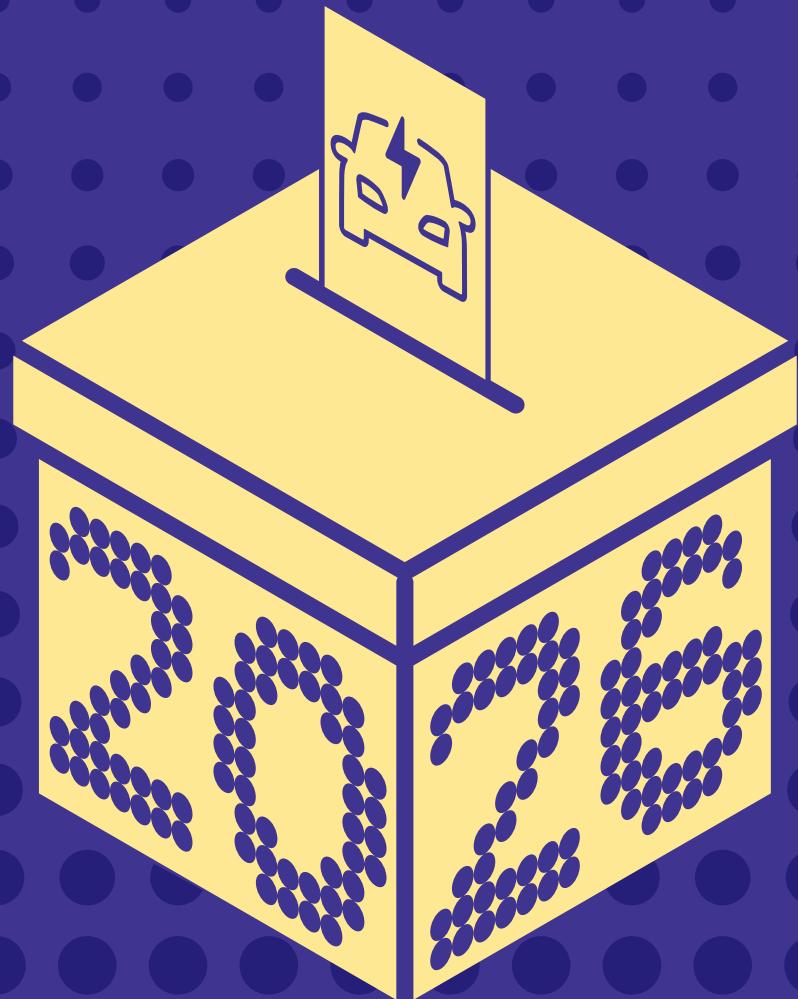


Municipales 2026



La mobilité électrique, un levier clé de la transition écologique dans les territoires

5 actions pour agir localement



Avere
FRANCE

Edito



À l'approche des élections municipales de 2026, les Français expriment une attente forte à l'égard de leurs élus locaux. Dans un contexte national souvent perçu comme éloigné des préoccupations quotidiennes, la commune reste le premier échelon de confiance et d'action.

Une récente étude de l'association Destin Commun souligne un point majeur : à rebours des clivages nationaux, la transition écologique fait l'objet d'un large consensus au niveau local. Près de 6 Français sur 10 estiment que l'action publique devrait faire davantage pour le climat, et 8 sur 10 souhaitent donner plus de pouvoir aux maires pour piloter cette transition.

La mobilité électrique incarne concrètement cette capacité d'action locale. Déployer des infrastructures de recharge, développer des services d'autopartage électrique ou électrifier les flottes publiques, ce sont des choix pragmatiques et visibles qui répondent, à la fois aux enjeux de la transition écologique mais aussi aux besoins quotidiens des administrés.

À travers les initiatives présentées dans cette publication, l'Avere-France souhaite montrer que l'électrification des mobilités, qu'elle soit partagée ou individuelle, n'est pas une injonction abstraite, mais une opportunité pour les communes, en ville comme en milieu rural, dans l'hexagone comme dans les départements et régions d'outre mer. À l'heure du renouvellement des exécutifs locaux, ces initiatives illustrent ce que l'action locale peut produire de plus concret et de plus fédérateur.

Antoine Herteman, président de l'Avere-France

Notre démarche

Se déplacer pour aller travailler, accéder aux services publics, faire ses courses : la mobilité structure le quotidien des habitants et façonne la qualité de vie dans les communes. À l'échelle locale, les choix opérés en matière de mobilité ont des impacts directs sur le pouvoir d'achat, la santé publique et l'attractivité des territoires. Face à l'urgence climatique, les communes disposent de leviers concrets pour agir, au plus près du quotidien de leurs administrés.

Dans ce cadre, la mobilité électrique s'impose progressivement comme une solution au service de la transition écologique des territoires. Déploiement d'infrastructures de recharge, développement de services d'autopartage, électrification de flottes, adaptation des règles de stationnement ou accompagnement de la logistique urbaine : autant de projets qui peuvent être portés ou soutenus à l'échelle communale, en articulation avec les intercommunalités, les syndicats d'énergie et les opérateurs privés.

À l'occasion des élections municipales de 2026, de nombreuses équipes locales s'interrogent sur les marges de manœuvre dont elles disposent pour agir sur les mobilités. Cette publication s'inscrit dans une logique pragmatique : elle vise à clarifier les leviers d'action des communes et à présenter les conditions de réussite de projets de mobilité électrique déjà mis en œuvre sur le terrain.

