

TRANSPORT ET MOBILITÉ :

QUELS LEVIERS DE FINANCEMENT POUR QUE LES COLLECTIVITÉS CONCILIENT ÉGALITÉ TERRITORIALE ET NEUTRALITÉ CARBONE ?





Éditorial p4

PREMIÈRE PARTIE

Une nécessaire transformation de l'organisation des mobilités en France au regard des enjeux sociaux et environnementaux p6

01

Les mobilités sont aujourd'hui encore dominées par la route et l'autosolisme p7

02

Une gestion des mobilités largement décentralisée mais encore inadaptée aux réalités territoriales p29

03

Les collectivités engagées via l'investissement et l'incitation pour une mobilité plus juste et durable p12

SECONDE PARTIE

Un modèle de financement sous tension face à des besoins croissants p14

01

Mobilités : un équilibre budgétaire complexe pour les collectivités et leurs groupements p16

02

Une montée en charge des besoins en investissement comme en fonctionnement p20

TROISIÈME PARTIE

Réinventer le financement des mobilités pour une offre plus inclusive et durable p22

01

Une réforme différenciée des ressources fiscales et tarifaires p24

02

Une optimisation financière et opérationnelle des mobilités p28

03

Un dialogue structuré et régulier entre acteurs pour une mobilité inclusive et durable p33

Conclusion p34

Glossaire p36

Acteurs rencontrés p37



ÉDITORIAL”

Dans l'écosystème des mobilités françaises, la voiture est aujourd'hui centrale : plus de sept déplacements sur dix se font grâce à elle. Or, l'image de liberté qu'elle convoque historiquement se heurte aujourd'hui à une représentation bien plus dépréciative : émettrice de gaz à effet de serre, elle exclut doublement : ceux n'en possédant pas sont marginalisés de la vie socio-économique nationale, ceux n'ayant pas d'autre choix que d'en avoir sont culpabilisés. L'aménagement du territoire, fruit d'une période marquée par la mondialisation, a accentué les distances entre lieux de vie, de travail et de loisirs d'une manière telle que les Français, en particulier ceux résidant en ruralité, sont captifs d'un cycle de dépendance au véhicule individuel.

Pour répondre aux impératifs de transition écologique et de cohésion territoriale que se donnent aujourd'hui les pouvoirs publics, de nombreux investissements sont nécessaires pour une transition sociale des mobilités. Dès lors, les collectivités territoriales, premières à produire l'action publique de proximité au quotidien, font face à des défis financiers majeurs pour piloter la transition du secteur : construction d'infrastructures de transport, financement de l'exploitation et de l'entretien des lignes, soutien aux ménages et entreprises pour l'achat de moyens de locomotion plus propres, etc.

L'action des collectivités s'inscrit dans le cadre national fixant les objectifs de réduction des gaz à effet de serre, formulés notamment dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Pour le secteur des transports de personnes ("secteur des mobilités"), objet de cette étude, l'objectif est une décarbonation quasi complète d'ici 2050 en s'appuyant sur deux leviers : le levier comportemental (réduction des besoins de mobilité individuelle, intermodalité et multimodalité¹) et le levier technologique (usage de motorisation à combustible décarboné). Ainsi, la transition écologique ne doit opposer ni les différents modes de transports (véhicules particuliers ou transports en communs) ni les différents modes de motorisation. L'ensemble des leviers doit être mobilisé au cas par cas, selon le contexte et les contraintes techniques de chaque solution de mobilité.

¹ L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport différents pour réaliser un trajet unique, quand la multimodalité correspond à la faculté de recourir à plusieurs modes de transport pour faire le même trajet.

Dans un contexte budgétaire contraint et incertain, les exécutifs locaux bénéficient certes d'un panier de ressources variées pour l'entretien et l'investissement de leur compétence mobilité, mais l'ampleur des besoins à venir appelle à une réforme du financement afin de dépasser ce mur, au service de territoires plus résilients et cohésifs.

Pour élaborer un diagnostic et des perspectives d'une telle réforme, l'AFL, la banque des collectivités locales, acteur national privilégié et reconnu accompagnant les acteurs locaux dans le financement de leurs projets, a ainsi missionné une équipe d'élèves administrateurs et ingénieurs en chef de l'Institut national des études territoriales (INET), la grande école des cadres dirigeants locaux.

Cette étude AFL-INET 2025 est subdivisée en trois parties :

- I) le constat d'une donne actuelle des mobilités défavorable au climat et à la cohésion sociale dans un aménagement territorial modelé par la voiture individuelle (I) ;
- II) le bilan d'un mode de financement des mobilités locales du quotidien qui apparaît dans sa structure actuelle inadapté aux besoins projetés pour l'avenir (II) ;
- III) les pistes de réforme pour un système de financement garant d'une transition efficace, durable et cohésive des mobilités territoriales (III).

LES MESSAGES CLÉS :

- I) Une mobilité décarbonée, c'est d'abord **moins de mobilité**, ensuite **plus de mobilité active** et enfin **plus de transports collectifs**. Dans tous les cas, c'est la **fin de l'autosolisme**.
- II) Une mobilité équitable suppose de **penser la mobilité « sur-mesure »** en fonction des territoires pour proposer des solutions adaptées, cohérentes et coordonnées, et d'accompagner les citoyens. Cela appelle également une **différenciation territoriale des modèles de financement**.
- III) Le modèle de financement actuel des mobilités ne permet pas de couvrir le **mur de dépenses**, en partie déjà engagées, en fonctionnement et en investissement, pour leur décarbonation.
- IV) Financer une mobilité durable et équitable nécessitera de **réallouer certaines dépenses aujourd'hui consenties pour les mobilités brunes et de créer de nouvelles recettes**.



LES MEMBRES DU COMITÉ DE PILOTAGE



LA MÉTHODOLOGIE :

- Etude réalisée entre juillet 2024 et mars 2025.
- Équipe composée de 3 élèves ingénieurs en chef et 6 élèves administrateurs territoriaux de l'INET.
- Suivi régulier par :
 - un comité de pilotage composé de l'AFL, du CEREMA et d'I4CE.
 - un comité d'experts composé d'associations d'élus, d'associations de dirigeants territoriaux, et d'acteurs et experts institutionnels.
- Travail bibliographique couplé à des entretiens avec des professionnels et des élus.
- Quelques choix de cadrage a priori :
 - Le transport de personnes du quotidien.
 - Trois échelles étudiées : micro-mobilité, méso-mobilité, macro-mobilité.

LES AUTEURS :

- Etienne ARIAUX**
élève administrateur territorial
- Cynthia CAROUPANAPOLLE**
élève ingénieure en chef territoriale
- Aymeric DELON**
élève administrateur territorial
- Médéric DEMESY**
élève ingénieur en chef territorial
- Clément GERBER**
élève ingénieur en chef territorial
- Louis JANVIER**
élève administrateur territorial
- Gildas JUILLARD**
élève administrateur territorial
- Amayes KARA**
élève administrateur territorial
- Benjamin SOREZ**
élève administrateur territorial

PREMIÈRE PARTIE

Une nécessaire transformation de l'organisation des mobilités en France au regard des enjeux sociaux et environnementaux

D1 LES MOBILITÉS SONT AUJOURD'HUI ENCORE DOMINÉES PAR LA ROUTE ET L'AUTOSOLISME •

a) UNE DÉPENDANCE AUX MOBILITÉS CARBONÉES RENFORÇANT LES INÉGALITÉS TERRITORIALES

La Révolution industrielle a remodelé les besoins en mobilité, rendant essentiel d'aller plus loin et plus vite pour les économies nationales. À la fin du XIXe siècle, la France développe son réseau ferré grâce au plan Freycinet, reliant toutes les localités aux métropoles, selon un réseau en étoile centré autour de Paris.

Cependant, après la Libération, les Trente Glorieuses marquent le passage d'une France du rail à celle de la voiture. Les projets routiers prospèrent, la voiture devient symbole de liberté, représentant 71 % des déplacements quotidiens, tandis que l'utilisation du train chute à 9,2 % en 2016, contre près de 60 % en 1950².

Le maillage des mobilités en France, marqué par la mondialisation, a entraîné un étalement urbain et une dépendance accrue à la voiture, notamment dans les zones rurales. L'évolution de cette dynamique se manifeste par la dévitalisation des bourgs, avec 62 % des communes sans commerce en 2021, contre 25 % en 1980³.

