




© Adobe Stock



© Adobe Stock



30

Grand angle

Mobilités : entre urgence climatique et équité territoriale

Le GIE Objectif Transport public inaugure son premier salon Mobco **32**

Entretien avec Annelise Avril **33**

Financement des infrastructures : un avenir encore incertain **36**

Ferroviaire : une ouverture à la concurrence en demi-teinte **38**

En zones rurales et périurbaine, des solutions de mobilité toujours insuffisante **42**

OBJECTIF métropoles de France magazine

Magazine édité par Éditions des Territoires
14, rue Cassette - 75006 Paris
SAS au capital de 169 024 euros
Rédaction :
14, rue Cassette - 75006 Paris
objectifmetropolesdefrance.fr
Directeur de la publication et rédacteur en chef : Samuel Bendeks
samuel.bendeks@objectifmetropolesdefrance.fr
Directeur général délégué, directeur de la rédaction : Sébastien Fournier
sebastien.fournier@objectifmetropolesdefrance.fr
Rédaction : Sébastien Fournier, Nadia Gorbatko.
Directrice développement, partenariats et relations publiques : Maud Vuillardot
maud.vuillardot@objectifmetropolesdefrance.fr
Maquette : Chien Jaune studio
Impression : Imprimerie IJT
Dépôt légal à parution
ISSN : 2269 - 8795 -
Enregistrement CNIL : 1715414.
Couverture © Adobe Stock

Brèves urbaines

ASSOCIATION D'ÉLUS



© DR

France urbaine renouvelle sa gouvernance

Réunis en conseil d'administration le 26 mai, les membres de France urbaine ont élu à l'unanimité Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et président de Toulouse Métropole, à la présidence de l'association. Nathalie Appéré, maire de Rennes et présidente de Rennes Métropole, devient première vice-présidente. Ce nouveau mandat s'ouvre dans un contexte marqué par les tensions budgétaires, les enjeux de mobilité, de logement et de transition écologique. Jean-Luc Moudenc a notamment fixé plusieurs priorités : défendre un projet de loi de finances 2027 « juste et sincère » pour les collectivités, relancer les investissements dans les transports urbains et renforcer la place des territoires urbains dans le débat public. Nathalie Appéré a, de son côté, insisté sur la nécessité de « porter la voix des territoires urbains » dans un dialogue exigeant avec l'État. ◆

GRAND PARIS

Plus d'un million de Franciliens exposés au risque d'inondation



Dix ans après la dernière grande crue francilienne, l'Institut Paris Region publie une étude sur les populations et les logements exposés au risque d'inondation. Selon ses analyses, plus d'un million de personnes et près de 555 500 logements seraient concernés en cas de crue majeure de la Seine et de ses affluents. L'étude souligne également la vulnérabilité des réseaux essentiels, eau, électricité, assainissement ou transports, dont les défaillances pourraient fortement aggraver les conséquences d'une crue comparable à celle de 1910. ◆



© DR


© DR

BREST

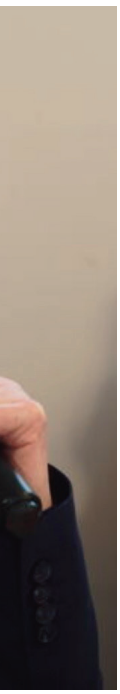
Le budget participatif entre dans sa phase de vote

La saison 5 du budget participatif de la Ville de Brest entre dans sa dernière ligne droite. Jusqu'au 21 juin, les habitants sont invités à choisir leurs projets préférés parmi les 42 propositions retenues après la phase des « coups de cœur ».
Un forum réunissant porteurs de projets et habitants se tiendra le 6 juin aux Ateliers des Capucins. Les projets sont également consultables sur la plateforme jeparticipe.brest.fr. ◆

RENNES

Des jeunes interpellent élus et associations

À l'occasion du Printemps citoyen, le 4Bis et Unis-Cité ont organisé à Rennes une rencontre consacrée aux grandes transitions qui façonnent l'avenir des jeunes. Santé mentale, numérique, démocratie ou encore rapport au travail ont nourri les échanges entre volontaires en service civique, élus et représentants associatifs. L'événement a également mis en avant plusieurs ateliers participatifs autour des enjeux écologiques et sociétaux. ◆



GRAND PARIS

Patrick Ollier rend hommage à André Santini

Patrick Ollier, président de la Métropole du Grand Paris, a salué la mémoire d'André Santini, ancien ministre, maire d'Issy-les-Moulineaux et conseiller métropolitain, décédé fin mai. Il a rendu hommage à « un homme de convictions et d'engagement » ayant profondément marqué sa commune ainsi que la construction métropolitaine. Figure du centrisme et élu emblématique des Hauts-de-Seine, André Santini avait accompagné la montée en puissance de la Métropole du Grand Paris depuis sa création. ◆



© Adobe Stock

CLERMONT-FERRAND

Michelin annonce jusqu'à 1 500 suppressions de postes

Le groupe Michelin a annoncé un plan de réduction d'effectifs en France pouvant concerner jusqu'à 1 500 postes sur trois ans. Présenté comme un « projet d'adaptation basé sur le volontariat », il vise majoritairement les fonctions tertiaires. Le manufacturier clermontois évoque un environnement mondial « de plus en plus instable », une forte concurrence chinoise et un contexte français jugé pénalisant. Selon les syndicats, les suppressions de postes pourraient toucher principalement le siège de Clermont-Ferrand. ◆

Brèves urbaines

TOULOUSE

Une nouvelle foncière pour soutenir l'aménagement

Toulouse Métropole se dote d'un nouvel outil d'investissement avec la création de la Foncière Immobilière Toulouse Métropole (FITM). Portée notamment par Oppidea, la Banque des Territoires et l'EPFL du Grand Toulouse, cette nouvelle structure doit accompagner des projets d'aménagement et de développement économique sur le territoire métropolitain. Plusieurs opérations sont déjà à l'étude, notamment dans le quartier Faubourg Malepère. ◆



© Adobe Stock

ÉTUDIANT

Toulouse reste la meilleure ville étudiante

Le classement 2026 des meilleures villes étudiantes publié par L'Étudiant place une nouvelle fois Toulouse en tête. Rennes conserve la deuxième place tandis que Montpellier complète le podium. L'étude compare 50 villes françaises de plus de 7 500 étudiants selon plusieurs critères, parmi lesquels le logement, les transports, l'offre de formation et la qualité de vie. ◆

LILLE

Un budget 2026 tourné vers les mobilités et la transition

La Métropole européenne de Lille a adopté son budget 2026, premier du nouveau mandat. Près de 2 milliards d'euros seront consacrés aux politiques publiques et aux investissements. Les transports représentent le premier poste budgétaire avec 707 M€, notamment pour le renouvellement des rames de métro et de tramway ainsi que le développement de nouvelles lignes. La MEL poursuit également ses investissements dans la transition énergétique, la modernisation des équipements liés à l'eau et aux déchets, ainsi que la production et la rénovation de logements. ◆

BORDEAUX



© Adobe Stock

Une charte commune pour améliorer l'accueil touristique

Seize acteurs de la chaîne d'accueil bordelaise ont signé la charte « Bordeaux Bienvenue », à l'initiative de l'Office de Tourisme et des Congrès de Bordeaux Métropole. Aéroport, gare, taxis, hôteliers, commerçants et salles de spectacle s'engagent autour de valeurs communes liées à l'hospitalité, l'accessibilité et le développement durable. La démarche s'appuie sur plusieurs études révélant une forte satisfaction des visiteurs et une perception positive du tourisme par les habitants. ◆

STRASBOURG

Les coopérations territoriales à l'honneur

Les Rencontres des coopérations économiques territoriales se sont tenues les 28 et 29 mai au Kaléidoscoop de Strasbourg. Organisé notamment par l'ANCT et le ministère de l'Économie, l'événement a réuni acteurs de l'économie sociale et solidaire, tiers-lieux, chercheurs et structures d'accompagnement autour d'un objectif commun : faire de la coopération un levier de développement économique local. ◆

BÂTIMENT

À Chessy, un chantier expérimente un béton bas carbone

Le groupe Legendre mène à Chessy, en Seine-et-Marne, un premier chantier entièrement réalisé avec des bétons à base du ciment ACT développé par Ecocem. Le programme, comprenant 147 appartements et 4 maisons, doit permettre de réduire de moitié l'empreinte carbone des bétons utilisés par rapport aux pratiques traditionnelles. Une expérimentation qui illustre l'accélération des solutions de décarbonation dans le secteur du bâtiment. ◆

ENVIRONNEMENT

Angers reste la ville la plus verte de France

La 5e édition du Palmarès des villes les plus vertes de France confirme la place d'Angers en tête du classement des politiques de végétalisation menées dans les 50 plus grandes villes françaises. Annecy fait une entrée remarquée à la deuxième place tandis que Metz complète le podium. Bordeaux rejoint le top 10, aux côtés notamment de Lyon, Strasbourg, Nantes et Rennes. ◆



© Adobe Stock

NANCY

Une campagne contre les mégots dans l'espace public

La Métropole du Grand Nancy, la Ville de Nancy et Saint-Gobain PAM Canalisation lancent une campagne de sensibilisation contre les déchets jetés au sol. Quelque 182 plaques en fonte portant le message « Ici commence la Meurthe ! » sont en cours d'installation dans l'espace public pour rappeler que les mégots finissent dans les cours d'eau. L'objectif affiché est de réduire de 40 % la présence de mégots au sol d'ici 2027. ◆

LYON



©Greenbox

Une hausse des indemnités des élus en préparation

Le maire écologiste de Lyon, Grégory Doucet, proposera lors du conseil municipal du 25 juin une revalorisation de 15 % des indemnités des élus. Cette mesure concernerait notamment les adjoints et maires d'arrondissement. L'exécutif lyonnais justifie cette évolution par la volonté de réduire l'écart avec les niveaux de rémunération observés dans d'autres grandes villes comme Paris ou Marseille. ◆

ROUEN

Des bennes à ordures électriques déployées dans la métropole

La Métropole Rouen Normandie lance le déploiement de nouvelles bennes à ordures ménagères électriques sur son territoire. Cette campagne d'équipement vise à réduire les nuisances sonores et les émissions polluantes tout en améliorant les conditions de travail des ripeurs. La collectivité affiche l'objectif de disposer, à terme, d'une flotte de collecte entièrement électrique. ◆



© Adobe Stock

Pour les collectivités, les difficultés dépassent largement la seule question du coût du foncier.

Foncier économique : les territoires face au mur de la saturation

Selon le Baromètre du foncier économique 2026 publié par Intercommunalités de France, le Cerema et la Banque des Territoires, huit intercommunalités sur dix refusent désormais des projets d'implantation faute de foncier disponible. Une situation qui interroge la capacité des territoires à conjuguer réindustrialisation, sobriété foncière et développement économique.

Par Sébastien Fournier

Le foncier économique devient une ressource rare. C'est l'un des principaux enseignements du Baromètre du foncier économique 2026 publié par Intercommunalités de France, le Cerema et la Banque des Territoires. Réalisée auprès de 215 intercommunalités de métropole et d'Outre-mer, l'étude confirme une accélération du phénomène de saturation des zones d'activités économiques (ZAE), désormais susceptible d'intervenir dès 2027.

Les intercommunalités, compétentes en matière d'immobilier d'entreprise et de gestion des ZAE, administrent aujourd'hui près de 15 000 zones d'activités représentant 300 000 hectares et accueillant 7,7 millions de salariés. Or, dans un contexte marqué par les objectifs de sobriété foncière du Zéro artificialisation nette (ZAN), les marges de manœuvre se réduisent fortement.

Le constat est particulièrement préoccupant : 8 intercommunalités sur 10 déclarent avoir déjà refusé des projets d'implantation économique faute de foncier disponible ou adapté. L'étude souligne également un phénomène croissant de détournement des usages. En moyenne, plus de 12 hectares par territoire ont changé d'affectation ces cinq dernières années, notamment au profit du commerce de détail.

Cette tension intervient alors même que la demande d'implantation reste soutenue. Près de deux tiers des intercommunalités constatent une stabilité ou une hausse des demandes de projets économiques sur leur territoire.

8 intercommunalités sur 10 déclarent avoir déjà refusé des projets d'implantation économique faute de foncier disponible ou adapté.

Priorités contradictoires

Pour les collectivités, les difficultés dépassent largement la seule question du coût du foncier. Les principaux obstacles concernent l'inadéquation des terrains disponibles avec les besoins des entreprises : superficie, desserte, viabilisation ou délais administratifs. Les procédures environnementales et d'urbanisme demeurent également des freins importants pour les projets industriels ou artisanaux.