L'Avere-France, l'association nationale pour le développement de la mobilité électrique qui représente en France les acteurs de l'écosystème, vous propose ainsi de découvrir **cinq actions concrètes à l'échelle communale**. Illustrées par des retours d'expérience, ces fiches visent à montrer que la mobilité électrique est souvent une solution que les équipes municipales peuvent s'approprier et adapter à leur commune.

Sommaire

La mobilité électrique, quels bénéfices ?	4
Action n°1 : Installation de bornes de recharge ouvertes au public	6
Action n°2 : Les solutions d'autopartage électrique	9
Action n°3 : Mettre en place la gratuité du stationnement ou des avantages pour les véhicules électriques	11
Action n°4 : Navette électrique de transport de personnes	13
Action n°5 : Favoriser la logistique urbaine durable	15



La mobilité électrique, quels bénéfices ?

Le véhicule électrique s'impose aujourd'hui comme la réponse concrète aux enjeux environnementaux, sanitaires et économiques liés à la décarbonation du secteur des transports.

Une économie sur le long terme

Rouler en électrique représente un avantage économique certain pour l'utilisateur. Le **coût de l'électricité est inférieur** à celui des carburants fossiles (*a fortiori* lorsque la recharge s'effectue à domicile et au travail). À cela s'ajoutent **des frais d'entretien plus faibles**, liés à une mécanique simplifiée et à l'absence de nombreuses pièces d'usure.

Décarbonation et réduction des nuisances

A l'usage, le véhicule électrique **n'émet aucun gaz à effet de serre**, ce qui en fait un levier essentiel de la décarbonation du secteur des transports, responsable pour près **d'1/3 des émissions de gaz à effet de serre en France**.

Par ailleurs, les véhicules électriques **n'émettent pas de polluants atmosphériques** liées à la combustion de carburants fossiles et contribuent ainsi directement à la **réduction de la pollution de l'air**. Un enjeu majeur de santé publique, responsable chaque année de 40 000 décès prématurés en France.

La mobilité électrique a par ailleurs l'avantage de réduire drastiquement le bruit des transports, en par-



Le bilan environnemental d'un véhicule électrique est 3x inférieur à celui d'un véhicule thermique

ticulier en milieu urbain, qui constitue pour **54% des Français la principale source de nuisances sonores**.

Enfin, l'intérêt environnemental des véhicules électriques est encore renforcé en France grâce à un **mix électrique largement décarboné**. Cette spécificité permet de maximiser leur contribution à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en renforçant la souveraineté énergétique nationale en **diminuant la dépendance aux importations de carburants fossiles**.

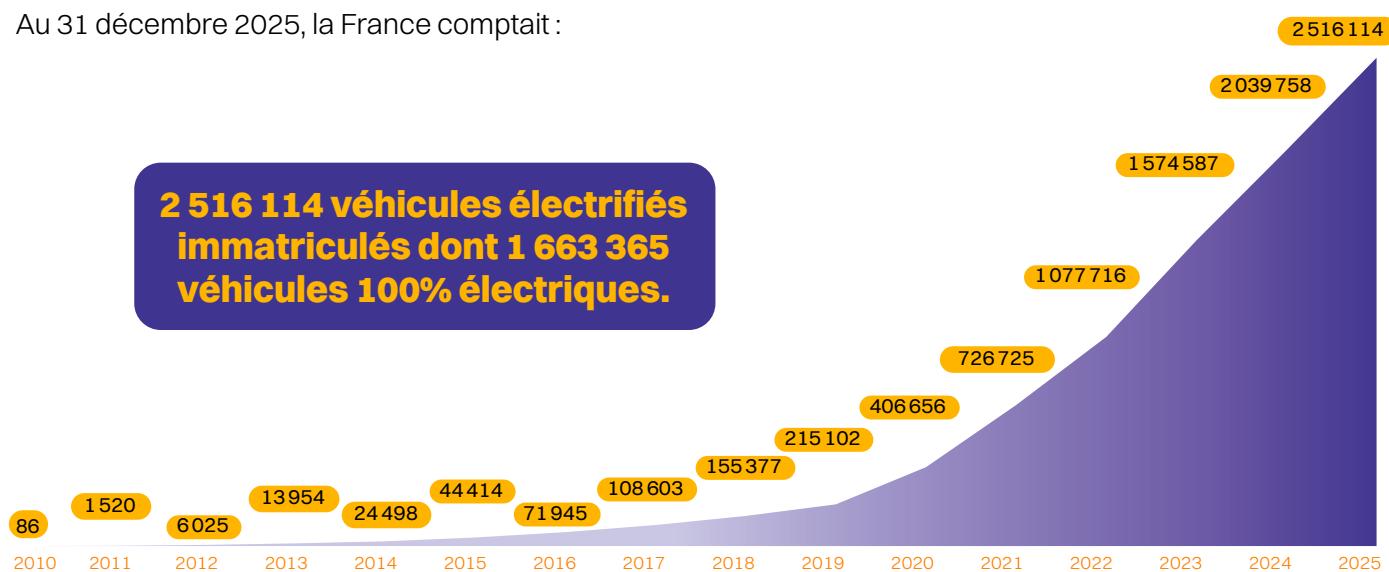
Quelles sont les compétences des communes en matière de mobilités ?