Cette dépendance à la voiture est marquée par le fait que 86 % des ménages ruraux n'ont pas d'alternative de mobilité (contre 46 % dans les grandes unités urbaines), ce qui a conduit à des trajets domicile-travail allongés de 60 % en 20 ans⁴.

Par ailleurs, l'accès aux services est devenu problématique. Plus de la moitié des habitants des zones rurales doivent parcourir plus de 3 km pour des services de base, tandis qu'en ville, 90 % des résidents se trouvent à moins de 600 m d'un commerce⁵.

Cette situation engendre une exclusion sociale, avec 15 à 20 % des adultes dans des territoires peu denses risquant d'être assignés à résidence, touchant particulièrement les populations déjà fragilisées⁶. De plus, un sentiment d'abandon se fait sentir, 51 % des ruraux se déclarant négligés, ce qui contribue à un malaise structurel⁷.

² CESE, « Quelles solutions pour des mobilités durables et inclusives en zones peu denses ? ». Juillet 2023

³ ANCT, « Soutenir l'installation de commerces multi-services sédentaires ou de commerces ambulants dans des communes rurales ». Février 2023

⁴ M. FONTANÈS, A. BERRY et A. BRENGUIER, « La Fabrique écologique, Les territoires ruraux et périurbains, terres d'innovation pour la mobilité durable ». Juin 2017

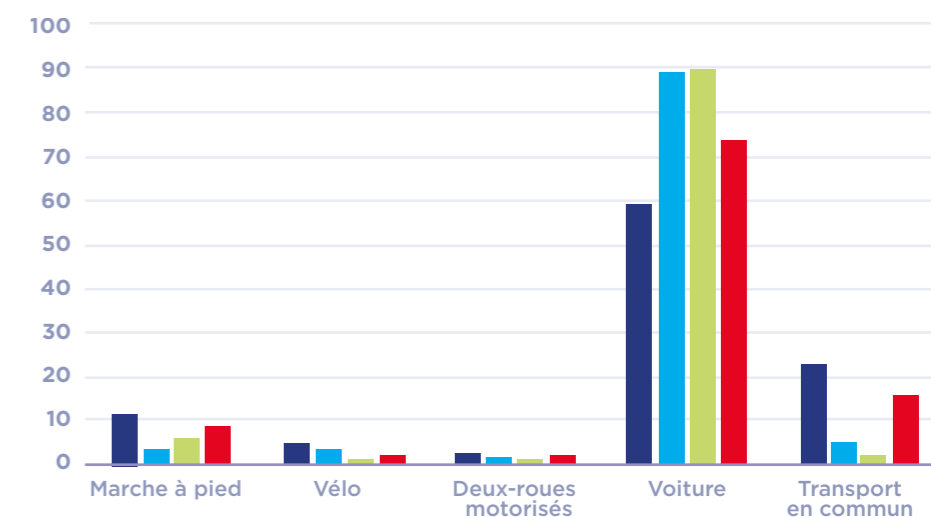
⁵ C. TREVIEN, « Commerces et inégalités territoriales », Insee Références - Les entreprises en France, Édition 2017, Novembre 2017

⁶ O. JACQUIN, « Rapport d'information fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui ». Janvier 2021

⁷ Familles Rurales (en collab. avec l'Ifop), « Territoires ruraux : perceptions et réalités de vie face aux défis des transitions ». Mai 2023

PARTS MODALES (EN %) DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (SOURCE : CALCUL DES AUTEURS)

Centre
Couronnes
Rural
Moyenne



b) UNE DÉPENDANCE AUX MOBILITÉS CARBONÉES EN CONTRADICTION AVEC LES OBJECTIFS CLIMATIQUES

La France vise la neutralité carbone d'ici 2050, nécessitant une réduction de 28 % des émissions de GES d'ici 2030 par rapport à 2015. Le secteur des transports représente près du tiers de l'empreinte carbone nationale (34%), dont la moitié provient des voitures thermiques (51% véhicules particuliers ; 23% poids lourds ; 19 % véhicules utilitaires légers ; 4.5% aviation...).

Malgré des avancées en efficacité énergétique, les réductions d'émissions restent limitées. Pour atteindre les objectifs de 2030, la France doit augmenter l'offre de transport collectif de 20 à 25 %⁸. Les investissements publics qui étaient de 16 et 12 milliards d'euros en 2022 pour les véhicules bas-carbone et les infrastructures, doivent être augmentés de 27 et 7 milliards d'euros pour 2024-2030⁹.

Des efforts nombreux restent à réaliser :

- ✓ Réduire la demande de transport, notamment les déplacements motorisés en promouvant par exemple le télétravail, la proximité entre domicile et travail ;
- ✓ Favoriser le report modal et les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, aménagements cyclables) avec une accessibilité et une efficacité forte ;
- ✓ Augmenter le remplissage des véhicules et favoriser le covoiturage ;
- ✓ Réduire la consommation énergétique des véhicules en réduisant par exemple la vitesse des véhicules sur certaines routes ou en diminuant leur poids ;
- ✓ Agir sur l'intensité carbone de l'énergie à travers l'électrification du parc automobile, avec l'adaptation des infrastructures de recharge pour encourager le passage aux véhicules propres¹⁰ ;

L'objectif est de rééquilibrer les investissements, en faisant des transports collectifs et infrastructures de mobilité active une priorité, y compris dans les zones rurales.

Les subventions pour l'achat de véhicules propres ne suffisent pas à rendre ces derniers accessibles aux foyers modestes, alors que 28 % de la population adulte est en « précarité mobilité¹¹ ». Or, ces ménages, souvent éloignés des centres urbains en raison du gradient centre-périphérie des prix de l'immobilier, dépendent de leur véhicule. En 2025, le bonus écologique sera réduit à 4 000 euros pour les plus modestes et plafonné à 27 % du coût TTC d'acquisition (il pouvait s'élever jusqu'à 7 000 euros début 2021).

Pour réussir la décarbonation des transports, des politiques inclusives sont essentielles, répondant aux besoins des populations vulnérables. La transition doit respecter des critères d'acceptabilité sociale : l'accompagnement de proximité, le partage des bénéfices financiers et extra-financiers (environnement, qualité de vie...), l'équité, l'existence de solutions accessibles avant la coercition (critères définis par l'ADEME)¹².

Les déplacements entre métropoles et périphéries représentent 7 % des émissions de GES¹³.

Une politique publique ambitieuse est nécessaire pour atteindre les objectifs environnementaux fixés par l'État.

⁸ Association négaWatt, Scénario négaWatt 2017-2050 - Dossier de synthèse, 2017

⁹ Institute for Climate Economics (I4CE), Panorama des investissements climat des collectivités territoriales, Septembre 2024

¹⁰ A.BIGO, Les transports face au défi de la transition énergétique, thèse, novembre 2020

¹¹ Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH), "Baromètre : 13,3 millions de Français en situation de précarité mobilité", Mars 2022

¹² Agence de la transition écologique (ADEME), Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture, Septembre 2024

¹³ O. JACQUIN, op.cit.

D2

UNE GESTION DES MOBILITÉS LARGEMENT DÉCENTRALISÉE MAIS ENCORE INADAPTÉE AUX RÉALITÉS TERRITORIALES •

a) UNE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES QUI CONSACRE AUJOURD'HUI LE RÔLE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

L'évolution des lois sur les transports, de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, a renforcé les responsabilités des collectivités territoriales, tout en maintenant un rôle pour l'État.

L'évolution de la compétence « transports publics » à celle de « mobilité » accorde des **prérogatives élargies aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM)**, incluant le transport à la demande et les mobilités durables. Cela intègre des préoccupations écologiques, permettant aux AOM d'adapter les solutions aux spécificités territoriales. La coopération entre AOM est essentielle pour éviter les doublons inefficients et garantir une continuité des services pour les usagers d'un territoire à l'autre.

Chaque strate de collectivités dispose aujourd'hui d'une fraction de compétences en matière de mobilités :

ÉTAT

-) Responsable de la définition des orientations nationales pour la mobilité (lois, réglementation, infrastructures d'envergure nationale).
-) Garant du financement et l'entretien des infrastructures de transport nationales (autoroutes, lignes de train grandes lignes), des projets de transport, des pistes cyclables ou de l'aide à l'achat de véhicules électriques.
-) Supervision des grands projets d'infrastructures (LGV, autoroutes, ports, aéroports).
-) Aide au financement des projets de transport / des pistes cyclables ou l'aide achat de véhicules électriques.
-) Autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET) et des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.