Dans ce contexte, les intercommunalités doivent arbitrer entre des priorités parfois contradictoires : réindustrialisation, production de logements, préservation des sols et acceptabilité environnementale des projets. Plus de six collectivités sur dix déclarent ainsi être confrontées à des tensions autour des implantations industrielles ou logistiques.

À ce propos, le ZAN apparaît moins comme un obstacle que comme un cadre structurant pour transformer les pratiques d'aménagement. Mais les auteurs du baromètre alertent : la transition ne pourra réussir sans un renforcement massif des capacités d'ingénierie, d'investissement et de portage foncier des collectivités. L'étude formule ainsi 21 propositions destinées aux décideurs nationaux et territoriaux afin de faire du ZAN et de la réindustrialisation les piliers d'un nouveau modèle d'aménagement économique. ◆



Mobilité : le climat bouleverse déjà les déplacements franciliens

Canicules, pluies intenses, neige ou tempêtes perturbent désormais durablement les mobilités franciliennes. Une étude inédite menée par L'Institut Paris Region et plusieurs partenaires montre comment habitants, entreprises et opérateurs doivent déjà adapter leurs pratiques face à une pression climatique appelée à s'intensifier.

Par Sébastien Fournier

© Adobe Stock

Le vélo apparaît comme le mode le plus exposé : sa pratique recule de 24 % lors des fortes pluies.

Le changement climatique ne constitue plus une menace abstraite pour les transports franciliens. Il modifie déjà, au quotidien, les habitudes de déplacement des habitants comme l'organisation des entreprises. C'est le constat dressé par une étude inédite conduite par L'Institut Paris Region avec Transilien SNCF Voyageurs, la Mass Transit Academy, la DRIEAT, la CCI Paris Île-de-France et Sustainable Mobilities.

Alors que l'Île-de-France connaît désormais près de 50 jours de conditions météorologiques exceptionnelles par an, les impacts sur les mobilités deviennent de plus en plus visibles dans une région où 41 millions de déplacements sont effectués chaque jour.

L'étude, fondée sur deux grandes enquêtes menées auprès de plus de 1 000 Franciliens et 500 entreprises, met en évidence une « météo-sensibilité » croissante des transports. Le vélo apparaît comme le mode le plus exposé : sa pratique recule de 24 % lors des fortes pluies et de 18 % lorsque les températures approchent 0°C. Les bus et tramways sont eux aussi affectés par les épisodes de chaleur ou de pluie intense. À l'inverse, le métro, essentiellement souterrain, demeure relativement stable face aux variations météorologiques quotidiennes.

La neige reste toutefois l'aléa le plus perturbateur. Routes saturées, congestion accrue, baisse massive de l'usage du vélo et des bus : les épisodes hivernaux désorganisent fortement les déplacements. Le « mass transit » fait cependant preuve d'une résilience notable. Malgré les perturbations, métro, RER et trains enregistrent des baisses de fréquentation plus limitées que les autres modes de transport.

Évolution des comportements

Mais c'est surtout la canicule qui inquiète désormais les acteurs franciliens. Le nombre de jours de forte chaleur pourrait tripler d'ici 2050 en Île-de-France. Déjà, les épisodes caniculaires provoquent une baisse généralisée de la mobilité et accentuent les tensions sur les réseaux. Les infrastructures ferroviaires sont particulièrement concernées, avec des risques accrus de déformation des rails ou d'incidents sur les caténaires.

Face à ces situations, les comportements évoluent. Les Franciliens privilégient d'abord la réduction ou le décalage de leurs déplacements plutôt qu'un changement de mode de transport. Le télétravail apparaît comme le principal amortisseur : deux tiers des télétravailleurs choisissent de rester à domicile en cas de forte chaleur. Les entreprises, de leur côté, se montrent majoritairement plus souples, en autorisant départs anticipés, télétravail ou aménagements horaires.

Pour les auteurs de l'étude, l'enjeu est désormais clair : adapter non seulement les réseaux, mais aussi la gestion de la demande de transport. Dans la lignée des enseignements tirés de la crise sanitaire ou des Jeux olympiques de Paris 2024, ils plaident pour une organisation plus souple des déplacements afin de préserver les mobilités essentielles lors des épisodes climatiques extrêmes. ◆

INITIATIVES

Clémence Bechu, directrice du développement et de l'innovation au sein de l'agence d'architecture Bechu & Associés



© Nathalie Oundjian

« Le climat change… on s'adapte ! »

A l'ombre des villes de demain

Dans sa chronique, Clémence Bechu propose son point de vue mais aussi, de nouveaux modes de faire la ville pour s'adapter au changement climatique.
Ici, il est question de produire de l'ombre dans l'environnement urbain.

Et si l'ombre devenait l'un des marqueurs les plus précieux de la qualité urbaine, révélant notre capacité à adapter la ville aux nouvelles conditions climatiques ?
L'été dernier, une personne senior de mon entourage devait se rendre à la mairie d'une petite ville balnéaire du sud de la France pour une démarche administrative. En raison de quelques travaux, la file d'attente s'étendait à l'extérieur du bâtiment. En pleine canicule, elle a passé plusieurs heures à attendre dehors, avec des dizaines d'autres personnes, sous un soleil écrasant.
En la voyant rentrer épuisée, je lui ai demandé si elle avait au moins trouvé de l'eau et un peu d'ombre. « *De l'eau, oui*, a-t-elle répondu, *mais pour l'ombre, on la suivait tous à mesure qu'elle rétrécissait, et nous avions bien du mal à la partager à la fin…* »
Au-delà de m'être sentie vraiment désolée pour ce proche, cette anecdote loin finalement d'en être une, illustre combien les urbanistes des récentes décennies passées n'ont peut-être pas suffisamment pris en compte les conséquences estivales de la course du soleil dans l'espace urbain, tant l'ombre est brutalement devenue une ressource, et un domaine intrinsèque et incontournable d'un urbanisme de qualité ; une infrastructure essentielle à la ville même.

Un bien commun

Dans un monde où les vagues de chaleur se multiplient, l'ombre devient un bien vital. Une ressource mouvante, inégalement répartie, et parfois même disputée. Comme l'eau, elle pourrait bien devenir l'un des nouveaux biens communs des villes de demain.
Quand il fait très chaud, l'ombre cesse d'être décorative. Elle devient stratégique puisqu'elle conditionne désormais la possibilité même de marcher, d'attendre, de jouer, de travailler ou simplement d'habiter l'espace public. Peut-être demain d'ailleurs, dans certaines villes commencera-t-on à chercher l'ombre comme on cherche aujourd'hui un point d'eau ?
Après plusieurs étés records, un printemps déjà marqué par des températures exceptionnellement élevées, et dans un contexte de retour d'un phénomène El Niño annoncé comme particulièrement intense, cette question n'a plus rien de théorique.
Nous avons construit des villes pour capter la lumière, essentielle à la vie. Nous devons désormais apprendre à produire de l'ombre pour préserver les conditions du vivant.

**Dans un monde où les vagues de chaleur se multiplient, l'ombre devient un bien vital. Nous avons construit des villes pour capter la lumière, essentielle à la vie.
Nous devons désormais apprendre à produire de l'ombre pour préserver les conditions du vivant.**



Comme l'eau, l'ombre pourrait bien devenir l'un des nouveaux biens communs des villes de demain.

© Adobe Stock

Pendant des décennies au 20ème siècle, l'urbanisation des territoires s'est souvent affranchie du climat : généralisation du verre, espaces minéraux, séparation des fonctions, dépendance à la climatisation. Le réchauffement climatique nous oblige désormais à réapprendre à construire des villes situées, capables de composer avec leur géographie, leur orientation, leur vent… et leur ombre. Car dans un monde à +50°C, l'ombre devient elle-même une condition d'habitabilité.

Furtive écriture du temps, l'ombre n'existe pas seule. Elle naît de la rencontre entre une temporalité, un lieu, un climat et une forme. Localisée, mouvante, non stockable et inégalement répartie, l'ombre devient un enjeu démocratique. Car l'ombre n'est pas répartie équitablement. Certaines rues, certains quartiers, certaines écoles ou arrêts de bus en manquent cruellement. Comme l'a souligné Isabelle Baraud-Serfaty, fondatrice d'Ibicity, dans ses travaux sur « l'ombre comme nouvelle rareté urbaine », l'accès à l'ombre pourrait devenir demain un véritable indicateur d'inégalités territoriale*.

De nouveaux outils à créer

L'idée serait donc de la considérer comme une infrastructure invisible conditionnant à la fois les usages, les mobilités et les enjeux sanitaires. Car là où les écarts peuvent dépasser 20°C entre surfaces exposées et ombragées, entre température ressentie et température mesurée, l'ombre redessine les usages. Nous sommes à la veille d'un renversement urbain qui implique désormais que nous produisions de l'ombre.

Si l'ombre est un bien partagé, elle n'est pas encore gouvernée pour mieux la partager. Les villes pourraient demain piloter de nouveaux indicateurs favorisant un urbanisme chronoclimatique : indice d'accès à l'ombre par quartier, cartographie dynamique des zones ombragées selon l'heure du jour pour y projeter des usages adaptés, continuité ombragée des parcours piétons, ou encore des « shade score » intégrés aux documents d'urbanisme selon le niveau d'exposition aux vagues de chaleur, diagnostiqué par des outils tel l'UCIX développé par The Climate Company. Des applications urbaines pourraient également guider les habitants vers les parcours les plus ombragés selon l'heure et la température, comme une nouvelle forme de navigation climatique. Aussi, des incitations fiscales sous forme de bonus pourraient récompenser les porteurs de projets produisant de l'ombre.

Demain, certaines villes afficheront peut-être des panneaux « Share your shadow ! » comme s'il s'agissait d'un nouveau geste de civilité climatique. Dans un monde surexposé, la qualité d'une ville ne se lira peut-être plus seulement dans sa lumière, mais dans sa capacité à offrir de l'ombre à tous, faisant de celle-ci une infrastructure politique de l'adaptation climatique.

Comme l'eau, l'ombre ne doit pas devenir un luxe, mais un bien commun : une infrastructure invisible à partager, à protéger et à rendre accessible au plus grand nombre.

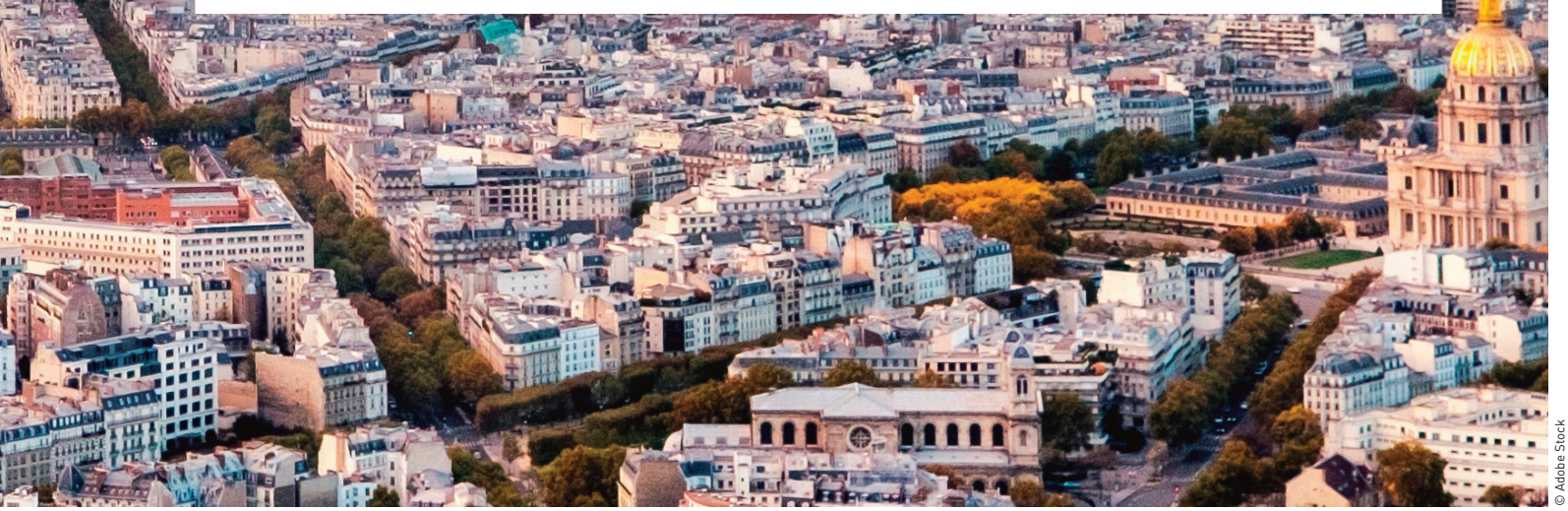
« *Quel partage de l'ombre dans les villes de demain ?* », Fabrique de la Cité. ◆



GRAND ANGLE

Métropole du Grand Paris La démonstration par l'action

À l'occasion du salon de l'AMIF, grand rendez-vous des élus franciliens organisé les 2 et 3 juin à Paris, Stéphane Beaudet, président de l'Association des maires d'Île-de-France, revient sur les grands enjeux auxquels sont confrontées les collectivités locales franciliennes après les élections municipales de mars dernier : gouvernance territoriale, finances locales, transition écologique... Ce dossier propose également un éclairage sur les priorités portées par la Métropole du Grand Paris, suite à la réélection de Patrick Ollier à sa présidence. L'institution métropolitaine entend démontrer sa capacité à agir concrètement au service des 130 communes qui la composent, notamment en matière de transition écologique. L'occasion d'évoquer le Centre Aquatique Olympique, vaisseau amiral de la Métropole, qui accueillera cet été les Championnats d'Europe de natation. La Métropole du Grand Paris entend plus que jamais démontrer sa capacité d'action et son rôle stratégique dans l'avenir francilien.