Les communes disposent de compétences concrètes pour soutenir le développement de la mobilité électrique : urbanisme, stationnement, aménagement de la voirie publique. Bien que la majorité des compétences en termes de mobilité ont été transférées aux AOM depuis l'entrée

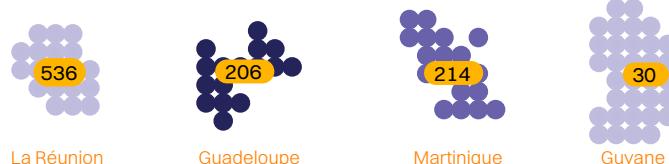
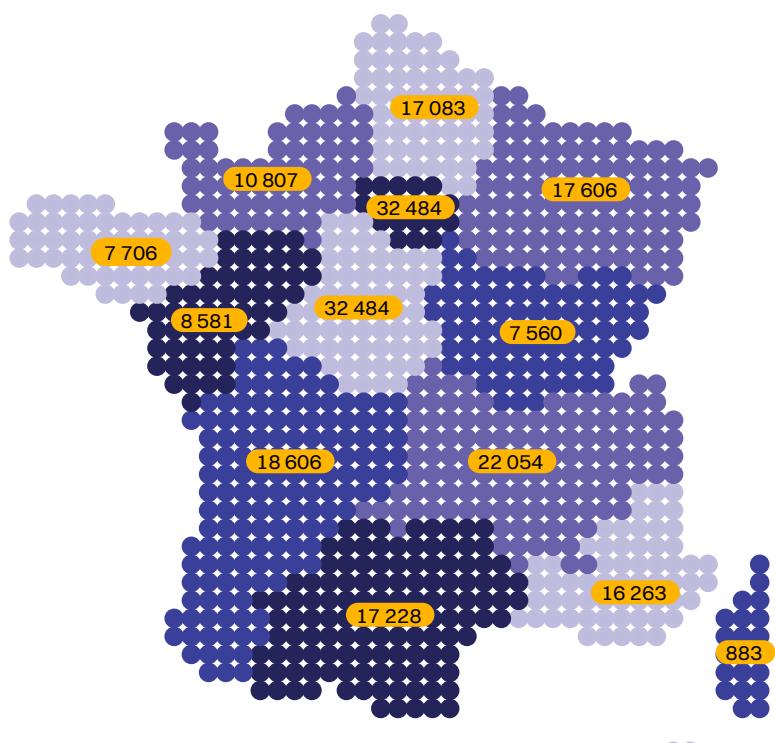
en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM), les communes restent tout de même centrales dans les projets de mobilité, en identifiant les besoins localement et en veillant à ce que les projets répondent aux usages des habitants.

2026 : où en est la mobilité électrique en France ?

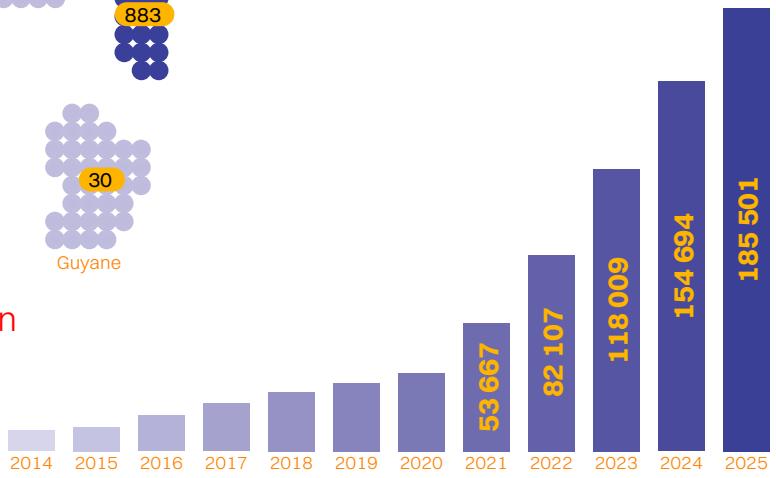
Au 31 décembre 2025, la France comptait :



2 516 114 véhicules électrifiés immatriculés dont 1 663 365 véhicules 100% électriques.



Objectif en 2030
400 000 points de recharge ouverts au public



Action n°1 : Installation de bornes de recharge ouvertes au public

Le principal levier d'action des collectivités pour développer la mobilité électrique réside dans le déploiement de bornes de recharge ouvertes au public. **Au total, l'IRVE d'initiative publique (secteur public et initiative publique-privée) représente près de 44% du parc de points de recharge en France¹.**

Et sur le terrain, ça donne quoi ?

Guadeloupe : des bornes de recharge ouvertes au public déployées par le syndicat d'énergie

Depuis 2022, le syndicat mixte d'électricité de la Guadeloupe (Sy.MEG), déploie des bornes de recharges ouverte au public pour 19 communes de son territoire.



Mise en œuvre

Sous l'impulsion politique du président du Sy.MEG, les communes ont confié leurs compétences IRVE au syndicat pour assurer un service efficace et de qualité.

Une fois la compétence déléguée, le syndicat a lancé un **marché public** tripartite, fondé sur un cahier des charges. À l'issue de la procédure, les opérateurs retenus ont été les suivants : GENERGIES pour la fourniture des bornes et des coffrets, C2E pour les travaux de génie civil, les tranchées et les raccordements électriques, et gmob pour la supervision de l'exploitation, la maintenance et la garantie de l'interopérabilité du réseau.