RÉGIONS

-) Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour les transports interurbains et transports scolaires (hors agglomérations).
-) Chef de file de la mobilité, assure l'intermodalité.
-) Autorités organisatrices des TER (Trains Express Régionaux) et développement des infrastructures ferroviaires.
-) Cofinance la régénération des infrastructures ferroviaires (COPER).
-) Élaboration des schémas régionaux de mobilité pour planifier et coordonner les actions de transport sur leur territoire.
-) Soutien aux mobilités douces (pistes cyclables, covoiturage) et développement de services de mobilité partagée dans les zones peu denses.
-) AOM locales si les Communautés de Communes n'ont pas pris la compétence suite à la LOM.

DÉPARTEMENTS

-) Construction, entretien et exploitation du réseau routier départemental.
-) Mobilités solidaires.
-) Transport d'élèves handicapés.
-) Contribution au financement des projets de mobilité des autres collectivités au titre des solidarités territoriales.

COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION, COMMUNAUTÉS URBAINES, MÉTROPOLIS, MÉTROPOLE DE LYON

-) Compétence obligatoire.
-) En charge de l'organisation des transports urbains, y compris le réseau de bus, tramways, métros, et autres services (mobilité partagée, services de vélo).
-) Gestion des zones à faibles émissions (ZFE) et des plans locaux de mobilité pour encourager des déplacements durables en milieu urbain.
-) Construction, entretien et exploitation du réseau routier d'intérêt communautaire.

COMMUNAUTÉS DE COMMUNES

-) Compétence non obligatoire, rendue possible par la LOM au plus tard au 1er juillet 2021.
-) Pour les territoires ne souhaitant pas exercer cette compétence, elle est transférée à la région en tant qu'AOM de substitution.

COMMUNES

-) Pouvoir de police de circulation et de stationnement des maires.
-) Possibilité d'intervention sur les supports de mobilité locale, tels que la création de voiries et aménagements pour la mobilité douce (pistes cyclables, trottoirs).
-) Possibilité de développer des services de mobilité de proximité ou des initiatives pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
-) Construction, entretien et exploitation du réseau routier communal.



b) UNE RÉPARTITION DES COMPÉTENCES QUI NE PREND PAS EN COMPTE LES DISPARITÉS FINANCIÈRES ET GÉOGRAPHIQUES

La périurbanisation de l'habitat conjuguée à la métropolisation de l'emploi augmente les mobilités du quotidien. Elles sont caractérisées par une dépendance croissante à la voiture dans les périphéries, les zones peu ou moyennement denses et les territoires enclavés. Les modes de déplacements alternatifs à la voiture comme les modes actifs (marche, vélo) et les transports en commun tendent à augmenter dans les agglomérations et les zones denses où l'offre est plus abondante.



des déplacements se font en voiture en zone de montagne, faute d'alternative. Le temps d'accès aux équipements et services est supérieur à la moyenne nationale (+30% dans le Massif central).

FOCUS

LA MOBILITÉ EN ZONE RURALE

La ruralité est définie par la densité démographique pour éviter des définitions subjectives ou réductrices par rapport aux espaces urbains. L'Insee distingue les communes rurales "sous influence" des villes de 50 000 habitants ou plus et celles "autonomes". Les communes rurales autonomes font face à des défis de mobilité en raison de leur distance des grandes villes et du manque de rentabilité des transports publics.

Le premier type de réponse publique de mobilités afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle est le **recours à des systèmes ciblés de transport collectif**. Des solutions incluent des transports collectifs ciblés, où certaines intercommunalités peuvent développer ces systèmes, bien que les ressources soient limitées dans les zones très rurales. Le transport à la demande (TAD) permet des déplacements ponctuels dans un territoire défini.

De plus, le transport public solidaire, géré par des associations, aide les personnes à mobilité réduite, comme des navettes pour les personnes âgées isolées. Par exemple, le Secours catholique accompagne la Communauté de communes du Clunisois (Saône-et-Loire) pour la mise en place d'une navette solidaire dans cinq communes hyper-rurales pour permettre à des personnes vulnérables (essentiellement des personnes âgées isolées) de se rendre au marché le plus proche, dans une communauté de communes voisine, et d'accéder aux services¹⁴.

Un autre axe de réponse est le **développement de la mobilité douce**, avec des aménagements pour les pistes cyclables et piétonnes. Cependant, des barrières culturelles existent, nécessitant des efforts de pédagogie pour promouvoir ses avantages.

¹⁴ Secours Catholique-Caritas France, *Territoires ruraux : en panne de mobilité*, 2024

Dès lors, **la décarbonation des mobilités est un enjeu d'équité territoriale, sociale et d'égalité des chances**. Il faut adapter les solutions de décarbonation des mobilités aux caractéristiques de tous les territoires et aux populations, singulièrement les plus vulnérables.

Les inégalités sociales et territoriales entraînent des disparités d'accès aux mobilités entre les zones urbaines et rurales. Les zones urbaines disposent d'un socle de ressources plus large et d'une offre de transport en commun dense. En revanche, les zones rurales et périurbaines, avec des besoins différents et des ressources limitées, peinent à développer des offres attractives et adaptées.

Dans les intercommunalités rurales, les services de transport en commun sont rares voire inexistant, rendant ainsi les habitants fortement dépendants de la voiture individuelle.



La décentralisation de la compétence mobilité a permis d'ajuster les services mais révèle des limites concernant la cohérence de l'offre et les inégalités territoriales.

FOCUS

LA MOBILITÉ DÉCARBONÉE EN OUTRE-MER : UN DÉFI INSURMONTABLE ?

La voiture individuelle prédomine dans les territoires ultramarins, où plus de 66% des déplacements se font en voiture¹⁵. Cela entraîne une saturation du réseau routier, dégradant les conditions de vie et augmentant les inégalités. Le transport représente le principal poste de dépenses pour les ménages ultramarins¹⁶. Les contraintes d'insularité (topographie, manque de foncier, coûts d'approvisionnement) et le coût des transports collectifs favorisent l'usage de la voiture, symbole de réussite sociale. A noter, l'exception de la Guyane, deuxième territoire français avec le plus de cyclistes pour les trajets domicile-travail¹⁷.

Concernant la décarbonation, bien que l'électrification soit clé dans l'Hexagone, son déploiement en Outre-mer est limité par le coût élevé des véhicules électriques (au moins 25 000€ - sans aides à la reconversion ou prime ADVENIR ou bonus écologique), le coût élevé de la batterie¹⁸, l'insuffisance des infrastructures de recharge, et l'absence de filières de recyclage des batteries. Une transition pourrait également impacter l'emploi et les services locaux. En Guadeloupe par exemple, la fiscalité assise sur la consommation des carburants, source de financement des collectivités locales, serait réduite de 9,8M€ en 2030¹⁹.

QUELLES SOLUTIONS DE DÉCARBONATION LA PLUS ADAPTÉE AUX OUTRE-MERS ?

) Le transport en commun

Dans les zones urbaines, le transport en commun en site propre (TCSP) est mis en place. Le TCSP de l'agglomération de Fort-de-France, lancé en 2018, et celui en cours d'implémentation dans l'agglomération pointoise en Guadeloupe, illustrent les défis d'une politique de transport intégrée aux enjeux d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Des questions telles que la disponibilité ou la maîtrise foncière, l'ampleur des investissements, les difficultés techniques, ainsi que des divergences politiques et l'opposition de certaines professions, comme les taxis collectifs privés, compliquent le déploiement des TCSP.

) Les pistes cyclables

Dans les territoires ruraux, des projets de pistes cyclables sont en cours, souvent établis dans un schéma directeur de mobilités actives, comme celui de la Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre en Guadeloupe, qui a remporté le programme AVELO 3 de l'ADEME. Des réflexions sont également en cours en Guadeloupe concernant l'instauration du transport à la demande, avec une attention particulière à la régularisation des transporteurs illégaux.

) Le covoiturage

Face à la rareté du foncier, le covoiturage, qu'il soit via des plateformes nationales ou locales, connaît un développement significatif. Avec le soutien de la puissance publique pour initier le processus, le covoiturage représente une solution simple et rapide à mettre en place.