© Adobe Stock



Le salon de l'AMIF en 2025 © AMIF

Salon de l'AMIF 2026 : accompagner les élus

À peine installés, les nouveaux conseils municipaux doivent déjà se projeter dans l'action. Les 2 et 3 juin, le Salon de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF) se positionne comme le premier grand rendez-vous pour outiller les élus locaux face aux exigences de leur mandat.

Par Sébastien Fournier

À l'heure où débute une nouvelle mandature, l'AMIF entend jouer pleinement son rôle de facilitateur et de lieu de ressources pour les élus franciliens. Pour sa 30e édition, le Salon propose un programme résolument tourné vers le concret, afin d'accompagner maires, adjoints et conseillers municipaux dans la mise en œuvre de leurs projets.

Exercer un mandat local ne s'improvise pas. De la définition d'un projet municipal à sa déclinaison opérationnelle, l'élu doit composer avec une multiplicité d'acteurs : équipes municipales, services administratifs, partenaires institutionnels et privés, sans oublier les habitants eux-mêmes. Une équation complexe qui exige à la fois vision stratégique et sens du collectif.

Dans ce contexte, le Salon de l'AMIF s'impose comme un véritable laboratoire de bonnes pratiques. Plus de 50 conférences et forums rythmeront ces deux journées, animés par des experts et des personnalités reconnues. Parmi les temps forts, Stéphane Bern interviendra dans le cadre de la séquence « Parole d'un acteur engagé », autour d'un sujet emblématique : le patrimoine, entre contrainte et opportunité pour les territoires.

Le Salon de l'AMIF s'impose comme un véritable laboratoire de bonnes pratiques.

Agir efficacement au service des territoires

Au-delà des échanges, l'événement se veut également opérationnel. Plus de 200 exposants, publics et privés, seront présents pour accompagner les collectivités dans leurs projets. Des espaces dédiés favoriseront les rencontres entre élus, permettant de partager expériences et retours de terrain, dans un esprit de coopération.

Accessible gratuitement, le Salon encourage la venue en équipe, pour renforcer la cohésion et faciliter l'appropriation des enjeux du mandat. Entre apports théoriques et solutions concrètes, il ambitionne de fournir aux élus les clés nécessaires pour agir efficacement au service de leurs territoires. ◆

L'AMIF, au service des élus franciliens

L'Association des Maires d'Île-de-France (AMIF) est, depuis plus de 30 ans, au service des communes de la Région capitale. Elle permet aux maires, acteurs de la République du quotidien, de porter auprès des pouvoirs publics, leurs préoccupations ou obstacles rencontrés dans l'exercice de leurs fonctions. Ce rôle fondamental joué par l'AMIF explique sans nul doute sa pérennité ainsi que son attractivité qui n'a cessé de croître, puisque plus de 80 % des communes franciliennes sont aujourd'hui membres de l'Association.

ENTRETIEN AVEC STÉPHANE BEAUDET, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES MAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE, MAIRE D'ÉVRY-COURCOURONNES

« *Le mandat municipal s'est considérablement durci* »



© AMIF

À l'occasion de la 30e édition du Salon de l'AMIF, Stéphane Beaudet, président de l'Association des maires d'Île-de-France et maire d'Évry-Courcouronnes, revient sur les défis qui attendent les élus locaux en ce début de mandat. Entre contraintes budgétaires, attentes croissantes des habitants et nécessité de simplifier l'action publique, il défend le rôle du Salon comme un espace concret d'accompagnement, d'échanges et de solutions pour les territoires.

Propos recueillis par Sébastien Fournier

Le Salon de l'AMIF intervient au début du mandat municipal. En quoi est-il particulièrement utile pour les élus aujourd'hui ?

Cette 30e édition du Salon de l'AMIF arrive à un moment stratégique, quelques mois après les élections municipales. Les nouvelles équipes entrent pleinement dans l'exercice de leurs responsabilités et ont besoin de repères, d'échanges et de solutions concrètes. Le Salon est justement conçu comme un outil d'accompagnement des élus : il permet de mieux appréhender les grands enjeux du mandat, de rencontrer des partenaires, de partager des retours d'expérience et de trouver des réponses très opérationnelles aux problématiques du quotidien.

Cette année, l'accent est particulièrement mis sur l'accompagnement des nouveaux élus avec les ateliers « Début de mandat », pensés pour donner des clés très concrètes sur le fonctionnement communal, les finances locales ou encore les grandes priorités territoriales.

Vous parlez souvent de l'AMIF comme d'un « facilitateur ». Concrètement, qu'est-ce que cela signifie pour un maire aujourd'hui ?

Être facilitateur, c'est créer du lien et rendre les choses plus simples pour les élus locaux. Les maires doivent aujourd'hui gérer des sujets de plus en plus complexes : sécurité, logement, transition écologique, finances locales, énergie… L'AMIF est là pour les accompagner, leur apporter de l'expertise, défendre leurs intérêts auprès de l'État et leur permettre d'échanger entre pairs.

.../...

Le Salon illustre parfaitement cette mission en réunissant, en un même lieu, collectivités, institutions, entreprises et experts.

Exercer un mandat local semble de plus en plus complexe. Qu'est-ce qui a le plus changé selon vous ces dernières années ?
Le mandat s'est considérablement durci. Les attentes des habitants sont de plus en plus fortes et immédiates, alors même que les moyens financiers se réduisent. Les maires doivent répondre à des urgences multiples tout en composant avec une forte instabilité réglementaire et budgétaire. À cela s'ajoutent des crises successives, sanitaire, énergétique, sociale, qui ont renforcé la pression sur les collectivités.

« Cette année, l'accent est particulièrement mis sur l'accompagnement des nouveaux élus avec les ateliers « Début de mandat », pensés pour donner des clés très concrètes sur le fonctionnement communal, les finances locales ou encore les grandes priorités territoriales. »

Qu'est-ce qu'un élu peut concrètement venir chercher au Salon qu'il ne trouve pas ailleurs ?
Le Salon offre une vision globale et très concrète des solutions disponibles pour les territoires. Les ateliers "Début de mandat", les conférences thématiques ou encore les échanges avec les exposants permettent aux élus de repartir avec des outils immédiatement utiles. Cette année, les résultats exclusifs du sondage ODOXA auprès de 1 000 Franciliens permettront aussi aux maires de mieux comprendre les attentes de leurs administrés en ce début de mandat. Le programme abordera également des sujets très actuels comme l'alimentation durable ou la lutte contre les narcotrafics, avec une approche tournée vers les solutions et le partage d'expériences. Enfin, la présence de Stéphane Bern autour du patrimoine donnera aussi un éclairage intéressant sur la valorisation des territoires.

« Les communes doivent continuer d'investir alors que les charges augmentent fortement, notamment avec les coûts de l'énergie, et que les dotations diminuent. »

Vous êtes aussi maire d'Évry-Courcouronnes. Quelles sont, selon vous, les priorités des maires franciliens pour les prochaines années ?
Les priorités sont claires : le logement, la sécurité du quotidien, la qualité des services publics et la transition écologique. Mais derrière ces enjeux, il y a une difficulté majeure : la contrainte budgétaire. Les communes doivent continuer d'investir alors que les charges augmentent fortement, notamment avec les coûts de l'énergie, et que les dotations diminuent.

Comment voyez-vous l'avenir de l'organisation institutionnelle, notamment autour de la Métropole du Grand Paris ?
Le constat est partagé : l'organisation actuelle du Grand Paris manque de lisibilité et reste trop complexe. C'est pourquoi l'AMIF a lancé un groupe de travail réunissant élus, experts et institutionnels pour réfléchir à son avenir.
Une chose ressort clairement : il faut simplifier l'organisation, clarifier les compétences et rendre l'action publique plus efficace, tout en préservant la commune, qui reste l'échelon de proximité essentiel pour les habitants. Le Grand Paris doit être mieux armé pour répondre aux grands défis des prochaines années, sans éloigner la décision du terrain.

Qu'est-ce qui reste, malgré tout, le moteur de l'engagement d'un maire aujourd'hui ?
Ce qui motive encore les maires, c'est l'utilité concrète de leur action. Être maire, c'est agir directement pour améliorer la vie des habitants. Malgré les difficultés, c'est un engagement profondément humain, fondé sur la proximité, l'écoute et le sens du service public. ◆

« L'organisation actuelle du Grand Paris manque de lisibilité et reste trop complexe. C'est pourquoi l'AMIF a lancé un groupe de travail réunissant élus, experts et institutionnels pour réfléchir à son avenir. »

spirit

« Il faut sortir d'une logique de zoning pour recréer des territoires mixtes et durables »

Face aux mutations des usages et à la nécessité de rapprocher lieux de vie et lieux de travail, Spirit Grands Projets défend une approche urbaine fondée sur la recomposition de territoires mixtes. Pour André de Pompignan, président de la filiale, l'enjeu est désormais de transformer des friches et des fonciers privés en véritables quartiers de ville, conciliant activités, logements, qualité d'usage et exigences environnementales.



ENTRETIEN AVEC…

André de Pompignan
président de Spirit Grands Projets

Spirit Grands Projets défend une approche qui dépasse l'échelle du bâtiment pour penser le territoire dans son ensemble. Pourquoi ?
Nous sommes dans une période de profondes transformations urbaines. Nous avons quitté une logique de zoning et faisons désormais face à des friches qu'il faut recomposer intelligemment. Notre rôle consiste à comprendre les nouveaux besoins et à construire, avec les acteurs locaux, des projets capables de recréer des espaces de ville cohérents et durables.

Pourquoi cette logique partenariale avec les collectivités est-elle essentielle ?
Parce qu'il faut être à l'écoute des territoires et de leurs attentes réelles. Certains besoins ne ressortent pas d'une simple analyse de marché : équipements, espaces publics, continuités urbaines… Même lorsque nous intervenons sur des fonciers privés, nous participons à une transformation urbaine qui doit répondre à un intérêt collectif.

Comment concilier performance économique et ambitions environnementales ?
Tout repose sur un bon calibrage du projet et sur son insertion dans le tissu urbain existant. Il faut parvenir à créer des espaces capables d'accueillir logements, activités et services tout en renaturant les sols et en intégrant des solutions énergétiques adaptées. La qualité environnementale commence d'ailleurs par la qualité d'usage offerte aux futurs habitants et usagers.

Vous présentez l'opération d'Orly comme emblématique du savoir-faire de Spirit. Pourquoi ?
Ce projet, développé avec Grand Paris Aménagement, illustre parfaitement notre vision de la ville de demain. Sur une ancienne friche d'activités, nous avons imaginé une cohabitation harmonieuse entre activités économiques et résidentielles. Le parc d'activités protège même les logements des nuisances extérieures. L'ensemble repose sur un important travail sur les accès, les circulations et les continuités piétonnes.
À Orly, tous les logements sont traversants et disposent d'espaces extérieurs. Le stationnement a été intégré sous les bâtiments afin de libérer des espaces végétalisés et recréer de la biodiversité sur une ancienne friche industrielle. Ce sont des choix concrets qui améliorent immédiatement le quotidien des habitants.

Quel principal enseignement tirez-vous de cette opération pour les futurs projets urbains ?
Nous sommes convaincus que ce modèle est reproductible à plus grande échelle. Les parcs d'activités ne sont plus pensés comme des espaces fermés. Ils s'ouvrent sur la ville, à condition d'organiser intelligemment les accès, les flux et les continuités urbaines.



Les Jardins du Pelvoux à Orly (94) - Aménageur : Grand Paris Aménagement
Tom Darmon Architecture

Patrick Ollier, un troisième mandat sous le signe de la gouvernance partagée



© photo MGP

Réélu à l'unanimité à la présidence de la Métropole du Grand Paris, Patrick Ollier entame une troisième mandature placée sous le signe du consensus et de la coopération avec les communes. Dix ans après la création de l'institution, le maire de Rueil-Malmaison entend poursuivre une gouvernance partagée tournée vers la protection des communes et le soutien aux projets portés par les maires.