Le choix s'est porté sur des bornes françaises du groupe IES Synergy proposant deux points de recharge, le premier en courant continu de 24 kW et le second en courant alternatif de 11 kW. Le syndicat a fait le choix

de faire des raccordements inférieurs à 36 kW ce qui permet d'éviter des travaux lourds et coûteux sur le réseau électrique.

Les **emplacements ont été définis en lien étroit avec les communes**, formalisés par des conventions d'occupation du domaine public, sans mise en place de redevance. Enfin, la tarification du service a été décidée par le comité syndical portant le coût de la recharge à 0,58€/kWh).

Les avantages

Le transfert de compétence a constitué un **levier déterminant dans la réussite du projet**. Il a permis de mettre en place un **maillage cohérent à l'échelle de l'ensemble du territoire**, reposant sur un système d'exploitation unique et un tarif harmonisé pour toutes les communes, tout en favorisant la mutualisation des coûts de réalisation.

Dans une logique de cohérence territoriale et de planification, le Sy.MEG s'est également appuyé sur un outil introduit par [l'article 68 de la LOM](#) : le **schéma directeur de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)**. Bien que non obligatoire, cet outil constitue un cadre essentiel pour organiser de manière rationnelle le déploiement des bornes de recharge. Il peut être élaboré par les intercommunalités ou les établissements publics



¹ Etude Avere-France, SERCE, FNCCR, février 2026 (à paraître)

titulaires de la compétence de création et d'entretien des IRVE, lorsque celle-ci leur a été transférée par les communes (AOM, AODE, etc.). Le SDIRVE vise à établir un état des lieux précis de l'offre de recharge existante sur un territoire afin d'identifier les besoins, les zones prioritaires et d'optimiser l'implantation de nouvelles infrastructures.

Par ailleurs, les autorisations d'occupation du domaine public nécessaires à l'installation des bornes ont été obtenues plus facilement, les communes ayant été étroitement associées à l'ensemble de la démarche. Des visites de terrain ont notamment permis de faciliter la concertation et d'identifier les emplacements les plus pertinents.

Les financements

L'opération globale du projet est de 3,6 millions d'euros, qui a été financée par France Relance à hauteur de 80%.

Un projet qui fonctionne !

A ce jour, le syndicat a installé 113 bornes.

Quelles sont les compétences des communes ?

La commune est titulaire de la compétence relative au déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (Article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales -CGCT), « sous réserve d'une offre inexisteante, insuffisante ou inadéquate sur le territoire ».

Dans un souci d'efficacité et une meilleure cohérence territoriale, la majorité des communes délègue aujourd'hui ces compétences à l'intercommunalité ou à un syndicat d'énergie. Cette délégation permet de mutualiser les moyens techniques et financiers, d'optimiser le déploiement des infrastructures et d'harmoniser les services sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, même lorsque la compétence IRVE est transférée, la commune conserve un rôle central à travers sa compétence voirie. À ce titre, elle peut autoriser l'implantation de bornes sur son foncier par le biais d'autorisations d'occupation du domaine public (AOT). Ces autorisations peuvent donner lieu au paiement d'une redevance, conformément à l'article L.2125-1 du Code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP).

La présence d'un service public de recharge n'exclut donc pas l'installation d'opérateurs privés sur le territoire. La collectivité reste toutefois décisionnaire, puisqu'elle délivre les autorisations d'occupation du domaine public, lui permettant d'encadrer et d'orienter ces projets.

L'autorité compétente du déploiement peut choisir entre plusieurs modes de gestion. On distingue trois modèles principaux :

- **Prestations de services (en régie)** : la collectivité pilote directement le service et s'appuie sur des prestataires pour la réalisation et la maintenance. Ce modèle offre un contrôle maximal des IRVE mais implique une prise de risque juridique et financière intégrale.
- **Délégation de service public (DSP)** : la collectivité confie l'exploitation du service à un opérateur privé. Le délégataire assume une part significative des risques économiques en contrepartie d'une rémunération liée à la performance du service. Le niveau de contrôle est partagé.
- **Appel à l'initiative privée (AIP)** : la collectivité ne confie pas directement le service de recharge à un acteur privé mais facilite les initiatives en mettant à disposition son domaine public. L'investissement est majoritairement privé, ce qui permet un déploiement rapide avec un engagement financier limité pour la collectivité, mais réduit sa maîtrise sur les tarifs et la qualité du service. La rémunération est liée au niveau de trafic et à la performance du service.

Un livre blanc à destination des collectivités

Pour guider au mieux les collectivités, l'Avere-France, le programme Advenir, le SERCE et la FNCCR, publie en février un livre blanc autour des modèles contractuels en matière d'IRVE.

[A consulter sans modération !](#)



Zoom : Les bornes de recharge à la demande

Pour mieux répondre aux besoins des usagers, les collectivités peuvent développer un système de bornes de recharge à la demande. Concrètement, **le réseau se déploie en fonction des besoins** : un particulier ou une entreprise peut déposer une demande via un formulaire et, si les critères sont remplis, une borne est installée sur une zone préalablement étudiée.