) Gouvernance territoriale et inéquité financière

Si de nombreuses initiatives sont prises en Outre-mer pour décarboner les déplacements, il reste trois enjeux majeurs que sont la question de la continuité territoriale, la gouvernance de la politique de mobilité et l'équité financière associée au VM perçu.

La **continuité territoriale** dans les territoires ultramarins est affectée par la double insularité. En Guadeloupe, les coûts de transport inter-îles demeurent élevés malgré l'aide régionale. En Polynésie française, l'éloignement nécessite des infrastructures lourdes, tandis qu'à Mayotte, des bacs ont été installés pour le transport quotidien.

Concernant la **gouvernance**, l'intermodalité et la coordination entre autorités organisatrices sont cruciales. Certains territoires collaborent pour des projets structurants, comme le tram-train à la Réunion. D'autres ont mis en place ou envisagent une autorité unique, respectivement en Martinique et en Guadeloupe. Ces collaborations sont réussies si d'une part, l'AOM peut prendre part à la décision pour son territoire, malgré l'éloignement du centre de décision, et d'autre part, si les questions d'optimisation, de solidarité et péréquation financières entre territoires dotés de versement mobilité de montants très disparates sont bien traitées pour garantir un service équitable à tous les usagers.

¹⁵ 68% à la Réunion, 73% en Guadeloupe, 74% en Martinique contre 62,8% en France hexagonale

¹⁶ INSEE, *focus N°203*, 2020.

¹⁷ CEREMA, *aménagements et usages du vélo en Guyane, éléments de contextualisation*, 2016

¹⁸ *Renouvellement nécessaire tous les 3 ans contre 7 ans dans l'Hexagone en raison du climat (humidité et chaleur)*

¹⁹ Région Guadeloupe, *Schéma de développement du véhicule propre de la Guadeloupe*, 2023

03 LES COLLECTIVITÉS ENGAGÉES VIA L'INVESTISSEMENT ET L'INCITATION POUR UNE MOBILITÉ PLUS JUSTE ET DURABLE ●

a) LE DÉVELOPPEMENT PROGRESSIF D'UNE OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIVE

Le scénario de la SNBC prévoit une décarbonation presque totale du parc automobile et une réduction de la demande de transport, en favorisant le report modal vers d'autres modes de déplacement, l'électrification des flottes et l'optimisation des véhicules. Les parts modales sont restées stables depuis 30 ans²⁰, avec près de 70 % des déplacements en voiture. En Île-de-France, plus de 44 % des usagers utilisent les transports en commun, tandis que ce chiffre chute à 13 % en zone urbaine et à 2-5 % en zone rurale. La marche est plus courante pour des distances courtes²¹, et le vélo reste marginal, bien que sa part ait légèrement augmenté grâce à la motorisation assistée. Les investissements des collectivités ont permis de gérer la croissance de la demande, mais n'ont pas entraîné un réel report modal.

L'action des collectivités se concentre sur l'incitation à travers des infrastructures de mobilités actives et de transports en commun. Les mobilités douces se structurent autour de la co-modalité et de la co-mobilité, avec la création de pôles multimodaux et le renforcement des transports collectifs. Les territoires cherchent à améliorer et à promouvoir leurs offres de mobilité, utilisant des outils de diagnostic et de planification pour valoriser les modes de transport alternatifs à l'autosolisme. A titre d'exemple, la commune de Dun (09) a installé un véhicule électrique de type utilitaire en autopartage permettant le covoiturage et réduisant l'utilisation des voitures dans le bourg et ses alentours²². Dans le Nord, Avesnois Mobilité a développé un plan dynamique permettant aux usagers de se repérer et obtenir des solutions de transport adaptées. Plus généralement, des plateformes comme Blablacar permettent le covoiturage.

Le développement du vélo s'inscrit dans une hétérogénéité territoriale forte (le taux de cyclabilité représentant la part de voie aménagée pour le passage sécurisé des vélos reste très variable selon les territoires, entre 30 % à Paris et 1 % en zone rurale²³), avec une baisse dans la construction d'aménagements malgré une utilisation croissante.

Concernant la marche, 18 % des collectivités ont une stratégie en place²⁴ (17 % en préparent une). Les aménagements pour les piétons et les mobilités douces augmentent, favorisant une ville plus inclusive. Par ailleurs, les collectivités travaillent à développer des parcs de recharge électrique, bien que leur répartition soit inégale.

Cependant, **la stratégie reste souvent trop ciblée sur des groupes spécifiques** (les piétons, les VTTistes, le vélo de loisir...) sans garantir une cohérence d'ensemble, ce qui limite l'abandon de la voiture individuelle. Si la voiture reste nécessaire pour une seule activité jugée essentielle, les individus n'y renoncera pas²⁵.

²⁰ CEREMA, *Enquêtes EMC2*.

²¹ Insee, *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances*, Insee première n°1855, janv. 2021.

²² <https://www.amrf.fr/category/initiatives-locales/initiative-locale-mobilites/>

²³ Réseau Vélo & Territoires, *Rapport 2023*.

²⁴ Réseau vélo & Territoires, *Rapport politiques publiques du vélo 2022*.

²⁵ J-L. GIBELIN, J. FONTAINE, F. EDELAAR, V. LEMAIRE, J-C. CLEMENT, F. DE BERTIER, B. VERLHAC, *La décarbonation des transports publics en milieu rural, conférence animée par J-L. BUSQUET, déc. 2023*

b) DES ACTIONS LOCALES HÉTÉROGÈNES EN FAVEUR DE LA SOBRIÉTÉ ET DE LA DÉCARBONATION

Les collectivités locales encouragent la décarbonation des mobilités par des actions d'incitation, qui se divisent en deux catégories :

La première concerne l'accompagnement à la mobilité, dont la variabilité dépend du soutien politique et des ressources disponibles. Cela inclut des aides à l'acquisition de véhicules électriques / hydrogène (Grenoble Alpes Métropole et Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise -SMMAG-²⁶), de vélos (Métropole de Lyon), ainsi que des primes en cas de radiation de la plaque d'immatriculation pour les jeunes (Belgique, Région de Bruxelles-Capitale²⁷). De plus, le soutien aux associations et aux projets locaux, tels que le programme national "Savoir rouler à vélo", joue un rôle essentiel. La gratuité des transports dans les aires urbaines comme à Montpellier Métropole Méditerranée²⁸ peut être une solution incitative, mais les masses financières des billetteries sont trop importantes pour que le principe soit généralisé.

La seconde catégorie vise la réduction de la demande de déplacement. Cela peut impliquer le développement de services publics itinérants pour améliorer l'accès et limiter les déplacements. Les bus France services déployés dès 2020 répondent en partie à cet enjeu comme dans les Landes où un camping-car connecté parcourt les communes rurales du territoire de Mont-de-Marsan Agglo pour aider les habitants dans leurs démarches administratives²⁹. En outre, la densification des espaces urbains contrainte par l'objectif de la zéro artificialisation nette (ZAN) permettra de limiter l'étalement urbain et donc de réduire les besoins en transports.

²⁶ <https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr/684-aides-et-parcours.html>

²⁷ <https://environnement.brussels/citoyen/services-et-demandes/primes-et-aides-financieres/la-prime-mobilite-bruxellair-pour-se-deplacer-autrement-dans-la-capitale>

²⁸ <https://www.montpellier3m.fr/connaitre-grands-projets/gratuite-des-transport-en-commun>

²⁹ <https://www.montdemarsan.fr/vivre-ici/bus-france-services/>



DEUXIÈME PARTIE

Un modèle de financement sous tension face à des besoins croissants

EN SYNTHÈSE :

Aujourd'hui	D'ici 2030
Le financement des mobilités coûte 36 MILLIARDS aux autorités organisatrices des mobilités (AOM) chaque année	Le besoin cumulé de financement supplémentaire s'élèverait à +100 MILLIARDS
DONT 15 MILLIARDS Ile-de-France mobilités	+30 MILLIARDS d'investissement +20 MILLIARDS en fonctionnement
DONT 21 MILLIARDS AOM hors Ile-de-France (10 Md€ de transport urbain, 11 Md€ de transport interurbain)	+30 MILLIARDS d'investissement +25 MILLIARDS en fonctionnement

Les recettes des AOM proviennent principalement de 3 financeurs :

40% EMPLOYEURS
(versement mobilité et prise en charge des frais de transport)

La hausse de leurs contributions se heurterait à des problématiques :

Problématique de coût du travail et de productivité

35% COLLECTIVITÉS
(subventions d'équilibre)

Equilibre des budgets locaux

17% USAGERS
(billettique)

Elasticité-prix et report modal

+ C'est sans compter sur les dépenses et recettes générées par les mobilités hors-AOM (achat de voitures, de carburants, frais de péage, entretien des routes départementales, fiscalité carbone...)