Par Sébastien Fournier

Réélu à l'unanimité des suffrages exprimés le 13 avril dernier à la présidence de la Métropole du Grand Paris (MGP), Patrick Ollier entame une troisième mandature dans un climat politique rare : celui du consensus. Seul candidat en lice, le maire de Rueil-Malmaison a reçu le soutien de l'ensemble des groupes politiques de l'institution métropolitaine, LR, UDI, PS, écologistes et communistes, illustration d'une gouvernance partagée patiemment construite depuis la création de la Métropole en 2016.

Dans l'hémicycle métropolitain, installé sous la présidence du doyen d'âge Jacques Kossowski, cette réélection a valeur de symbole. Dix ans après la naissance de la Métropole du Grand Paris, Patrick Ollier apparaît plus que jamais comme le garant d'une méthode fondée sur le dialogue avec les communes et sur la recherche d'équilibres politiques au service des communes de la Métropole.

Patrick Ollier apparaît plus que jamais comme le garant d'une méthode fondée sur le dialogue avec les communes et sur la recherche d'équilibres politiques au service des communes de la Métropole.

« *La Métropole est le lieu où le consensus émerge face à l'adversité* », a-t-il déclaré après son élection. Une formule qui résume l'esprit d'une institution encore jeune mais confrontée à des défis considérables : aménagement, transitions écologique et énergétique, mobilités douces, lutte contre les inondations, adaptation climatique, rééquilibrage territoriale ou encore finances locales.

Une Métropole au service des 130 communes

Depuis sa création, Patrick Ollier défend une vision très claire de la Métropole du Grand Paris : celle d'un outil au service des maires et des 130 communes qui composent l'espace métropolitain. Cette philosophie, souvent rappelée par le président réélu, explique en partie la stabilité politique de l'institution.

la Métropole a progressivement fait sa place en se positionnant comme un partenaire des collectivités locales, complémentaire aux actions menées par les autres acteurs. « *Nous poursuivrons dans cette voie pour une Métropole qui protège ses communes et soutient ses 130 maires* », a insisté Patrick Ollier.

Ce rôle de soutien s'est illustré dès les premières décisions de la nouvelle assemblée métropolitaine. À l'unanimité, le Conseil métropolitain a ainsi acté le principe d'un financement destiné à la remise en état de l'hôtel de ville de Fresnes, après les actes de vandalisme survenus fin mars. La Métropole prendra en charge 50 % du reste à charge des travaux supportés par la commune. Au-delà de ce geste symbolique, cette décision traduit une volonté politique constante : faire de la Métropole un amortisseur et un levier de solidarité territoriale. ◆

Le bureau métropolitain de la Métropole du Grand Paris

Le Président



Patrick OLLIER
Maire de Rueil-Malmaison

Les Vices-Président(e)s



Lamia EL AARAJE
Première adjointe au Maire de Paris



Philippe LAURENT
Maire de Sceaux



Raphaëlle PRIMET
Conseillère de Paris



Mohamed GNABALY
Maire de l'Ile-Saint-Denis



Georges SIFFREDI
Conseiller métropolitain de Chatenay-Malabry, Président du département des Hauts-de-Seine



Daniel GUIRAUD
Adjoint au maire des Lilas



Geoffroy BOULARD
Maire du 17ème arrondissement de Paris



Manuel AESCHLIMANN
Maire d'Asnières-sur-Seine



Abdel SADI
Maire de Bobigny



Quentin GESELL
Maire de Dudny



Luc CARVOUNAS
Maire d'Alfortville



Philippe DALLIER
Maire des Pavillons-sous-Bois



Richard DELL'AGNOLA
Maire de Thiais



Pascal PELAIN
Maire de Villeneuve-la-Garenne



Denis CAHENZLI
Adjoint au Maire d'Aulnay-sous-Bois



Jacques-Alain BENISTI
Maire de Villiers-sur-Marne



Gilles HAGEGE
Maire de Nogent-sur-Marne



Mélody TONOLLI
Adjointe au maire de Paris



Paul SIMONDON
Conseiller de Paris



Hervé GICQUEL
Maire de Charenton-le-Pont

Les Conseiller(e)s métropolitain(e)s délégué(e)s



Didier GONZALES
Maire de Villeneuve-le-Roi



Hélène de COMARMOND
Maire de Cachan



Etienne LANGEREAU
Maire de Montrouge



François DECHY
Maire de Romainville



Anne-Gaëlle LEYDIER
Première adjointe au maire de Villejuif



Daniel-Goerges COURTOIS
Conseiller de Paris



Xavier LEMOINE
Maire de Montfermeil



Marine ROSSET
Adjointe au maire de Paris



Pierre-Yves MARTIN
Maire de Livry-Gargan



Françoise LECOUFLE
Maire de Limeil-Brévannes



Sébastien BENETEAU
Premier adjoint au maire de Juvisy-sur-Orge



Vincent BEDU
Maire de Santeny



Camille GICQUEL
Adjointe au maire d'Argenteuil



Pauline LE FUR
Maire de Fontenay-aux-Roses



Jean-Philippe GAUTRAIS
Maire de Fontenay-sous-Bois



Lucie CASTETS
Maire du 12ème arrondissement de Paris



Hervé CHEVREAU
Maire d'Epinay sur-Seine



Nathalie GUESDON
Maire de Mandres-les-Roses



Virginie de CARVALHO
Maire de Tremblay-en-France



Johanne KOUASSI
Adjointe au maire de Paris



Delphine BURKLI
Maire du 9ème arrondissement de Paris



Fatah AGGOUNE
Maire de Gentilly



Magalie THIBAULT
Maire de Rosny-sous-bois



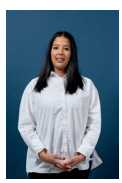
Zartoshte BAKHTIARI
Maire de Neuilly-sur-Marne



Théa FOURDRINIER
Conseillère de Paris



Philippe PEMEZEC
Maire du Plesis-Robinson



Naïga STEFEL
Adjointe au maire de Vitry-sur-Seine



Sofia BOUTRIH
Adjointe au maire de Saint-Denis



Eric SCHAHL
Conseiller de Paris

SALON AMIF

SALON DE L'ASSOCIATION DES MAIRES D'ILE-DE-FRANCE



Rendez-vous les
02 | JUIN
03 | 2026
PARIS EXPO

Inscriptions en ligne
www.salon-amif.fr

ENGAGEMENT & PROXIMITÉ DE L'ÉLU LOCAL

Quelles clés pour réussir son mandat ?

Rendez-vous au **premier événement d'Ile-de-France** dédié aux nouveaux élus de la mandature 2026.

Un programme élaboré sur mesure pour répondre à vos enjeux, des **rencontres pratiques,** des **solutions innovantes :** venez en équipe !

PORTE DE VERSAILLES
HALL 6
SALON-AMIF.FR

QUINZE MAI
CONCEPTEUR D'ÉVÉNEMENTS

Un budget 2026 adopté à l'unanimité



© MGP

Le conseil métropolitain réuni le 29 avril à la Métropole du Grand Paris

Adopté à l'unanimité dans un contexte budgétaire particulièrement contraint, le budget 2026 de la Métropole du Grand Paris confirme les priorités portées par Patrick Ollier : protéger les communes, maintenir un haut niveau d'investissement local et renforcer la prévention des inondations. Une stratégie de solidarité territoriale maintenue malgré la baisse des ressources de la Métropole.

Par Sébastien Fournier

Quelques semaines après la réélection de Patrick Ollier, le Conseil métropolitain a adopté à l'unanimité son budget 2026. Là encore, le consensus politique autour des orientations financières témoigne d'une méthode de travail collective associant les différents groupes politiques, portée par Philippe Laurent, vice-président chargé des finances, ainsi que Gilles Carrez.

Ce budget intervient pourtant dans un contexte particulièrement contraint. La Métropole doit faire face à une diminution de 50 millions d'euros de ses ressources en 2025 et à nouveau 50 millions d'euros en 2026, conséquence des efforts nationaux de redressement des finances publiques et de la baisse des dotations de l'État.

Malgré cette pression budgétaire, la Métropole du Grand Paris entend maintenir son action au service de ses communes tout en maîtrisant ses dépenses de fonctionnement. Trois priorités structurent ce budget 2026.

Protéger les communes

Premier axe : préserver les capacités financières des communes métropolitaines. La Métropole reverse chaque année 95 % de ses ressources aux collectivités locales, soit 3,372 milliards d'euros au titre des attributions de compensation. Depuis 2016, près de 34 milliards d'euros ont ainsi été redistribués aux communes.

Ce mécanisme est issu du « pacte fondateur » conclu entre Patrick Ollier et Gilles Carrez lors de la création de la Métropole. Il permet notamment de compenser les pertes de recettes liées à la disparition progressive de certains impôts économiques.

La Métropole du Grand Paris revendique ainsi un rôle de stabilisateur financier du bloc communal, avec près de 2 milliards d'euros mobilisés en dix ans pour soutenir les collectivités.

La Métropole doit faire face à une diminution de 50 millions d'euros de ses ressources en 2025 et à nouveau 50 millions d'euros en 2026.

Maintenir l'investissement local

Deuxième priorité : poursuivre un haut niveau d'investissement malgré les contraintes financières. En 2026, la Métropole mobilisera 152 millions d'euros d'investissements propres, un niveau supérieur à la moyenne des cinq dernières années.

Ces crédits financeront notamment le Fonds d'investissement métropolitain ; le Fonds pour les équipements structurants ; le Fonds énergie et biodiversité ; le Plan Vélo métropolitain ; le programme « Centres-Villes Vivants » ; ou encore des projets liés à l'innovation et à l'intelligence artificielle. L'objectif reste inchangé : accompagner les projets portés par les maires et soutenir la transformation urbaine à l'échelle métropolitaine.

La Métropole reverse chaque année 95 % de ses ressources aux collectivités locales, soit 3,372 milliards d'euros au titre des attributions de compensation.

Renforcer la prévention des inondations

Enfin, la compétence GEMAPI poursuit sa montée en puissance. La taxe dédiée atteindra 50 millions d'euros en 2026, soit une hausse de 10 millions d'euros par rapport à 2025.

En lien avec l'EPTB Seine Grands Lacs, la Métropole poursuit le développement d'une stratégie fondée sur la « réciprocité de la solidarité » entre l'amont et l'aval du bassin de la Seine afin de mieux prévenir le risque inondation.

Parmi les actions engagées figurent le financement du casier pilote Seine Bassée ; le développement des zones d'expansion des crues ; les paiements pour services environnementaux auprès des agriculteurs ; ou encore la gestion du système d'endiguement et de batardeaux le long de la Seine et de la Marne, la renaturation de cours d'eau et l'accompagnement des territoires ruraux concernés par les politiques de prévention.

En 2026, la Métropole mobilisera 152 millions d'euros d'investissements propres, un niveau supérieur à la moyenne des cinq dernières années.

Une gouvernance stabilisée

À travers cette nouvelle mandature, Patrick Ollier entend donc poursuivre le travail engagé depuis près de dix ans : consolider la place de la Métropole du Grand Paris comme espace de coopération entre les collectivités et outil de solidarité territoriale.

Dans un contexte budgétaire tendu et face aux nombreux défis urbains et climatiques, la capacité de la MGP à maintenir un fonctionnement consensuel apparaît comme l'un des principaux marqueurs de cette nouvelle étape. ◆





Une « cour oasis » à Savigny-sur-Orge, un projet visant à lutter contre les îlots de chaleur urbains au sein des établissements scolaires.

© MGP

La transition écologique change d'échelle dans la Métropole du Grand Paris

Face à l'urgence climatique, la Métropole du Grand Paris entend agir pour accélérer la décarbonation. Avec son Plan Climat-Air-Énergie Métropolitain 2026-2032, adopté en février dernier, la Métropole fixe une feuille de route ambitieuse pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 et accélérer la décarbonation à l'échelle métropolitaine. Au-delà des objectifs affichés, elle mise désormais sur des outils opérationnels, financiers et d'ingénierie pour accompagner concrètement la transition écologique dans les 130 communes qui la composent.

Par Sébastien Fournier

Canicules plus fréquentes, tensions énergétiques, impératif de décarbonation, adaptation des bâtiments et des espaces publics… Face à l'accélération des effets du changement climatique, la Métropole du Grand Paris entend désormais passer à une nouvelle phase de son action climatique. Adopté à l'unanimité le 20 février 2026, sur présentation de Daniel Guiraud, vice-président de la Métropole, le nouveau Plan Climat-Air-Énergie Métropolitain (PCAEM) 2026-2032 fixe une feuille de route ambitieuse pour les années à venir, avec un objectif clairement affiché : accélérer concrètement la transition écologique à l'échelle des 130 communes qui compose la Métropole.