Saint-Étienne Métropole a mis en place ce dispositif, dont elle a confié le déploiement à E-Totem, dans ses communes les plus urbanisées. De même, le réseau interdépartemental de recharge électrique **eborn**, qui regroupe aujourd'hui onze syndicats d'énergie du Sud-Est de la France, propose une plateforme « borne à la demande » permettant de solliciter l'installation d'une borne.

Le programme Advenir

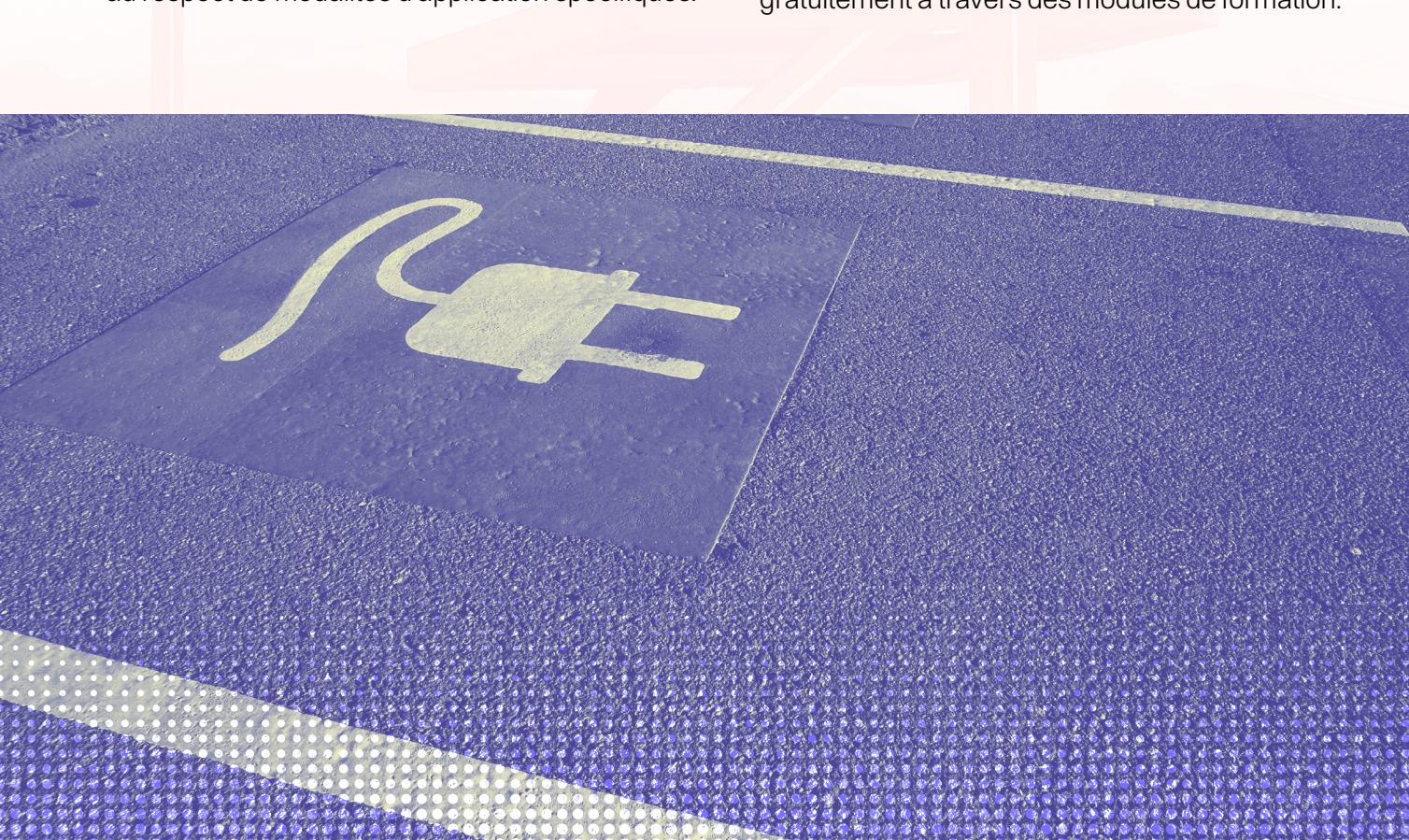
Soutien au financement

Le [programme Advenir](#) accompagne les collectivités dans le financement de l'installation de bornes de recharge sur [voie](#), grâce à un dispositif de primes. Il encourage notamment les collectivités à mettre en place des dispositifs de borne à la demande avec une surprime de 300 € par point de recharge conditionnée au respect de modalités d'application spécifiques.



Soutien à la formation

Si vous souhaitez être accompagné dans votre projet d'installation d'infrastructure de recharge, le [programme Advenir Formations](#) peut vous accompagner gratuitement à travers des modules de formation.



Action n°2 : Les solutions d'autopartage électrique

Lulu, le service d'autopartage électrique en Meurthe-et-Moselle

Depuis 2020, la communauté de communes du Territoire de Lunéville à Baccarat, qui regroupe 43 communes et près de 41 000 habitants, a déployé un **service d'autopartage électrique**, nommé « Lulu » en partenariat avec le Pays du Lunéillois (PETR), autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire.