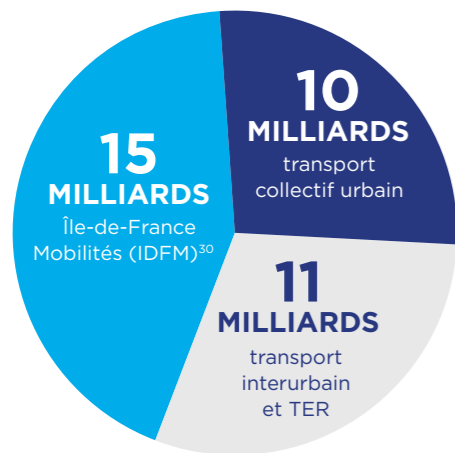


01 MOBILITÉS : UN ÉQUILIBRE BUDGÉTAIRE COMPLEXE POUR LES COLLECTIVITÉS ET LEURS GROUPEMENTS •

a) DES DÉPENSES DE MOBILITÉ EN FORTE PROGRESSION DANS LES BUDGETS LOCAUX

Les mobilités représentent un budget important pour les AOM régionales et locales (et particulièrement en région parisienne).

Les dépenses de fonctionnement des AOM représentaient en 2024 35 milliards d'euros réparties en trois grands postes :



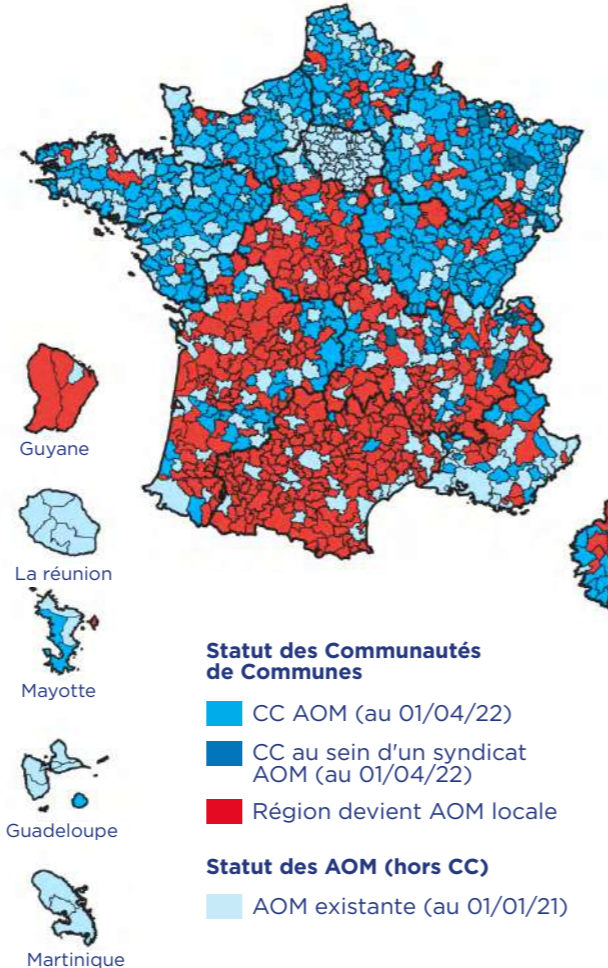
Toutes les intercommunalités n'ont pas fait le choix d'être AOM, déléguant de fait le statut d'AOM à la région sur leur territoire sans pour autant que celles-ci puissent lever de versement mobilité (VM). En 2022, les mobilités étaient le premier poste de dépenses des régions, représentant ainsi 34% de leur budget total³¹.

³⁰ Sénat, 2023, Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité ; IDFM, 2025, "Financements"

³¹ DGCL, 2023, Les collectivités locales en chiffres 2023

b) PRISE DE LA COMPÉTENCE D'ORGANISATION DES MOBILITÉS PAR LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES (AU 1^{ER} AVRIL 2022)

Source : www.cerema.fr

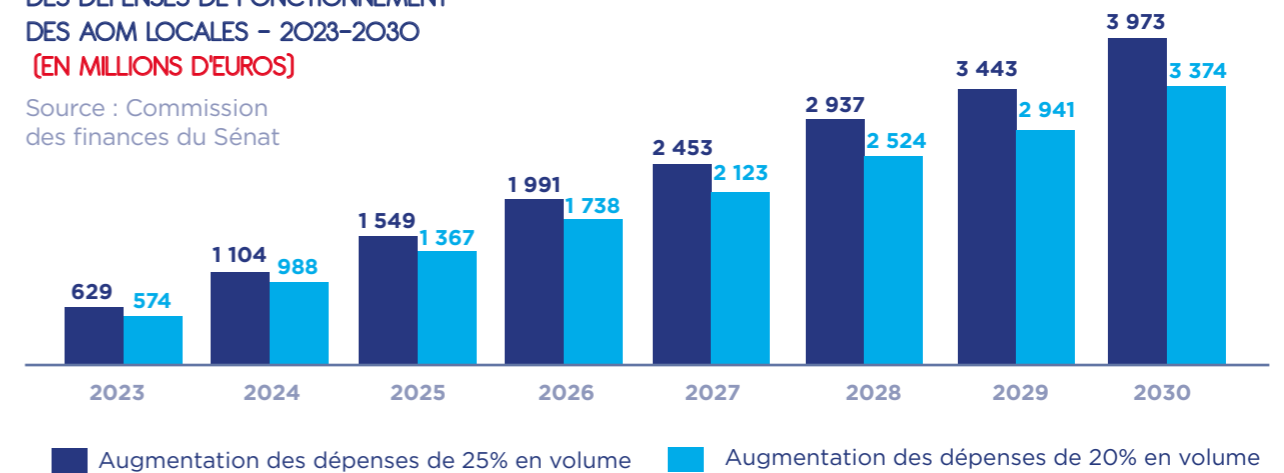


Les dépenses des AOM vont devoir augmenter pour permettre à la France d'honorer ses engagements de réduction des émissions de GES. Pour assurer le respect de ces objectifs contenus dans l'accord de Paris et dans le paquet européen « Fit for 55 » de 2021, des investissements dans les mobilités seront nécessaires.

En 2023, un rapport du Sénat³² évaluait à 100 milliards d'euros le montant des dépenses supplémentaires auxquelles les autorités organisatrices des mobilités allaient devoir faire face pour assurer la transition écologique de la mobilité. L'offre de transports quotidiens devra augmenter de 20 à 25 % d'ici 2030 pour respecter les trajectoires de transition écologique. Le meilleur raccordement des centres-villes à leur agglomération représente l'un des potentiels de report modal les plus importants. Or, une augmentation de 20 à 25 % de l'offre signifie une hausse quasi-identique des dépenses de fonctionnement. Pour les AOM, les dépenses de fonctionnement augmenteraient de 25 milliards et des dépenses d'investissement de 30 milliards seraient nécessaires d'ici à 2030. Sur le territoire francilien, 30 milliards d'euros d'investissement et 20 milliards d'euros de fonctionnement sont à prévoir.

c) AUGMENTATION PRÉVISIONNELLE DES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES AOM LOCALES - 2023-2030 (EN MILLIONS D'EUROS)

Source : Commission des finances du Sénat



La dynamique déjà importante des dépenses depuis dix ans ne permet pas aux collectivités de générer des marges de manœuvre supplémentaires en l'état actuel des structures de financement. Entre 2016 et 2019, une période de très faible inflation, les dépenses de fonctionnement comme les dépenses d'investissement des AOM étaient déjà orientées à la hausse et le total des dépenses avait progressé de plus de 16 %. Ces dépenses, qui représentaient environ 6 milliards d'euros en 2011, ont fortement crû, notamment à la faveur des compétences transférées aux régions en matière de mobilité : la compétence transport scolaire (hors élèves en situation de handicap), auparavant exercée par les départements, depuis la loi « NOTRe » de 2015 et la reprise progressive à l'État d'une partie du réseau des trains d'équilibre du territoire (TET).