La Métropole du Grand Paris fixe une trajectoire exigeante et pleinement assumée : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en réduisant de plus de 90 % les émissions de gaz à effet de serre, en diminuant de 55 % la consommation d'énergie finale et en portant à 48 % la part des énergies renouvelables.

Dans la continuité du premier Plan Climat adopté en 2018, la Métropole renforce son rôle central de coordinateur et d'accompagnateur de la transition énergétique et climatique auprès des communes métropolitaines. Cette montée en puissance a d'ailleurs été reconnue par l'ADEME, qui lui a attribué en 2025

le label Climat-Air-Énergie 3 étoiles.
Au-delà des objectifs affichés, la Métropole démontre sa capacité à agir concrètement sur les leviers structurants de la transition : rénovation énergétique, accélération des mobilités douces, adaptation aux impacts du changement climatique, développement des énergies renouvelables ou encore amélioration durable de la qualité de l'air.

Une trajectoire ambitieuse

Le nouveau PCAEM repose sur une programmation opérationnelle articulée autour de 42 chantiers prioritaires et de plus de 150 mesures concrètes. La Métropole du Grand Paris fixe une trajectoire exigeante et pleinement assumée : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en réduisant de plus de 90 % les émissions de gaz à effet de serre, en diminuant de 55 % la consommation d'énergie finale et en portant à 48 % la part des énergies renouvelables et de récupération dans le mix énergétique métropolitain. La Métropole fait également des mobilités douces un levier majeur de transformation.
Elle engage une action volontariste pour rééquilibrer les modes de déplacement, avec un objectif de 12 % de part modale du vélo dès 2028, appuyé par le développement de 260 kilomètres d'aménagements cyclables dans le cadre du « Plan Vélo Métropolitain », structuré en 10 lignes et desservant 86 communes métropolitaines.
Mais le nouveau Plan Climat entend aussi répondre aux enjeux d'adaptation aux effets actuels et à venir du dérèglement climatique. La Métropole structure une réponse à la hauteur des ambitions de ces enjeux : contribution à l'adaptation thermique du bâti existant, renforcement de la protection contre les inondations, ou encore accélération de la renaturation du territoire avec la plantation de 100 000 arbres d'ici 2030 et la restauration de 5 000 mètres de cours d'eau.



260 kilomètres d'aménagements cyclables sont déployés dans le cadre du « Plan Vélo Métropolitain », comme ici à Montreuil.

© MGP

La rénovation énergétique des établissements scolaires : une priorité pour la Métropole

Au-delà de la définition de sa stratégie, la Métropole s'engage désormais pour accélérer le passage à l'opérationnel. La rénovation énergétique des bâtiments publics s'impose comme l'un des principaux axes d'action. Parmi les priorités identifiées : les établissements scolaires. La Métropole du Grand Paris s'est fixé l'objectif d'accompagner la rénovation de 500 écoles en cinq ans. Pour cela elle s'est associée au programme EduRénov', porté par la Banque des Territoires, afin d'aider les communes à accélérer la rénovation thermique de leur patrimoine scolaire. La Métropole a ainsi prévu une enveloppe de 10 millions d'euros destinée à financer une partie des intérêts des prêts contractés par les communes auprès de la Banque des Territoires. À terme, ce mécanisme doit permettre d'accompagner jusqu'à 200 millions d'euros de travaux. Objectif : améliorer le confort des élèves et réduire durablement les consommations énergétiques.
D'autres outils financiers et techniques sont utilisés pour renforcer la capacité d'investissement des communes. Le « Fonds Énergies », doté de 100 millions d'euros pour la période 2023-2030, accompagne les projets de rénovation énergétique et de développement des énergies renouvelables. Depuis 2023, 29 projets de rénovation de bâtiments publics ont ainsi été soutenus à hauteur de 23,8 millions d'euros, dont 18,6 millions consacrés à des écoles.
Au-delà des aides financières, le dispositif EduRénov propose également un accompagnement technique et méthodologique des collectivités. Webinaires, ingénierie, audits énergétiques, assistance à maîtrise d'ouvrage ou encore prêts bonifiés doivent permettre aux communes de franchir le cap de la rénovation.
La Métropole soutient également le développement des « cours oasis », projets visant à lutter contre les îlots de chaleur urbains au sein des établissements scolaires. Désimperméabilisation des sols, végétalisation, développement de l'ombrage et meilleure gestion des eaux pluviales figurent parmi les principaux aménagements soutenus. À ce jour, 137 projets de cours Oasis ont déjà été accompagnés dans le cadre du Fonds d'investissement métropolitain (FIM), pour améliorer durablement le quotidien des plus jeunes. ◆



© Adobe Stock

La Métropole pilote un vaste projet de solarisation des bâtiments publics, dans le cadre d'un appel à initiative privé.

Le programme ELENA, un levier européen pour accélérer la rénovation énergétique

Pour accélérer la transition énergétique à l'échelle métropolitaine, la Métropole du Grand Paris renforce ses capacités d'ingénierie technique et financière. Elle s'est ainsi positionnée avec succès sur le programme européen ELENA (European Local ENergy Assistance), porté par la Banque européenne d'investissement (BEI), dont la Métropole est devenue lauréate en 2026.

À travers ce dispositif, la Métropole bénéficie d'une aide de 2,34 millions d'euros destinée à financer les dépenses d'ingénierie nécessaires à la mise en œuvre de projets de rénovation énergétique ambitieux. L'objectif est clair : permettre aux communes de transformer plus rapidement leur patrimoine public, qu'il s'agisse d'écoles, de gymnases, de bâtiments administratifs ou d'équipements municipaux avec pour ambition 50 bâtiments d'ici 3 ans pour 100 millions d'euros d'investissement générés.

Le programme ELENA prend en charge jusqu'à 90 % des coûts liés aux études préparatoires, aux audits énergétiques et aux missions d'assistance technique indispensables avant le lancement des travaux.

Avec ELENA, la Métropole du Grand Paris franchit ainsi une étape décisive : transformer l'ambition environnementale en capacité opérationnelle et se positionner comme un véritable accélérateur de la rénovation énergétique à l'échelle métropolitaine.

Efficacité énergétique et développement du solaire

La Métropole du Grand Paris accompagne également les collectivités sur la transition énergétique et dans leurs obligations du décret tertiaire. Elle déploie depuis 2022, un outil de suivi énergétique des bâtiments publics pour 60 collectivités.

Engagée en faveur de la sobriété énergétique, la Métropole du Grand Paris a également accompagné en 2025 la mobilisation de ses collectivités en finançant et coordonnant le déploiement d'un concours pédagogique d'économies d'énergie : le concours ACTEE CUBE Ville, organisé en partenariat avec le FNCCR, IFPEB et le Cerema. 21 villes métropolitaines et 3 arrondissements parisiens se sont lancés dans l'expérimentation, évitant le rejet de 325 tonnes de CO^2 en un an, et réalisant 237 000 € d'économies sur 179 bâtiments inscrits. Au total, la Métropole a remporté le concours avec 10 communes lauréates à l'échelle nationale.

La Métropole du Grand Paris accompagne également les collectivités sur la transition énergétique et dans leurs obligations du décret tertiaire. Elle déploie depuis 2022, un outil de suivi énergétique des bâtiments publics pour 60 collectivités.

Enfin, la Métropole pilote un vaste projet de solarisation des bâtiments publics, dans le cadre d'un appel à initiative privé. Mené avec 21 communes, ce projet prévoit l'installation de panneaux photovoltaïques sur 30 toitures de bâtiments publics. Il représente un investissement privé de 6 millions d'euros et permettra d'augmenter la production photovoltaïque de 5GWh, soit près de 20 % de la production totale de la Métropole.

Au fil des années, la Métropole du Grand Paris affirme ainsi sa capacité à structurer une véritable ingénierie territoriale au service de la transition écologique. Car, derrière les objectifs climatiques, le principal défi reste désormais celui du changement d'échelle : accompagner les communes. ◆



© MGP

Le Centre Aquatique Olympique Métropole du Grand Paris (CAO MGP) accueille les Championnats d'Europe de natation du 31 juillet au 16 août 2026.

Le Centre Aquatique Olympique Métropole du Grand Paris replonge dans le grand bain européen

Un an après son ouverture au grand public, le Centre Aquatique Olympique Métropole du Grand Paris s'apprête à être de nouveau l'hôte d'exploits sportifs internationaux. Du 31 juillet au 16 août 2026, l'équipement de la Métropole du Grand Paris situé à Saint-Denis sera le site des Championnats d'Europe de natation, confirmant sa double vocation : héritage majeur des Jeux de Paris 2024 et équipement structurant au service des métropolitains comme du sport international.

Deux ans après les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, le Centre Aquatique Olympique Métropole du Grand Paris (CAO MGP) confirme son statut d'équipement emblématique de l'héritage olympique français. Ouvert au grand public en juin 2025, le site accueillera du 31 juillet au 16 août 2026 les Championnats d'Europe de natation organisés notamment par la Fédération Française de Natation (FFN), renouant ainsi avec les grandes compétitions internationales.

Situé à Saint-Denis, face au Stade de France, le Centre Aquatique Olympique, vaisseau amiral de la Métropole du Grand Paris, se distingue par une singularité rare : celle de conjuguer sport de haut niveau et pratique quotidienne ouverte au plus grand nombre. Pensé comme un équipement durable, il est devenu en quelques mois un lieu dédié à la fois au savoir-nager, à la pratique sportive des habitants comme des athlètes et à l'accueil d'événements internationaux majeurs.

Une configuration adaptée

L'organisation des Championnats d'Europe de natation 2026 constitue ainsi une nouvelle étape importante dans la vie du site et dans la continuité de l'héritage laissé par les Jeux de Paris 2024. Pendant plus de deux semaines, les meilleures délégations européennes s'affronteront au sein du CAO MGP lors des épreuves de natation, de natation artistique et de plongeon, tandis que les épreuves d'eau libre se dérouleront à Paris.

Pour accueillir cette compétition continentale d'envergure, le Centre Aquatique Olympique retrouvera une configuration « olympique » adaptée aux grands événements sportifs. Les tribunes, actuellement configurées pour accueillir environ 3 000 spectateurs dans le cadre de l'exploitation grand public, seront portées à près de 5 000 places afin de répondre aux standards des compétitions internationales.

Au-delà de l'événement sportif lui-même, ces Championnats d'Europe illustrent la volonté de la Métropole du Grand Paris de faire vivre durablement les infrastructures issues des Jeux olympiques.

Partenaire de l'événement, la Métropole du Grand Paris voit dans cette compétition une nouvelle démonstration du rôle structurant du Centre Aquatique Olympique pour l'espace métropolitain. En un an seulement, l'équipement est devenu à la fois un lieu de pratique populaire (proposant des activités aquatiques, du padel, des salles de fitness et de l'escalade) et un symbole du rayonnement sportif métropolitain.

La billetterie grand public des Championnats d'Europe de natation 2026 est ouverte depuis le 31 juillet 2025, un an jour pour jour avant le lancement de la compétition. Plusieurs disciplines seront programmées au CAO MGP : la natation artistique du 31 juillet au 5 août, le plongeon du 31 juillet au 6 août et les épreuves de natation du 10 au 16 août 2026. ◆



Mobilités : entre urgence climatique et équité territoriale



À l'heure où les mobilités se trouvent au cœur des transitions territoriales, environnementales et sociales, le salon Mobco, organisé du 9 au 11 juin à Paris Expo Porte de Versailles par le GART et l'UTPF, entend plus que jamais s'imposer comme le rendez-vous incontournable des acteurs du transport public et de la mobilité durable. Dans un contexte marqué par la nécessité de décarboner les déplacements, de renforcer l'attractivité des transports collectifs et de répondre aux fractures territoriales, cette édition intervient à un moment charnière pour le secteur.

Alors que le Parlement débat actuellement d'une future loi-cadre consacrée au financement des transports publics, les collectivités et opérateurs cherchent de nouveaux leviers pour accompagner l'explosion des besoins d'investissement, qu'il s'agisse du renouvellement des réseaux urbains, du ferroviaire ou des mobilités du quotidien.

Dans ce dossier, nous donnons la parole à Annelise Avril, présidente du GIE Objectif Transport Public et directrice générale France Grands Réseaux urbains chez Keolis. Nous revenons également sur les grands enjeux qui traversent aujourd'hui le secteur : les débats autour du financement des infrastructures et des réseaux, l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, mais aussi les difficultés persistantes d'accès à la mobilité dans les territoires ruraux et éloignés. Car derrière les innovations technologiques et les ambitions affichées, la mobilité reste avant tout une question d'équité territoriale et de cohésion sociale.