Mise en œuvre



La communauté de communes a fait le choix d'acquérir les véhicules ainsi que les bornes de recharge, et de confier la mise en service et l'exploitation du dispositif à l'opérateur Clem, dans le cadre d'un marché passé via l'Union des groupements d'achats publics (UGAP). L'opérateur assure notamment la gestion de la plateforme de réservation, la relation avec les usagers et l'exploitation quotidienne du service. Depuis le 1^{er} mars 2025, la gestion du service a été reprise par Agilauto Partage, filiale du groupe Crédit Agricole. L'entretien mensuel des véhicules a été confié à un garage solidaire, Ecosol, et un agent mobilité a été recruté pour assurer la maintenance de la flotte de véhicules.

« L'autopartage est un moyen de limiter le nombre d'autosolistes, le nombre de véhicules sur le territoire et proposer une solution de déplacement aux personnes n'ayant pas les moyens d'acheter et entretenir un véhicule. »

Guillaume Cornil, directeur du Pays du Lunéillois

Les avantages

L'autopartage électrique offre une **solution de mobilité dans les territoires peu denses** où les transports en commun traditionnels sont difficiles à mettre en place, et permet **en zone urbaine de limiter l'achat de véhicules** rarement utilisés. C'est également une solution simple pour tester un véhicule électrique, sans engagement, et en filigrane, d'en faciliter l'adoption sur le territoire !

Un projet qui fonctionne !

Entre 2020 et 2022, les véhicules Lulu ont été réservés plus de 8 000 fois par près de 2 000 utilisateurs, parcourant au total plus de 320 000 km. Un quart des réservations se fait en soirée, et certains utilisateurs ont même vendu leur deuxième voiture.

En route vers l'électrique !

Parce que le véhicule électrique n'est pas encore une habitude pour tous, le Pays du Lunéillois a choisi de **lever les freins par l'expérimentation**. Au printemps 2021, un *Electric Tour* a permis de faire découvrir les véhicules et leur fonctionnement. Les bornes de recharge sont, par ailleurs, alimentées par une énergie 100% renouvelable fournie par Enercoop.



Les financements

Le projet d'autopartage électrique a mobilisé 1,6 million d'euros pour l'achat de 40 Zoé et 2 Kangoo, financés à 80 % par France Mobilités et 20 % par la Communauté de communes. Le budget de fonctionnement est assuré par l'AOM via le versement mobilité des entreprises et les recettes du service (30 000 €/an), qui permet de payer l'opérateur ainsi que la prestation du garage social qui est de l'ordre de 17 000 €/an. Le projet a également bénéficié de soutiens complémentaires de l'Union européenne via le FEADER, de l'État via la Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), de la Région Grand Est, de l'Ademe via le programme CLIMAXION, ainsi que du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, illustrant la mobilisation de partenaires publics variés pour accompagner le déploiement de l'autopartage électrique sur le territoire.

Quelles sont les compétences des communes ?

Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM), la compétence mobilité, et donc l'organisation des services d'autopartage, relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) - cf. Article L1231-1-1 du code des transports. Les communes ne sont plus AOM depuis juillet 2021 et ne peuvent pas créer seules un service d'autopartage. En revanche, elles demeurent des partenaires essentiels du projet. Elles peuvent porter l'initiative politique, travailler avec l'AOM compétente et intervenir par le biais de compétences connexes, notamment en matière de voirie, de stationnement et d'aménagement de l'espace public.

Un service d'autopartage peut être organisé selon plusieurs modalités :

- Il peut être exploité directement par l'AOM, en régie ou par le biais d'une société publique locale (SPL), celle-ci assurant alors la gestion des véhicules, des réservations et de la maintenance.
- L'AOM peut également confier tout ou partie de l'exploitation à un opérateur dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public (DSP).

- Enfin, un opérateur privé peut proposer un service d'autopartage de sa propre initiative. Dans cette configuration, la capacité d'intervention de la collectivité est plus limitée, mais elle n'est pas inexistante.

Dans tous les cas, la commune conserve un levier majeur à travers la délivrance des autorisations d'occupation temporaire du domaine public (AOT), indispensables à l'implantation des stations et des places de stationnement dédiées (Article L. 2122-1 du Code général de la propriété des personnes publiques). Ces autorisations peuvent être assorties de conditions permettant d'orienter le service en cohérence avec les objectifs locaux, notamment en matière de maillage territorial, d'accessibilité ou d'intégration urbaine, et donnent lieu au versement d'une redevance (Article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques).

Ces différents modèles présentent chacun des avantages et des contraintes, qui doivent être appréciés au regard des besoins du territoire, des capacités financières de la collectivité et du niveau de maîtrise souhaité.

Pour aller plus loin

- Dans le Lunéillois, l'autopartage est électrique (54)
- Guide à destination des collectivités - Association des Acteurs de l'Autopartage
- Boîte à outils : Mobilités en territoires peu denses. Fiche n°5, L'autopartage en zones peu denses - Cerema

Action n°3 : Mettre en place la gratuité du stationnement ou des avantages pour les véhicules électriques

A Reims, le stationnement est gratuit pour les véhicules électriques

La ville de **Reims** a mis en place la gratuité du stationnement pour les véhicules 100 % électriques, dans la limite de **deux heures par jour**. Pour en bénéficier, les usagers doivent transmettre une copie de leur certificat d'immatriculation à la mairie. Une fois cette démarche effectuée, il leur suffit de retirer un ticket de gratuité directement sur les horodateurs gérés par la commune lors de leurs stationnements.