Enfin des facteurs exogènes accentuent les dépenses : des financements seront nécessaires pour faire face au vieillissement des réseaux de transport urbains et interurbains, mais aussi pour adapter les infrastructures au changement climatique (vagues de chaleur, inondations, tempêtes et gels intenses imposeront un entretien plus fréquent et créeront des perturbations pour les exploitants de matériel roulant).

³² Sénat, 2023, Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité

b) UN TRIPTYQUE DE FINANCEMENT INSUFFISANT ET À REVOIR FACE À L'AUGMENTATION DES BESOINS

Triptyque de financement :



Le modèle actuel de financement repose essentiellement sur les entreprises au travers du versement mobilité (VM) et de la prise en charge par l'employeur des frais de transport. Les AOM locales peuvent percevoir auprès des employeurs de plus de 11 salariés un impôt assis sur la masse salariale. Différents plafonds de taux existent selon la taille de la commune, du transfert ou non à l'intercommunalité de la compétence mobilité.

Toutefois, lorsque l'intercommunalité a refusé d'être AOM et a donc transféré à la région cette compétence, celle-ci ne peut lever le VM. En 2021, celui-ci représentait une ressource de 4,8 milliards d'euros, en augmentation de 23,1 % depuis 2015.

À noter :

En Île-de-France, les multiples hausses du taux plafond ont permis à son produit (5,2 Md€ en 2022) de croître plus vite que son assiette.

Hors de l'Île-de-France, le produit du VM (5,3 Md€ en 2022) est limité par le plafond légal, atteint dans 35 % des AOM (dont 90 % de plus de 200 000 habitants), et reste donc étroitement lié à l'évolution de la masse salariale.

Si sa tendance est structurellement à la hausse, le produit du VM augmente encore trop lentement pour couvrir l'ensemble des besoins de financement du choc d'offre à horizon 2030.

Le VM concerne peu les territoires ruraux et était absent jusqu'à la loi de finances 2025 pour les régions :

)] Dans les territoires peu denses, un service régulier de transport public n'est pas toujours pertinent en raison du faible nombre de voyageurs. Cependant, ces AOM peuvent jouer un rôle dans les mobilités durables comme dans le Nord avec Avesnois Mobilités³³ (covoiturage, autopartage, transport à la demande).

)] Avant la loi de finances pour 2025, les régions ne bénéficiaient pas de VM et devaient équilibrer leur financement par la tarification et la participation des collectivités. Certaines régions ont fait le choix de ne pas le mettre en œuvre (Hauts-de-France, Pays de la Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Normandie).

D'autres recettes fiscales sont en baisse

structurelle, notamment la TICPE, dont le produit devrait continuer à baisser en raison de la baisse de la consommation de carburants (31,2 Md€ en 2025 contre 31,5 Md€ en 2024). De manière générale, le panier fiscal des collectivités, insuffisant pour financer le choc d'offre, ne couvrira pas le mur d'investissement, malgré une hausse de la TVA due à l'inflation.

Les ressources provenant de la billetterie (tickets, carnets de tickets et divers abonnements) ne représentent qu'en moyenne 17 % des dépenses totales des AOM. Cette moyenne cache d'importantes disparités, notamment dues à des choix politiques. Quand la Compagnie des Transport Strasbourgeois (CTS) tire 32 % de ses revenus de la vente des tickets et abonnements, le réseau STAR de Rennes n'en tire que 7 %. Des AOM ont choisi la gratuité des transports en commun comme Niort (depuis 2017), Dunkerque (depuis 2018), Montpellier (depuis 2021) ou encore Bourges (depuis 2023), avec des résultats contrastés³⁴. L'objectif d'incitation à l'utilisation des transports en commun est l'un des premiers freins à la hausse du prix des billets et abonnements. Une augmentation des tarifs pourrait dissuader les usagers d'emprunter les transports en commun.

Les subventions des collectivités représentent 35 % des ressources des AOM en 2020.

Cette dépendance aux ressources locales rend les AOM vulnérables aux fluctuations économiques. Par exemple, la hausse des dépenses causée par des événements imprévus, comme la guerre en Ukraine et la montée des prix de l'énergie, peut gravement compromettre l'équilibre financier des collectivités. En conséquence, les AOM doivent naviguer entre l'augmentation des coûts et la nécessité de maintenir un service de transport public accessible et efficace pour tous. Fin 2022, la Région Normandie a été contrainte de majorer les tarifs des Nomad Train pour faire face à la « hausse exceptionnelle des prix de l'énergie » et « l'inflation », tout en réalisant un « effort budgétaire massif [...] pour limiter au maximum l'impact sur le prix des billets³⁵.

³³ <https://avesnois-mobilites.fr/>

³⁴ Fondation Jean Jaurès, 2022, *Gratuité des transports : une idée payante ?* et Sénat, 2019, *Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?*

³⁵ Communiqué de presse « De nouveaux tarifs pour Nomad trains », Région Normandie, décembre 2025, <https://mmt.vscf.fr/sites/default/files/swt/CNOR/2022-12/CP%20augmentation%20tarifaire%205%20d%C3%A9cembre%202022.pdf>





02 UNE MONTÉE EN CHARGE DES BESOINS EN INVESTISSEMENT COMME EN FONCTIONNEMENT •

a) DES INVESTISSEMENTS MAJEURS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES

Les ambitions du plan vélo et mobilités actives de 2018 visent à augmenter la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, puis à 12 % d'ici 2030. Pour atteindre ces objectifs, les investissements doivent croître et se concentrer sur des projets favorisant le passage des transports émetteurs de GES vers le vélo. Il est essentiel de garantir un réseau cyclable efficace avec des itinéraires continus et sécurisés, ce qui nécessite parfois des investissements conséquents.

50 000 €

c'est le coût d'1km de pistes cyclables hors agglomération en terrain facile contre **plus de 10 millions d'euros** pour une passerelle vélo enjambant un fleuve

Les mobilités actives offrent des avantages économiques à long terme, notamment une réduction des coûts d'exploitation pour les collectivités et des bénéfices pour la santé publique. Un investissement massif dans un réseau sécurisé est recommandé. Entre 2021 et 2050, environ 90 000 km d'aménagements supplémentaires sont à prévoir, avec un coût estimé entre 350 € et 425 € par kilomètre. Le coût annuel des pistes cyclables en France pourrait ainsi varier de 250 millions à 500 millions d'euros selon l'ampleur des projets.

L'objectif de neutralité carbone à horizon 2050, conformément aux accords de Paris, impose non seulement de développer des alternatives à la voiture individuelle, mais aussi de **renouveler les flottes de véhicules en les décarbonant**.

Aujourd'hui, de nombreux trains et bus fonctionnent encore au diesel ou au gaz naturel. Compte tenu de la durée d'exploitation de ces équipements (plus de 30 ans pour un train), **il est impératif de planifier leur électrification et de garantir une production d'électricité compatible avec ces nouveaux besoins**. Chaque projet de déploiement de transport doit être réfléchi dans cette optique : sera-t-il soutenable tout en restant décarboné, et quels seront les coûts, tant en investissement qu'en fonctionnement ?

Au coût du kilomètre pour un bus, entre 2,80€ et 5,80€, s'ajoute pour un surcoût d'environ **190 000 €** pour l'acquisition d'un bus électrique³⁶.



³⁶ Commissariat général au développement durable

b) DES BESOINS DE FINANCEMENT HÉTÉROGÈNES, RENFORÇANT LES INÉGALITÉS SPATIALES

Concernant la pratique du vélo :

En milieu urbain, les communes ont souvent atteint un maillage cyclable suffisant pour maintenir une pratique du vélo, bien que l'élan post-Covid ait tendance à s'essouffler. En 2024, la fréquentation a stagné (+1 %), contre une hausse de 6 % en 2023. En milieu rural à l'inverse, la fréquentation diminue légèrement en 2024 (-3 %) après une stabilité en 2023. Paradoxalement, ce sont ces territoires qui nécessitent les investissements les plus importants, tant en infrastructures qu'en accompagnement au changement, alors que leurs administrés paraissent moins convaincus par les mobilités actives.

Concernant le verdissement des transports :

Les zones urbaines bénéficient de modes de transport électrique, avec un accent mis sur l'électrification des bus. À l'inverse, les territoires ruraux font face à des contraintes techniques, telles que de longues distances à parcourir, des cars souvent peu remplis, des difficultés de recharge rapide et un retard dans le développement de l'hydrogène, ce qui complique la transition vers des solutions de transport plus durables.