© Adobe Stock



Le salon European Mobility Expo en 2024, ancêtre du Mobco qui se tient à Paris du 9 au 11 juin.

© GIE Objectif transport public

Le GIE Objectif Transport public inaugure son premier salon Mobco

Issu de la fusion des Rencontres nationales du transport public et d'European Mobility Expo, le Mobco ouvre ses portes le 9 juin à Paris. De quoi embrasser l'ensemble des enjeux de la mobilité sur les territoires et découvrir les solutions adaptées à chacun.

Décarbonation des territoires, revitalisation des centres-villes, mais aussi cohésion sociale et inclusion des plus vulnérables… Au lendemain des élections municipales, nombreux sont les chantiers qui attendent les nouvelles équipes. Pour relever la plupart de ces défis, une mobilité bien conçue, adaptée aux besoins et aux attentes des habitants, constitue un levier très puissant.

Installé à Paris Expo du 9 au 11 juin, le Mobco ambitionne d'offrir aux acteurs du secteur les éléments d'analyse et de connaissance nécessaires à la mise en œuvre de leurs ambitions. Ceci dans un contexte particulièrement tendu de changement climatique, d'instabilité géopolitique, de crise énergétique et de restrictions budgétaires. Né de la fusion de deux évènements régulièrement organisés par le GIE Objectif Transport public – les Rencontres nationales du transport public (RNTP) et European Mobility Expo (EuMo Expo) –, ce nouveau salon accueillera 250 exposants pour 10 000 visiteurs : élus des collectivités et leurs équipes techniques, opérateurs publics et privés, industriels, fournisseurs de solutions, sociétés de conseil ou d'ingénierie, etc.

Installé à Paris Expo du 9 au 11 juin, le Mobco, ambitionne d'offrir aux acteurs du secteur les éléments d'analyse et de connaissance nécessaires à la mise en œuvre de leurs ambitions.

Matière à réflexion

Quelque 150 intervenants y prendront la parole dans le cadre d'une cinquantaine d'évènements – conférences, ateliers, pitchs, remises de prix et autres tables rondes – qui se dérouleront en partie sur une grande scène centrale. Au programme : des échanges sur les grands défis du secteur, comme l'IA, la souveraineté industrielle, l'ouverture du ferroviaire à la concurrence, l'évolution de la logistique ou encore la mobilité militaire, la présentation d'outils et d'innovation, mais également des prises de parole d'experts venus d'ailleurs pour enrichir la réflexion.

Le chef étoilé Thierry Marx témoignera par exemple de son expérience en matière d'inclusion. La glaciologue Heïdi Sevestre évoquera le dérèglement climatique. La neuropsychologue Sylvie Chokron décryptera les ressorts invisibles des prises de décision et la cheffe de la division villes et développement durable à l'OCDE, Aziza Akhmouch, esquissera les contours de la métropole de demain. Autres invités : les ministres du Transport, Philippe Tabarot, et de l'Industrie, Sébastien Martin, qui pourront évoquer l'actualité chaude comme la très attendue loi-cadre sur les transports. ◆

ENTRETIEN AVEC ANNELISE AVRIL,
PRÉSIDENTE DU GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC.

« *La mobilité est un levier puissant au service des territoires* »

Faire de la mobilité un levier au service des territoires : telle est l'ambition portée par la première édition du Mobco, fruit du rapprochement des deux grands rendez-vous du secteur. Pour Annelise Avril, présidente du GIE Objectif Transport Public, les enjeux dépassent largement la seule question des déplacements. Cohésion territoriale, attractivité, adaptation au changement climatique, data et innovation : les collectivités disposent d'un puissant outil d'action, à condition de pouvoir le financer et l'adapter aux défis à venir.

Propos recueillis par Nadia Gorbatko



© UTPF

Pourquoi avoir choisi de fusionner les Rencontres nationales du transport public (RNTP) et European Mobility Expo (EuMo Expo) ?

Ces deux évènements distincts avaient été créés pour des publics différents par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), d'une part, et par l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF), d'autre part, tous deux associés au sein du GIE Objectif Transport public. Ils avaient lieu alternativement tous les deux ans. Mais nous nous sommes aperçus qu'il existait de plus en plus de convergence entre ces publics et que cette distinction n'avait plus vraiment lieu d'être.

Une occasion d'adopter un nouveau format ?

En effet, à cette occasion, nous avons souhaité faire un pas de côté en élargissant le panel des invités susceptibles de nourrir et d'éclairer les réflexions des visiteurs ; comme c'est le cas du chef cuisinier Thierry Marx ou de la glaciologue Heïdi Sevestre. Nous diversifions aussi les formats – tables rondes, ateliers, conférences…– en fonction de la finalité de ces interventions. Quant aux thématiques abordées, nous couvrons celles qui se trouvent au cœur des enjeux des territoires et de leur écosystème, à l'échelle macro comme à l'échelle locale. Nous ferons une place aux sujets transversaux au cœur de

« La mobilité permet de faire la couture entre les différentes pièces du patchwork local, de relier les habitants. Elle impacte aussi considérablement leur quotidien. C'est le droit des droits. »

« La prise en compte de l'adaptation au changement climatique n'est pas encore arrivée à maturité, même si les évènements extrêmes récents, les inondations, les tempêtes, les canicules, ont joué un rôle de révélateur. »

l'actualité, tels que la souveraineté industrielle ou l'ouverture à la concurrence du ferroviaire, et aux outils omniprésents comme le numérique, ainsi qu'à l'innovation. Un nouveau prix pour les « territoires pionniers » a par ailleurs été créé. Nous avons reçu beaucoup de candidatures intéressantes et avant-gardistes, sources d'inspiration.

Quelle est la première préoccupation des nouvelles équipes municipales selon vous en matière de mobilité ?
Je dirais que c'est l'équité et la cohésion territoriale. La mobilité permet de faire la couture entre les différentes pièces du patchwork local, de relier les habitants. Elle impacte aussi considérablement leur quotidien. C'est le droit des droits. Sans elle, pas d'accès au soin ou au travail. Mais elle peut également représenter un levier pour revitaliser les centres bourgs en cours de désertification, pour rendre un territoire plus attractif et séduire les d'entreprises. D'une manière plus générale, les élus attendent des solutions concrètes au service de leur territoire. Cependant leur cadre financier contraint les empêche d'activer tous les leviers souhaités.

A l'inverse quel sujet peine à s'imposer ?
La prise en compte de l'adaptation au changement climatique n'est pas encore arrivée à maturité, même si les évènements extrêmes récents, les inondations, les tempêtes, les canicules, ont joué un rôle de révélateur avec des conséquences directes sur l'autonomie des flottes de véhicules électriques, par exemple, ou sur les infrastructures. Ces dernières ne sont pas pensées pour des manifestations climatiques de cette ampleur. Pas plus que les ateliers ou les dépôts. Comment les rendre résilients ? On commence à en discuter. Les retours d'expérience de plus en plus nombreux permettront d'alimenter les réflexions.

Quelle place pour la data ?
Jusqu'à présent, elle concernait plutôt des cas d'usage un peu limités. Aujourd'hui, les outils qui l'utilisent prennent leur essor sur un champ beaucoup plus large qu'avant. Il peut s'agir d'applications en temps réel comme d'applications à vocation prédictives, sur l'affluence à bord des transports en commun, par exemple, ou sur le vieillissement du matériel roulant, des batteries… Cette tendance va s'accentuer car on produit de plus en plus de données.

LE GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC

Depuis 2005, **le GIE Objectif Transport Public réunit le Groupement des autorités responsables de transport (GART) et l'Union des transports publics et ferroviaires (UTPF).**

Quels sont les enjeux du GIE Objectif Transport Public cette année ?
Déjà réussir le Mobco et l'installer dans le paysage comme un incontournable pour les acteurs de la mobilité. Ensuite mener à bien la « Rentrée du Transport Public » que l'on organise chaque année pour promouvoir les transports en commun. La prochaine sera axée sur le thème de la santé. En effet, prendre les transports publics plutôt que de faire les trajets en voiture permet de lutter contre la sédentarité. Une partie du parcours se fait forcément à pied ou à vélo. ◆

BioGNV : Une solution immédiatement disponible pour décarboner les transports publics des métropoles

Les métropoles sont aujourd'hui confrontées à un triple impératif : réduire rapidement les émissions de gaz à effet de serre, garantir la continuité du service public de transport et renforcer leur souveraineté énergétique. Dans ce contexte exigeant, les solutions immédiatement disponibles prennent une valeur stratégique. Parmi elles, le BioGNV s'impose comme un levier concret et opérationnel.



ENTRETIEN AVEC...

Jérôme DOUY

Responsable des relations mobilité et des marchés publics chez GRDF

Pourquoi le BioGNV suscite-t-il aujourd'hui un intérêt croissant des métropoles ?

Les collectivités doivent agir vite, mais sans fragiliser leurs réseaux. Le BioGNV apporte une réponse pragmatique : c'est une solution déjà industrialisée, disponible, qui permet d'engager une réduction immédiate des émissions tout en s'appuyant sur des infrastructures existantes. Pour une AOM, c'est la possibilité de décarboner sans rupture de service ni transformation lourde des organisations.

En quoi cette solution est-elle adaptée aux réseaux de transport public ?

Les bus et cars BioGNV offrent des autonomies compatibles avec les contraintes d'exploitation, ainsi que des temps d'avitaillement comparables au diesel. Cela permet aux exploitants de maintenir la performance opérationnelle des réseaux. La transition énergétique doit rester invisible pour l'usager : c'est un point clé pour les élus comme pour les services techniques.

Qu'en est-il des performances environnementales ?

Elles sont aujourd'hui bien établies. En analyse de cycle de vie, le BioGNV permet jusqu'à 80 % de réduction des émissions de CO2 par rapport au diesel. Il réduit également très fortement les émissions de polluants locaux et contribue à une baisse significative du bruit, un enjeu majeur en milieu urbain dense. Ces bénéfices sont reconnus au niveau européen : le biométhane, aussi appelé gaz vert, est pleinement intégré dans la directive RED III comme énergie renouvelable.

Le BioGNV répond-il aussi aux enjeux de souveraineté énergétique ?

Le biométhane ou gaz vert est produit localement, à partir de déchets agricoles, agro-alimentaires et boues de station d'épuration, Il valorise des ressources existantes et s'inscrit dans une logique d'économie circulaire. En France, plus de 800 sites de méthanisation sont déjà en fonctionnement. Pour les métropoles, c'est un levier concret pour réduire la dépendance aux énergies importées tout en soutenant l'économie locale.

Comment le BioGNV s'inscrit- il dans le paysage global des solutions de décarbonation ?

Il n'y a pas de solution unique. Les collectivités ont besoin d'un mix énergétique équilibré. Le BioGNV complète l'électrification et l'hydrogène, notamment pour les réseaux interurbains, les longues distances ou les territoires soumis à des contraintes d'infrastructures. C'est cette complémentarité qui permet de sécuriser les trajectoires de décarbonation.

CHIFFRES CLÉS – BIOGNV (FRANCE)

- + de 39 000 véhicules GNV, dont plus de 12 200 poids lourds et 10 700 bus et cars.
- Plus d'un véhicule GNV sur deux roule déjà au BioGNV.
- 800 stations d'avitaillement publiques/privées opérationnelles.
- 15,6 TWh de biométhane injectés en 2025 et objectif de 44 TWh pour 2030.
- Jusqu'à –80 % de CO_2 par rapport au diesel en ACV

Source : PANORAMA BIOGNV 2026

« L'énergie est notre avenir, économisons-la »

Pour en savoir plus sur le BioGNV

Financement des infrastructures : un avenir encore incertain

Si le projet de loi-cadre sur le développement des transports soumis par le gouvernement a bien été voté par les sénateurs, le calendrier de son parcours à l'Assemblée reste encore flou. Mais, surtout, il renvoie la question pivot des financements à un nouveau texte.

Par Nadia Gorbatko



© Adobe Stock

L'enveloppe nécessaire aux infrastructures ferroviaires a été évaluée à 4,5 Md €.

A l'issue de la conférence de financement des mobilités, l'été dernier, le ministre des Transports, Philippe Tabarot, avait promis une loi-cadre pour le développement des transports. En dépit du climat d'instabilité politique du pays, il a finalement tenu parole, au grand soulagement des acteurs du secteur. Présenté en conseil des ministres, en février dernier, son texte a été adopté par le Sénat le 28 avril, à une large majorité. Il devrait théoriquement poursuivre son parcours à l'Assemblée nationale.

Fruit d'un consensus transpartisan sur la nécessité d'un choc d'offre, d'une régénération des réseaux, très dégradés, et de la décarbonation de la mobilité, le projet vise à graver dans le marbre le principe d'une loi de programmation pluriannuelle de financement des transports, sur dix ans au moins, et l'affectation à ce secteur des recettes issues du renouvellement des concessions autoroutières entre 2031 et 2036 : 2,5 milliards d'euros par an environ, soit un peu moins du montant requis pour rajeunir les infrastructures ferroviaires, routières et fluviales existantes, désignées comme prioritaires.