Mise en place

Dans un premier temps, la gratuité du stationnement pour les véhicules électriques reposait sur le dispositif national du **disque vert**, lancé en 2008 par l'Association des voitures écologiques. Ce système permettait aux véhicules électriques - et à d'autres catégories de « véhicules propres » - de bénéficier de deux heures de stationnement gratuit sur la voirie, sur la base d'un affichage manuel du disque.



Afin de gagner en autonomie la ville de Reims a fait le choix de **développer son propre dispositif municipal**. Cette solution présente plusieurs avantages majeurs pour la collectivité : réduction des risques de fraude, meilleur contrôle du dispositif et accès à des données précises sur l'usage du stationnement, utiles pour le pilotage des politiques locales de mobilité.

Avantages

Dans un contexte budgétaire contraint, cette mesure **s'appuie sur l'existant** et ne requiert pas d'investissements importants. Pour la commune, favoriser les véhicules électriques, c'est agir directement sur la **qualité de l'air** du territoire un enjeu majeur de santé publique mais aussi à la **réduction des nuisances sonores**.

Pour les habitants, l'effet est tangible. En réduisant le coût d'usage des déplacements du quotidien, la gratuité du stationnement rend le véhicule électrique plus attractif. De plus, la mesure encourage les mobilités moins polluantes, **sans contraindre les habitants dans leurs choix de déplacement**.

Un projet qui fonctionne !

En 2025, plus de 2 000 utilisateurs ont utilisé ce service.

Zoom : Un tarif préférentiel pour les véhicules électriques, c'est le choix de la métropole de Lyon

La gratuité du stationnement n'est pas la seule mesure à la disposition des collectivités. Certaines grandes métropoles, comme Lyon, ont fait le choix **d'un tarif préférentiel pour les véhicules électriques**, offrant ainsi une alternative **incitative tout en préservant les recettes communales**. À Lyon, ce dispositif est renforcé par l'instauration d'un malus lié au poids des

véhicules thermiques, soumis à un tarif plus élevé à mesure que leur masse augmente. Cette approche permet à la fois d'encourager les véhicules les moins polluants et de limiter l'usage des véhicules les plus lourds et les plus émetteurs.

Quelles sont les compétences des communes ?

Le maire est compétent, au titre de son pouvoir police spécial de circulation, pour réglementer le stationnement sur son territoire ([Article L2213-1 à L2213-6-1 du Code général des collectivités territoriales](#)). Il peut organiser l'occupation de la voirie, fixer des interdictions ou des limitations, mais aussi créer des zones de stationnement réservé aux « véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route. ».

Cette compétence a été renforcé par la loi MAP-TAM de 2014, entrée en vigueur au 1er janvier 2018, qui a transféré la compétence du stationnement payant de l'État vers les collectivités territoriales (communes, EPCI, métropoles).

Plus précisément, [l'article L2333-87](#) du Code général des collectivités territoriales, prévoit que le conseil municipal – ou lorsque la compétence a été transférée, l'EPCI ou le syndicat mixte compétent – peut instituer une redevance de stationnement. Le barème tarifaire peut être modulé en fonction des caractéristiques du véhicule, notamment de son impact sur la pollution atmosphérique, et peut

prévoir des périodes de gratuité pour une durée déterminée.

Les collectivités disposent ainsi de l'ensemble des leviers nécessaires pour organiser et piloter un véritable service public du stationnement et de la mobilité : définition de la stratégie tarifaire, fixation du montant du forfait de post-stationnement (FPS), organisation du contrôle et du recouvrement, et affectation des recettes.

A noter, si la compétence est transférée à un EPCI, le pouvoir d'instaurer ces mesures revient à l'organe délibérant de l'EPCI, mais la commune est représentée au sein du conseil communautaire et peut donc influencer les décisions. Cela vaut aussi pour les syndicats mixtes à travers la représentation des communes au sein du comité syndical.

La maîtrise complète du stationnement permet ainsi aux communes de réinvestir les recettes du forfait de post-stationnement dans des actions concrètes en faveur des mobilités durables et de la transition écologique.



Action n°4 : Navette électrique de transport de personnes

En Bretagne, la communauté de communes Val d'Ille-Aubigné, opte pour une navette électrique

La communauté de communes du Val d'Ille-Aubigné a mis en place une navette électrique gratuite permettant de rabattre quatre communes rurales du territoire vers la gare TER de Montreuil-sur-Ille.

Le service **fonctionne du lundi au vendredi, avec six passages quotidiens** (trois le matin et trois le soir), en cohérence avec les horaires des TER. Il dessert cinq communes et représente près de 185 kilomètres parcourus chaque jour. Le service est à l'arrêt au mois d'août.

Mise en place

Le projet a débuté par une étude de faisabilité technique, menée entre novembre 2022 et mars 2023, afin d'analyser les tracés, les arrêts et les enjeux de desserte. Le tracé définitif a ensuite été **validé en conférence des maires** en juillet 2023.

Entre septembre 2023 et janvier 2024, l'intercommunalité a été **accompagnée par une assistance à maîtrise d'ouvrage pour sécuriser les aspects techniques, juridiques et financiers**. Cette phase a permis de définir les grandes caractéristiques du service : gratuité pour les usagers, fréquence des passages, type de véhicule, modalités d'exploitation via un marché public de trois ans et identification précise des arrêts.