Selon une étude de l'Insee publiée en 2019, les ménages vivant en milieu rural consacrent en moyenne 21 % de leur budget total aux transports, contre 16 % pour ceux résidant en milieu urbain.

Cette différence s'explique principalement par une dépendance accrue à la voiture individuelle en zone rurale, où les alternatives de transport en commun sont souvent limitées. Toutefois, le dernier appel à projets de l'État pour les transports en commun lancé en 2020, doté d'un budget de 858 millions d'euros, a principalement financé les infrastructures urbaines telles que des tramways, des bus à haut niveau de service (BHNS) et des transports par câble. Les pôles d'échanges multimodaux (PEM), qui bénéficient davantage aux communes rurales et périurbaines, n'ont bénéficié que d'une enveloppe de 40 millions d'euros.

L'augmentation de l'offre de transports en commun entraîne une hausse proportionnelle des coûts de fonctionnement :

les charges de personnel et les dépenses énergétiques représentent près de 70 % des coûts de production. Un développement de l'offre de transport pourrait générer une augmentation des dépenses de fonctionnement des AOM locales, estimée entre 15,6 et 18,1 milliards d'euros d'ici 2030. Les régions, quant à elles, pourraient faire face à plus de 10 milliards d'euros de nouvelles dépenses de fonctionnement sur cette période : l'augmentation des coûts énergétiques, la nécessité de décarboner les flottes et la prise en charge des dépenses liées à l'adaptation au changement climatique.

Enfin, les impacts du changement climatique soulignent l'importance pour les collectivités d'anticiper leurs besoins financiers et de repenser leurs stratégies budgétaires en intégrant les nouvelles mobilités.



TROISIÈME PARTIE

Réinventer le financement des mobilités pour une offre plus inclusive et durable

EN SYNTHÈSE :

Des leviers de financement mobilisables dès à présent ...



Renforcer la performance

- ✓ Prioriser les investissements
- ✓ Optimiser la gestion des actifs
- ✓ Renforcer l'intermodalité



Mobiliser les 3 leviers de financement

- ✓ Une modulation du VM
- ✓ Un ajustement de la tarification
- ✓ Un recours légitime à la dette



Structurer la gouvernance financière

- ✓ Une gouvernance publique adaptée aux territoires
- ✓ Des partenariats privés à repenser

...devant être complétés par refonte du modèle de financement à long-terme :

Un rééquilibrage de la fiscalité pour qu'elle soit juste et adaptée aux territoires

Des prélèvements supplémentaires qui nécessitent un **portage politique** pour arbitrer la part supplémentaire payée entre les ménages, les entreprises et les administrations

Une trajectoire à suivre pour assurer la progressivité du déplacement des financements de la part ménage à la part collective, **accompagner le changement** de comportement, consolider les avantages relatifs à certains modes de déplacement.

D1 UNE RÉFORME DIFFÉRENCIÉE DES RESSOURCES FISCALES ET TARIFAIRES •

Les enjeux de mobilité ne sont pas les mêmes selon les territoires. Dans le contexte national actuel qui se caractérise par un taux de prélèvement élevé et plus généralement un scepticisme des populations quant à l'efficacité de la dépense publique, la piste d'un financement différencié par territoire semble une opportunité pour favoriser le déploiement de projets. Cet esprit irrigue déjà le modèle des financements des lignes actuels à grande vitesse et demain des SERM (Service express régional métropolitain).

a) RÉÉQUILIBRER LA FISCALITÉ POUR QU'ELLE SOIT JUSTE ET ADAPTÉE AUX TERRITOIRES

Le versement mobilité (VM), instauré en 2019 pour remplacer le versement transport (VT), nécessite des services réguliers de transport public pour son application. Le VM peut financer divers services de mobilité et des infrastructures, avec un taux modulable selon des critères démographiques et fiscaux. Avant, le VT représentait une part significative des budgets de transport, notamment en Île-de-France, où il constituait presque 40 % des ressources du STIF.

À noter :

- De nombreuses associations d'élus critiquent l'efficacité des transports collectifs, soulignant l'influence excessive des entreprises. Le déplaçonnement du VM est proposé, mais son application varie selon les territoires, particulièrement dans les zones rurales où un service régulier n'est pas toujours viable. Des solutions alternatives comme les subventions d'équilibre sont suggérées.
- Les organisations patronales, comme le MEDEF, considèrent le VM comme un impôt nuisible à la compétitivité, plaidant pour une meilleure transparence des AOM sur l'utilisation des contributions.

PROPOSITION

Mettre sur pied une assiette universelle pour harmoniser le rendement du VM (il est aujourd'hui sur l'ensemble des rémunérations d'un territoire). Dans une optique de péréquation et pour poursuivre l'esprit de la loi NOTRe et LOM, l'assiette pourrait être élargie au territoire régional.

EFFET → Gain financier

PROPOSITION

Les entreprises sont contributrices au VM dès lors qu'elles comptent plus de 11 salariés. A terme, dans les territoires les plus tendus notamment, les hôtes par plateforme de location de type "Airbnb" pourraient être mis à contribution dans une optique d'effet de signal vis-à-vis des populations pour témoigner d'un effort différencié

EFFET → Gain financier

PROPOSITION

Compléter le VM par fléchage de la fiscalité liée à la route vers les AOM comme la TICPE, mais aussi d'autres taxes :

- La taxe additionnelle à la taxe de séjour.
- La taxe spéciale d'équipement.
- La taxe sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement.
- La captation d'une partie des plus-values foncières liées à l'implantation d'une offre de transport.

EFFET → Ces recettes sont moins importantes en volume mais transmettent un effet de signal important à l'usage des transports. Pour la TICPE, le signal envoyé est celui de l'impératif de décarbonation. En ce qui concerne la taxe additionnelle à la taxe de séjour, il s'agit d'une réponse à l'attractivité des territoires par le tourisme. Il convient également de noter qu'une affectation partielle du produit des péages autoroutiers aux AOM pourrait soutenir la décarbonation des transports.

En définitive, il convient de mieux affecter la fiscalité aux transports, pour en renforcer l'efficacité et de différencier les modèles économiques selon les territoires pour répondre aux besoins plus précisément et mieux partager les efforts. Pour l'avenir, l'enjeu résiderait ainsi dans les réunions de conditions favorables à une solidarité régionale et intercommunale.

b) AJUSTER LA TARIFICATION POUR CONCILIER RENDEMENT ET ATTRACTIVITÉ

Pendant la période des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris 2024, pour compenser la hausse de la fréquentation, et donc celle de l'offre, Île-de-France Mobilités (IDFM) a décidé d'augmenter le ticket de métro à 4 euros soit près du double du tarif habituel, et celui origine-destination (banlieue-banlieue ou banlieue-Paris) à 6 euros le trajet. Cette mesure avait pour ambition de soutenir le renforcement de l'offre pendant la période. Les abonnés n'étaient pas concernés. Si le rendement financier a été plus soutenu, de nombreux utilisateurs occasionnels ont fait le choix de limiter l'utilisation des transports en commun. Cette mesure exceptionnelle témoigne de l'influence sur les comportements du tarif des transports.

Dans un autre esprit, IDFM depuis janvier 2025 - pour répondre au protocole d'accord avec l'Etat visant à financer les transports en commun jusqu'en 2031 - entend inciter les voyageurs occasionnels à utiliser les transports en commun avec son billet unique, sauf pour accéder aux aéroports.

Le tarif de l'abonnement francilien "Pass Navigo" augmentera de 3 %. Cette nouvelle grille tarifaire s'efforce de capter de nouveaux publics tout en sécurisant les recettes (augmentation modérée du prix des abonnés et une augmentation sensible du billet classique ; le prix du billet pour l'aéroport d'Orly étant de 13 euros par exemple), face entre autres, à la forte extension du réseau prévue avec la mise en service des premières lignes du Grand Paris Express (GPE).

Au vu de ces éléments, dans chaque territoire, une modulation tarifaire selon les usages pourrait s'imposer.

Une vigilance toute particulière doit toutefois être accordée en termes de logistique (renforcement de la complexité de la mise en œuvre).