Le texte valide par ailleurs le recours aux financements privés pour moderniser le réseau ferroviaire et l'indexation des prix des billets sur l'inflation, ainsi que des mesures favorables à l'électrification des véhicules et à la décarbonation des flottes de poids lourds. Il soutient aussi l'intermodalité, par le biais du développement des gares routières notamment.

Tout en reconnaissant les avancées du texte, des associations d'élus déplorent « un rendez-vous manqué » en raison de l'absence de réponses structurelles en termes de financements.

Priorité à l'existant et à la fluidité

Les sénateurs ont apporté quelques retouches à l'ensemble en insistant sur la priorité à donner à la régénération et à la modernisation des réseaux ainsi qu'au report vers les modes massifiés. A ce titre, ils facilitent la mutualisation des moyens entre autorités organisatrices des mobilités (AOM) et le parcours des voyageurs : amélioration de la billettique, via l'interopérabilité, distribution des titres sur tous les sites de vente et création d'une « garantie de correspondance » en cas de trajet opéré par plusieurs opérateurs, par exemple.

La Chambre haute introduit également la nécessité de prendre en compte l'adaptation au changement climatique dans les futures lois de programmation, de favoriser le développement du transport ferroviaire dans tous les territoires, y compris sur les lignes les moins rentables, souvent menacées de disparition, et d'accélérer le lancement des services express régionaux métropolitains (SERM). Elle réintègre également les infrastructures cyclables dans le champ programmatique.

Saluée comme « le premier grand texte sur les transports depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019 » par la ministre de l'Aménagement du territoire, Françoise Gatel, à l'issue du vote, la proposition a été globalement bien reçue. Région de France la juge ainsi « structurante » pour l'avenir des mobilités, se félicitant en particulier de l'intégration des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) dans le périmètre des financements.

Les financements attendront

Mais, tout en reconnaissant les avancées du texte, d'autres associations d'élus déplorent « un rendez-vous manqué » en raison de l'absence de réponses structurelles en termes de financements. « Alors que les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) doivent faire face à l'augmentation des coûts d'exploitation, à la modernisation des réseaux et aux impératifs de transition écologique, aucune réponse concrète n'est apportée sur l'évolution du versement mobilité ou sur les ressources dédiées aux transports collectifs », déplore ainsi France urbaine. Taxes nouvelles, mobilisation des certificats d'économie d'énergie (CEE), modification de l'assiette du versement mobilité, recettes du système européen de plafonnement et d'échange d'émissions (ETS), taxe additionnelle à la taxe de séjour… L'année dernière, les participants à la conférence Ambition France Transport avaient pourtant rivalisé d'imagination pour trouver de nouvelles ressources. Mais ils devront attendre.

« La ventilation précise des recettes et des dépenses entre les différents modes et les différents territoires fera l'objet de discussions approfondies dans le cadre de la loi de programmation », a indiqué Philippe Tabarot aux sénateurs, le 15 avril dernier. Les nouvelles enveloppes issues de la renégociation des concessions autoroutières ne seront, de toute façon, pas disponibles avant cinq ans, au moins.

L'enveloppe nécessaire aux infrastructures avait été évaluée à plusieurs milliards d'euros par an, dont 4,5 Md€ pour le seul réseau ferré vieux de 25 ans en moyenne.

Des besoins urgents

Lors de la conférence sur les transports, l'enveloppe nécessaire aux infrastructures avait été évaluée à plusieurs milliards d'euros par an, dont 4,5 Md€ pour le seul réseau ferré vieux de 25 ans en moyenne. Une addition menacée de croissance exponentielle si des mesures ne sont pas prises d'urgence pour remettre à niveau l'existant, à minima. « Plus l'investissement tarde, plus le coût de la régénération du réseau est élevé et plus la qualité de service se dégrade », précisait le groupe SNCF dans son « cahier d'acteur ».

Face à l'ampleur des investissements à prévoir, les collectivités rappellent donc avec insistance leurs besoins criants, en termes de leviers financiers, mais également de visibilité et de stabilité. L'examen du texte par les députés ne sera peut-être pas de tout repos. Quant à sa version finale, pourra-t-elle aboutir avant la fin du quinquennat ? Rien ne le garantit. « L'ordre du jour est chargé à l'Assemblée nationale, nous n'avons même pas encore d'information sur la session extraordinaire de juillet », remarque la député écologiste Christine Arrighi.

Si c'était le cas, le financement des mesures ne serait pas pour autant assuré. Il ne s'agit que d'une loi ordinaire, explique la députée. « Elle se contente de prendre des engagements pour l'avenir, avec la fin des concessions autoroutières. Mais, hormis sur quelques points spécifiques, elle reste une simple ambition. Ce qui importe, c'est le concret. A ce titre, les décrets d'annulation de crédits annoncés par le Premier ministre et le contenu du budget pour 2027 seront révélateurs. »

Des signaux contradictoires

En attendant, faisant fi des recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures (COI) sur la nécessité de réactualiser le projet et de réexaminer « attentivement les alternatives », le Premier ministre a d'ores et déjà confirmé, le 7 mai dernier, la mobilisation par l'Etat de 150 millions d'euros en 2026 puis de 260 millions d'euros en 2027, afin de lancer de manière « irréversible » la ligne à grande vitesse Bordeau-Toulouse. Dans un rapport publié en avril dernier, le COI alertait le gouvernement contre le risque « d'éviction des programmes de régénération et de modernisation des réseaux existants dans l'affectation des crédits publics, au bénéfice de projets d'infrastructures nouvelles ». Il évaluait le coût de ce chantier à 10,4 milliards d'euros. ◆



L'opérateur ferroviaire espagnol Renfe s'est positionné sur le terrain de la grande vitesse entre Madrid et Marseille.

© Adobe Stock

Ferroviaire : une ouverture à la concurrence en demi-teinte

L'accession de nouveaux opérateurs au marché des trains de voyageurs offre-t-elle les bénéfices attendus ? Cinq ans après la mise sur les rails des premières rames, le bilan est largement positif en termes d'offre et de coûts. Mais de nombreux freins persistent qui pourraient à termes fragiliser la démarche.

Par Nadia Gorbatko

Il y a dix-sept ans, la France commençait à ouvrir son marché ferroviaire à la concurrence, pour se conformer aux règles européennes, en débutant par le transport international. En 2018, la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire élargissait ensuite la mesure aux services « librement organisés » (TGV), à partir de décembre 2020, et aux « services publics conventionnés » (TER, Transiliens, Intercités), à compter de décembre 2019 ; les autorités organisatrices des mobilités (AOM) se voyant dans l'obligation de passer par des appels d'offres dans un délais de 10 ans après le mois de décembre 2023.

Ces dispositions ont mis du temps à se concrétiser. Aujourd'hui, sur une soixantaine d'opérateurs recensés en Europe, deux nouveaux seulement se sont positionnés sur le terrain de la grande vitesse : Trenitalia entre Paris, Lyon et Milan, Paris et Marseille, Renfe entre Madrid et Marseille, Barcelone et Lyon. Une liaison Barcelone-Toulouse prévue par la compagnie espagnole est au point mort, une autre entre l'Espagne et Paris, tout simplement abandonnée.

Du côté des TER, une unique ligne issue de la concurrence est aujourd'hui opérationnelle, reliant Marseille à Nice.

Les lignes bougent doucement

Du côté des TER, une unique ligne issue de la concurrence est aujourd'hui opérationnelle, reliant Marseille à Nice depuis l'année dernière, dévolue à Transdev. Mais d'autres liaisons s'y ajouteront bientôt : dans le Grand-Est, toujours avec Transdev, dans les Hauts-de-France avec RATP Dev, en Ile-de-France, pour les tramways, avec Stretto (Keolis et SNCF Voyageurs) et la RATP. Quant aux Intercités Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon, ils ont bien été soumis à un appel d'offres par l'Etat, mais SNCF Voyageurs l'a remporté. Il faut compter deux ans au moins pour accueillir un nouvel opérateur, selon SNCF Réseau : le temps de construire le projet, de le financer, d'acheter le maté-

riel roulant et de le faire homologuer ; un peu plus encore pour les TGV.
« On parle ici de transformation. Ce sont des process longs. Il faut d'abord comprendre comment cela fonctionne et s'assurer de bonnes conditions pour que tout se passe bien. Cela pourrait aller plus vite, si l'ensemble des données des lignes étaient partagées. Mais cela nous permet aussi une montée en puissance graduelle pour un meilleur service aux usagers et une bonne intégration des équipes », explique Edouard Hénaut, Directeur général France de Transdev.
Comme l'avait envisagé l'Autorité de régulation des transports dans un rapport prospectif de 2021, s'appuyant sur l'expérience d'autres pays, cette évolution des règles s'est bel et bien traduite par une baisse des coûts : de l'ordre de 20 % à 30 % pour les TER, notamment, selon Hervé Maurey et Marie-Claire Carrère-Gée, rapporteurs spéciaux sur les crédits de la mission Écologie, développement et mobilité durables du Sénat.

L'offre s'améliore mais…

La plupart des Régions ayant choisi de ne pas réduire leur enveloppe financière, cette irruption de la concurrence permettra également l'élargissement du trafic. Les premiers lots attribués dans le sud ont ainsi vu leur offre augmenter de 75 % à 100 %, avec une amplitude horaire plus large, de 6 heures à plus de 23 heures, et un taux de fréquentation en hausse de

…/…

Cette évolution des règles s'est bel et bien traduite par une baisse des coûts : de l'ordre de 20 % à 30 % pour les TER.



Dans les Hauts-de-France, RATP Dev exploitera le réseau TER.

© Adobe Stock

22 % en moins d'un an. Un phénomène qui concerne aussi les TGV puisque les prestations de Trenitalia et de Renfe s'ajoutent désormais à celles de l'opérateur historique.
Fermée il y a dix ans, la liaison Nancy-Contrexéville rouvrira par ailleurs en 2027, sous la houlette de Nova 14 (Transdev, NGE, Banque des Territoires). Concessionnaire pour 22 ans, la compagnie rénovera 75 kilomètres de voies et gèrera le trafic. Même en Occitanie et en Bretagne, où les AOM ont reconduit SNCF pour dix ans, les conventions se sont révélées plus intéressantes financièrement. En termes de services aux voyageurs, la concurrence pourrait aussi s'avérer un efficace levier d'innovation. « Sur la ligne Marseille-Nice, nous atteignons 99 % de ponctualité et une note de satisfaction des voyageurs plus de 8 sur 10 pour le service » se félicite Edouard Hénaut.

Des freins se profilent

De quoi permettre aux Régions de jouer pleinement leur rôle d'autorités organisatrices et de satisfaire les Français « qui ont envie de train », comme le souligne Christophe Fanichet, président-directeur général de SNCF Voyageurs. Mais le tableau présente d'indéniables zones d'ombre. Cette nouvelle donne engendre par exemple des frais supplémentaires pour les collectivités : pour recruter des collaborateurs de haut niveau, une dizaine a minima selon les sénateurs, pour le paiement de bureaux d'études ou encore pour la création d'ateliers de maintenance, évaluée à plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de millions d'euros.
Autre difficulté rencontrée par les AOM, mais aussi par les opérateurs des lignes à grande vitesse : un accès insuffisant au matériel roulant, en raison de commandes trop importantes à des fournisseurs sursollicités. Sans parler des délais, souvent jugés beaucoup trop longs pour obtenir une homologation. Une situation préjudiciable au développement de l'offre : 15 % de la demande serait insatisfaite sur fonds de pénurie de rames pour les TGV.
En parallèle, si le prix des péages français, les plus chers d'Europe, rebute certains candidats, les réductions accordées par SNCF Réseau aux volontaires, pour les séduire, fragilisent les recettes du gestionnaire et donc le financement de ses infrastructures vieillissantes. « Ses prévisions de recettes ont déjà été revues à la baisse », signale Marie-Claire Carrère-Gée. De leur côté, pour les TGV, les opérateurs pourraient être tentés de privilégier les trajets les plus rentables, déséquilibrant ainsi la péréquation actuelle au profit des moins fréquentés.

Cette nouvelle donne engendre des frais supplémentaires pour les collectivités : pour recruter des collaborateurs de haut niveau, pour le paiement de bureaux d'études ou encore pour la création d'ateliers de maintenance, évaluée à plusieurs dizaines voire plusieurs centaines de millions d'euros.