Le premier semestre 2024 a été consacré aux valida-



tions réglementaires (préfecture, DREAL), au choix du véhicule électrique via l'UGAP et aux tests en conditions réelles. En parallèle, un dossier de financement a été déposé dans le cadre du Fonds vert, et le projet a reçu un avis favorable du comité des partenaires de la mobilité.

Au second semestre 2024, la Communauté de communes a lancé un marché public pour confier l'exploitation du service à un acteur privé local, puis a acquis le véhicule électrique Bluebus. Le service a été mis en route le 2 janvier 2025 avec un véhicule temporaire, avant la mise en circulation du bus électrique à la mi-juin 2025.

Avantages

Pour les habitants, ce service offre une solution de mobilité adaptée aux trajets du quotidien, notamment pour les déplacements domicile-travail vers la gare TER. Il contribue à **réduire la dépendance à la voiture individuelle**, ce qui participe indirectement à **désengorger les parkings et améliorer la circulation** dans la commune.

La navette participe également à **la réduction de la pollution de l'air et sonore** dans les espaces fréquentés et renforce **l'attractivité du territoire** pour les habitants comme pour les visiteurs. Enfin, elle s'intègre facilement aux réseaux de transport existants, **complétant ainsi l'offre locale de mobilité**.



Les financements

Le coût d'acquisition de la navette électrique pour la communauté de communes s'élève à 310 000 € HT, dont près de la moitié pris en charge par le Fonds Vert (150 000 €).

C'est le versement mobilité des entreprises de plus de 11 salariés qui finance le fonctionnement de la navette.

Un projet qui fonctionne !

Le service enregistre en moyenne 170 montées par mois, avec un plafond à 320 montées et une **tendance à la hausse**.

Quelles sont les compétences des communes ?

Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités (LOM), la compétence mobilité relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) - cf. [Article L.1231-1 et suivants du code des transports](#). En conséquence, une commune ne peut pas créer seule un service de navette, mais

peut porter un projet en partenariat avec l'AOM compétente.

Dans l'exemple pris, la communauté de commune Val d'Ille-Aubigné est l'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire.



Action n°5 : Favoriser la logistique urbaine durable

Le programme InTerLUD+ vous accompagne !



InTerLUD+ est un **programme national** visant à accélérer la **transition vers une logistique urbaine durable** en France. Mis en place dans le cadre du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) et piloté par le Cerema, Logistic Low Carbon et Rozo, il s'étend jusqu'en **décembre 2026** avec l'appui de l'État et de l'Ademe notamment. Son ambition est d'aider à **réorganiser les flux de marchandises en ville** dans un objectif de réduction des émissions, d'amélioration de la qualité de l'air et de **préservation de la qualité de vie** en milieu urbain.

Le programme met en place notamment des **chartes LUD**, qui formalise l'engagement des acteurs publics et privés d'un territoire pour organiser la logistique en ville de manière durable. Des fiches actions sont proposées aux collectivités pour les accompagner dans la mise en œuvre d'action de logistique urbaine.

Mise en place

Parmi ces fiches, le programme propose aux collectivités de résERVER du fonCIer pour la logistique mais aussi d'avantagez les vÉHICULES à faibles éMISSIONS.

En effet, la disponibilité du foncier en milieu urbain est de plus en plus limitée. Les territoires doivent donc identifier et réserver des espaces stratégiques pour les activités logistiques, afin de garantir une gestion efficace des flux de marchandises.

Cela peut se traduire par le **déploiement de stations d'avitaillage publiques** équipées de bornes de recharge. Rennes Métropole et la Métropole du Grand Paris en font l'expérience mais ne sont pour l'heure pas encore entrées en phase opérationnelle. L'objectif est d'offrir aux professionnels des espaces où se ravitailler facilement, tout en renforçant l'efficacité et la durabilité de la logistique sur le territoire. Ces points de recharge bénéficient également aux flottes des collectivités et s'inscrivent dans une démarche de mutualisation des infrastructures.

Soutien à la formation

Le programme propose également des formations pour **accompagner les collectivités** dans leurs démarches en faveur du développement de la logistique urbaine.

Le programme met également à disposition le site **Rouler-O-Vert**, qui recense l'ensemble des aides financières disponibles permettant la décarbonation des flottes de véhicules ainsi qu'un catalogue de véhicules « propres ».

Quelles sont les compétences des communes ?

Les communes disposent de compétences assez larges en matière de gestion foncière au regard du Code général des collectivités territoriales et du Code de l'urbanisme.

Elles peuvent mettre en place des documents **de planification**, tel que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou bien un Schéma de Cohérence territoriale (ScoT), lesquels établissent les orientations

d'aménagement et fixent les règles d'utilisation des sols.

Outre ces documents, les collectivités disposent de **prérogatives en matière d'acquisition foncière** : elles peuvent acheter, exercer leur droit de préemption ou encore recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Remerciements

L'Avere-France tient à remercier les porteurs de projets qui ont accepté de répondre à nos questions : le Sy.MEG, la Communauté de communes Val d'Ille-Aubigné, InTerLUD+, la mairie de Reims, ainsi qu'à Audrey Maurel (INLO) pour sa relecture.



Février 2026

Directeur de publication

Clément Molizon

Rédaction

Lola Chossat

Conception graphique

Basile Barjon