Mais les projets perdurent

Autre écueil souvent mentionné par les opérateurs : la lenteur de la modernisation des équipements, notamment de la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Les sénateurs pointent par ailleurs le nombre important des lots de lignes TER à mettre en concurrence d'ici 2033 pour respecter la loi : une cinquantaine. « Or les entreprises nouvelles entrantes ne peuvent pas répondre à plus de trois offres par an », remarque Hervé Maurey, inquiet à l'idée que seule SNCF présente un dossier.
Afin de simplifier la vie des usagers, des améliorations sont par ailleurs attendues : la coordination des correspondances, la possibilité de passer d'un opérateur à un autre en cas d'incident sur le parcours, la rationalisation de la billettique et l'ouverture des plateformes de vente aux offres de tous les opérateurs, afin de proposer aux usagers des tarifs transparents et des trajets « sans couture ». Trop de problèmes menaçant le processus concurrentiel ont été sous-estimés, analyse Marie-Claire Carrère-Gée : « Comme si les pouvoirs publics avaient fait le choix de s'en remettre aux seules vertus de la concurrence »
Ces difficultés ne semblent toutefois pas doucher l'enthousiasme des opérateurs : quinze appels d'offre sont en cours pour le TER. Pour le TGV, Velvet s'est positionné sur l'axe Atlantique, Kevin Speed sur Lille, Strasbourg et Lyon de Paris, et Virgin Trains sur des liaisons transmanche. Du côté des atypiques, un « train de neige » Paris-Bourg Saint Maurice est envisagé par Pegasus, un train de nuit Paris-Berlin via Bruxelles par European Sleeper et un Paris-Bordeaux en Ouigo par SNCF voyageur. ◆

1 Etude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs (ART).
2 Le bilan incertain de la concurrence ferroviaire sur les finances publiques (Sénat).

À LOUER
BUS ÉLECTRIQUE, SPACIEUX, LUMINEUX ET CONFORTABLE. IDÉAL JUSQU'À 22 PERSONNES.

LOCATION LONGUE DURÉE 36 MOIS*



Louez votre minibus Karsan e-JEST et passez à une mobilité 100% électrique, encore plus responsable, tout en maitrisant vos coûts. **À partir de 4 400 € HT / mois,** vous optimisez votre flotte et votre budget. Karsan e-JEST est le minibus 100% électrique le plus apprécié en Europe depuis 5 ans !
Un essai, un devis ? 06 34 54 76 68 / commercial@hcigroupe.com

Prochain arrêt :
mobco
09-11 JUIN 2026
PARIS
hall 4 - stand 11

KARSAN

HCI

e-JEST

* véhicules neufs en location longue durée 36 mois. Offre valable suivant stock disponible

hcigroupe.com



En zones rurales et périurbaine, des solutions de mobilité toujours insuffisantes

S'il existe une multitude des solutions alternatives à la voiture, ces dernières restent aujourd'hui parcellaires, mises en œuvre à petite échelle et sans véritable organisation dans les territoires moins denses. Un manque d'efficacité problématique en termes de durabilité mais également d'équité pour les populations concernées.

Par Nadia Gorbatko



Des solutions voient le jour pour tenter de pallier le manque de transports en commun dans les zones rurales mais elles restent insuffisantes.

© Adobe Stock

Lignes de cars express et de covoiturage, services d'autos ou de vélos partagés, aménagements cyclables, pôles multimodaux, prêts de voitures solidaires, transports à la demande et même expérimentations de navettes autonomes électriques : partout en France, des solutions voient le jour pour tenter de pallier le manque de transports en commun dans les zones rurales et péri-urbaines et de désenclaver leurs habitants. Le plus souvent mises en place par les autorités organisatrices des mobilités (AOM), intercommunalités et régions, celles-ci sont aussi lancées et animées par des associations, à vocation inclusive ou non, ou de simples citoyens s'appuyant sur l'agilité des réseaux sociaux.

Pour nombre de ces initiatives, le succès est bien au rendez-vous, mais leur portée reste insuffisante pour réduire la place de la voiture sur ces territoires peu dense.

L'hégémonie de la voiture

Pour nombre de ces initiatives, le succès est bien au rendez-vous, mais leur portée reste insuffisante pour réduire la place de la voiture sur ces territoires peu dense. Non seulement sa part modale y atteint 80 %, environ, contre 50 % dans les villes-centres, mais son usage s'y est même intensifié ces quinze dernières années* selon le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Le nombre de kilomètres moyens parcourus par jour et par personne y dépasse en outre les 32 kilomètres, contre 12,2 km en milieu urbain ; démultipliant d'autant les frais engendrés, la fatigue et le stress des 22 millions de Français qui y vivent.

Une situation qui s'aggrave encore en l'absence de permis de conduire, de moyens financiers ou d'aptitudes physiques suffisantes. En matière de déplacements, la précarité toucherait ainsi près de 15 millions de personnes aujourd'hui. « Deux millions de plus qu'en 2023 en raison de l'augmentation du coût des énergies fossiles et de l'éloignement croissant des services publics notamment », précise Soazig Rouillard, coordonnatrice du programme (CEE) pour la mobilité durable et inclusive Tims au sein de Cler solutions. De quoi réduire considérablement l'accès à l'emploi, à la santé, à l'éducation et à la culture des personnes concernées. Un constat très problématique en termes de liberté et d'équité, souligne Patrick Oliva, président-fondateur de l'association Orbimob' dédiée à la transition des mobilités dans le Massif Central. « Mais aussi de vitalité des territoires et de lutte contre la sédentarité, en plus du défi écologique. »

Une organisation poussive

Pour les diverses structures impliquées, la difficulté ne provient pas tant d'un déficit de solutions que d'un manque de rationalisation des actions et de la méconnaissance des organisations entre elles. Afin d'améliorer l'offre l'existante, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 prévoyait pourtant la signature, entre les régions et les acteurs locaux, de « contrats opérationnels de mobilité » à l'échelle des bassins de déplacement, censés favoriser le dialogue et la coordination entre tous. Mais six ans après la promulgation du texte, ces accords « tardent à être déployés », note la Cour des Comptes dans un rapport publié en mars dernier. Fin 2025, seules cinq régions métropolitaines avaient signé de tels documents : 59 au total sur 129 bassins.

Il est de même pour l'élaboration de plans de mobilité simplifiés (PDMS) conseillée aux territoires ruraux et aux villes moyennes et pour les plans d'action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS) dédiés aux publics les plus vulnérables. « Dans certaines régions, la LOM a enclenché une dynamique en faveur de ces outils, comme en Centre-Val de Loire ou en Nouvelle- Aquitaine. La situation reste cependant contrastée et certaines régions font valoir que les PDMS restent un outil complexe et peu adapté aux territoires ruraux », constatent les rapporteurs.

Des écosystèmes à construire

Ces derniers jugent donc indispensable d'assouplir les modalités de coopération entre les acteurs : entre les AOM et les syndicats mixtes, notamment. Les associations militent également pour une meilleure planification des initiatives via le rapprochement des secteurs,

.../...

durable et inclusif, ainsi que des différentes structures : publiques et privées, associations, collectivités, consortiums, plateformes de mobilité, organismes d'insertion, France Travail, agences locales de l'énergie et du climat, etc. « Développons les écosystèmes à la bonne échelle, approuve Francis Demoz, délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive. Certaines AOM ont envie d'agir mais n'ont pas de solutions quand certains organismes ont des solutions mais pas de financement. »

En matière de déplacements, la précarité toucherait ainsi près de 15 millions de personnes aujourd'hui.

Globalement, « les briques existent, résume Soazig Rouillard. On n'a pas grand-chose à réinventer, mais beaucoup trop de sujets restent traités en silos ». Partisan de la diversité des offres, lui aussi, Patrick Oliva porterait volontiers l'ambition un peu plus loin. « L'avenir ne consistera pas seulement à passer du pétrole à l'électrique. Pourquoi ne pas exploiter davantage la piste des biocarburants locaux dans notre région de prairie-forêt, suggère-t-il. Pourquoi ne pas pousser les navettes autonomes en milieu rural ou s'affranchir de nos reliefs de montagne et profiter de nos lacs en montant des projets pilotes d'hydravion électrique ? Il faut investir dans l'innovation et ouvrir le mix. »

Attention aux plus précaires

Une attention spécifique devrait par ailleurs être portée dès le début aux plus vulnérables. « Il ne s'agit pas que d'argent, il faut aussi des compétences et un capital culturel pour se saisir des outils de la mobilité », analyse Soazig Rouillard. Plutôt que de partir de solutions classiques ensuite adaptées aux publics en difficulté, mieux vaudrait donc s'intéresser d'abord à leurs contraintes pour construire des solutions, pensées dans la maille la plus fine, en termes de positionnement des véhicules, de services associés, d'accompagnement, de prise en main, etc.

« Le covoiturage peut se baser sur des mises en relation solidaires, pour l'accompagnement au travail d'un stagiaire, par exemple, explique Soazig Rouillard. Et pour une remise en selle, il faut penser à la taille du vélo. Les modèles standards ne conviennent pas toujours aux femmes, plus petites. C'est une autre manière de penser. » Aujourd'hui, d'après le Laboratoire de la Mobilité Inclusive, 350 organisations œuvrent dans ce secteur, à l'intention de 200 000 bénéficiaires pour un budget de 150 millions d'euros. La formule est payante, puisque six mois après la fin de leur accompagnement, une grosse majorité des personnes continuerait d'utiliser les solutions testées. « Mais l'objectif est d'accompagner 5 à 6 millions de personnes, soit 600 000 chaque année. Il faut pour cela passer à l'échelle, à raison de 300M€ supplémentaires. C'est une question de cohésion sociale », commente Francis Demoz.

Plutôt que de partir de solutions classiques (...), mieux vaudrait donc s'intéresser d'abord à leurs contraintes pour construire des solutions.

L'intendance à la traîne

Pour celui-ci, les financements pourraient être trouvés sans trop de difficultés, entre les Certificats d'économie d'énergie (CEE), les fonds européens, le versement mobilité des entreprises et les moyens accordés à leur politique RSE. Il en va autrement des autres initiatives, en période de restrictions, à l'échelle nationale comme à celle des collectivités. Dédiée surtout aux infrastructures, la loi-cadre en préparation apportera peu de soutien aux offres alternatives. Quant aux futurs Services express régionaux métropolitains (SERM), censés fournir des solutions intermodales hors des métropoles, ils sont construits en étoile vers les centres urbains et ne sont pas encore financés. ◆

Premiers résultats du projet de recherche Updateperriurb porté par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) et plusieurs centres de recherche, publiés au début du mois de mai.

CHIFFRES CLÉS

1 Français sur quatre **aurait déjà refusé un travail faute de moyens de transport.**

30% **des jeunes ruraux ont déjà renoncé à se rendre sur leur lieu d'étude.**

4% **: c'est la proportion des trajets du quotidien covoiturés organisés via une plateforme, le reste étant réalisé de manière informelle.**

25% **du revenu : c'est la part du budget consacré à la mobilité chez les populations les plus vulnérables.**

1 Français sur trois **n'a structurellement pas accès à la voiture en raison de son âge, de ses capacités physiques, notamment.**

44% **des détenteurs du permis renoncent toujours ou souvent à leurs déplacements pour diverses raisons, notamment financières.**

Mobilité, solutions, territoires...

Tout se connecte ici

EuMo Expo et les RNTP deviennent Mobco !
Du 9 au 11 juin 2026 à Paris, Mobco réunit tous les acteurs qui transforment la mobilité durable et partagée. Plus de 10 000 professionnels, 250 exposants et 150 experts y tracent ensemble les lignes qui nous relient. mobco-expo.com

mobco
LE RENDEZ-VOUS GART-UTPF
09-11 JUIN 2026
PARIS

Un événement :
gart LA MOBILITÉ EN COMMUN
UTPF Union des Transports Publics et Ferroviaires

Organisé par le :
GIE Objectif transport public
Groupement des Autorités Responsables de Transport
GART | UTPF Union des Transports Publics et Ferroviaires

Partenaire :
îledeFrance mobilités



LE MIRACLE DE LA CONDITION PHYSIQUE.

Une autonomie accrue sur la ligne : l'eCitaro fuel cell de Mercedes-Benz couvre des trajets exigeants avec de grandes distances sans recharge intermédiaire. Avec jusqu'à 600km d'autonomie ininterrompue pour l'autobus non articulé et 500km pour l'autobus articulé l'eCitaro G. Cela est possible grâce à la combinaison des batteries et d'une pile à combustible compacte. Pour plus d'informations : www.mercedes-benz-bus.com

Mercedes-Benz
The standard for buses.*

*La référence du bus et du car

et Mercedes-Benz sont des marques de Mercedes-Benz Group AG

Daimler Buses France SASU au capital de 14 640 000 euros, 2-6 rue du Vignolle, 95200 Sarcelles, RCS Pontoise no 662 018 068