3%



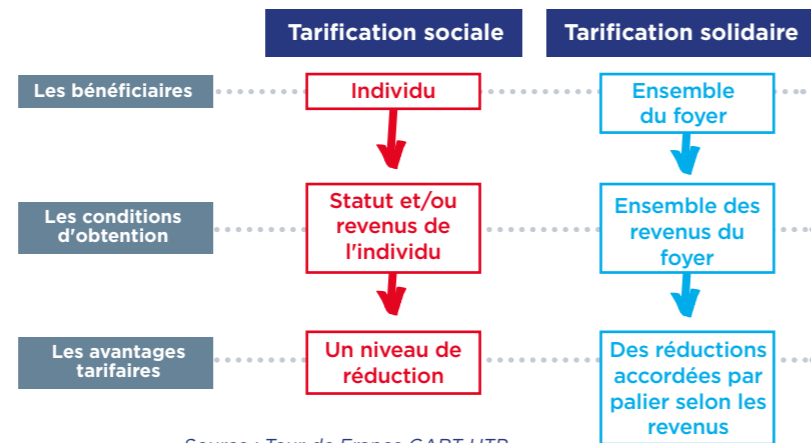
C'est l'augmentation prévisionnelle du tarif de l'abonnement francilien "Pass Navigo" d'ici 2031





c) INCLURE LE CITOYEN GRÂCE À LA TARIFICATION SOCIALE ET LA GRATUITÉ

La tarification sociale et la gratuité dans le domaine de la mobilité sont des politiques publiques visant à renforcer l'inclusivité des systèmes de transport. Ces mesures visent à rendre les mobilités accessibles aux populations les plus fragiles tout en réduisant les inégalités sociales et territoriales. Elles s'inscrivent dans un contexte où la mobilité est considérée comme un levier essentiel pour l'accès à l'emploi, à l'éducation et aux services publics.



Source : Tour de France GART-UTP, Optimiser les ressources du transport public - La tarification solidaire, 26 mars 2015, Grenoble

La tarification sociale consiste à adapter le coût d'accès aux transports en fonction des revenus des usagers ou de leur situation sociale (chômeurs, étudiants, familles nombreuses, etc.). Elle peut prendre différentes formes :

- Réductions tarifaires pour certains groupes sociaux.
- Abonnements à prix réduit basés sur un quotient familial.
- Gratuité partielle pour certaines catégories de personnes.

AVANTAGES	LIMITES
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Amélioration de l'accessibilité pour les populations modestes. ✓ Impact positif sur l'emploi et l'éducation. ✓ Contribution à la réduction des inégalités sociales. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Complexité administrative pour définir et contrôler les bénéficiaires. ✗ Perte de recettes tarifaires nécessitant une compensation financière. ✗ Effet potentiellement limité si les infrastructures de transport sont insuffisantes.

La gratuité totale des transports consiste à supprimer le paiement pour tous les usagers. Cette mesure, déjà mise en œuvre dans certaines villes (ex. : Dunkerque, Aubagne), repose sur un financement intégral par des recettes publiques. Elle doit être anticipée d'une analyse fine des conséquences budgétaires. La perte de recettes tarifaires est une contrainte majeure. Elle peut représenter jusqu'à 30-40 % des recettes d'exploitation pour certaines régies. Le maintien ou l'amélioration de l'offre (fréquences, infrastructures) nécessite des investissements supplémentaires. Le financement de cette mesure oblige à un recours accru au versement mobilité, subventions étatiques, partenariats privés, ou fiscalité locale.

AVANTAGES	LIMITES
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Simplification pour les usagers et réduction des coûts de gestion tarifaire. ✓ Attractivité accrue des transports publics, réduction de l'usage de la voiture individuelle. ✓ Dynamisation économique locale via une mobilité facilitée. 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Impact budgétaire élevé pour les collectivités, nécessitant un accroissement des contributions fiscales (versement mobilité, fiscalité locale). ✗ Risque de surcharge des réseaux si l'offre n'est pas adaptée à la demande accrue. ✗ Absence de ciblage social, ce qui peut bénéficier également aux populations favorisées.

Dans ce cadre, il est recommandé de :

- Réaliser une étude d'impact financière et sociale pour choisir la solution la plus adaptée au territoire.
- Adopter une gradation des mesures en commençant par une tarification sociale ciblée avant d'étendre vers la gratuité partielle ou totale.
- Penser un financement durable en prévoyant des mécanismes de compensation budgétaire pour éviter un équilibre financier fragilisé.
- Accompagner l'offre en s'assurant qu'elle réponde à l'éventuelle augmentation de la demande.

d) DIVERSIFIER LES RESSOURCES POUR COMPLÉTER LE FINANCEMENT

Le groupe de travail a identifié plusieurs sources de financement pour renforcer la mobilité durable, en tenant compte des spécificités locales :

Fiscalité écologique et nouvelles taxes

- **Contribution kilométrique pour les poids lourds** pour financer des infrastructures écologiques.
- **Taxe sur les billets d'avion** pour financer des alternatives moins polluantes.
- **Taxe sur les véhicules les plus polluants** pour encourager l'électromobilité et la mobilité douce.

Contributions des entreprises et des usagers

- **Extension et renforcement du versement mobilité** pour accroître la contribution des grandes entreprises au soutien du transport public.
- **Contribution des employeurs à la mobilité durable** via les forfaits mobilités durables qui encouragent la décarbonation des déplacements domicile-travail.
- **Tarification des infrastructures routières pour les usagers** avec l'introduction de péages urbains pour financer les transports durables et inciter les usagers à privilégier les modes de transports durables.

Captation de la valeur foncière et immobilière

- **Taxe sur la valorisation foncière** pour capter une partie des plus-values immobilières générées par les infrastructures de transport pour financer de nouveaux projets.
- **Contribution des entreprises situées à proximité des hubs de transport** pour partager le financement des infrastructures avec celles qui en bénéficient directement.

02 UNE OPTIMISATION FINANCIÈRE ET OPÉRATIONNELLE DES MOBILITÉS •

a) MIEUX MAÎTRISER LES CHARGES FIXES ET L'ENVIRONNEMENT POUR RENFORCER L'INVESTISSEMENT

✓ *Commencer par investir là où cela est réellement efficace, notamment en ciblant les gisements de report modal*



Il est essentiel de prioriser le développement des transports collectifs entre les zones périurbaines et les zones d'emploi des agglomérations, car ces zones engendrent de nombreux déplacements en voiture. Améliorer l'offre de transports en commun est crucial pour offrir une alternative à la voiture et faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux.

Des propositions, comme le développement de lignes de cars à haut niveau de service (BHNS) et le renforcement de l'offre ferroviaire périurbaine, doivent être envisagées. Il est également important de conforter l'offre de transports collectifs urbains pour connecter efficacement les systèmes périurbains aux lieux générateurs de déplacements.

Enfin, le maillage du réseau secondaire et l'intermodalité doivent être renforcés pour améliorer le service, en utilisant des aménagements comme des voies réservées et en intégrant le vélo dans le système de transport.

✓ *Adopter une gestion optimisée du foncier des AOM et de leurs opérateurs*



Il est important d'anticiper les besoins en foncier via des stratégies intégrées d'aménagement urbain et de valoriser le patrimoine foncier existant des opérateurs, par le biais de baux emphytéotiques ou de cessions partielles.

✓ *Favoriser la sobriété énergétique et l'efficacité opérationnelle des services des transports*



La réduction de la consommation énergétique nécessite des solutions techniques comme les systèmes de régénération d'énergie et l'éclairage basse consommation. Il est crucial d'investir dans des véhicules moins énergivores tels que les modèles électriques, hybrides ou au biogaz.

Les autorités organisatrices des mobilités (AOM) doivent établir des plans de transition énergétique, déployant des flottes électriques ou à hydrogène, tout en s'appuyant sur les aides de l'État et les fonds européens. Le choix des motorisations doit s'adapter à l'écosystème énergétique local et aux usages alternatifs, comme le biogaz pour le chauffage urbain.

L'électrification des lignes ferroviaires est recommandée pour les lignes à forte fréquence, tandis que des systèmes à batterie ou hybrides peuvent être envisagés autrement. L'utilisation d'énergies renouvelables locales doit être encouragée pour diminuer la dépendance aux combustibles fossiles.

La modernisation du matériel roulant est essentielle, avec un remplacement progressif des véhicules énergivores par des modèles plus performants. Un équilibre entre sobriété énergétique et attractivité des mobilités est nécessaire, exigeant coopération entre acteurs publics et privés pour maîtriser les coûts d'exploitation face à la hausse des prix de l'énergie.

✓ *Saisir l'opportunité d'une gestion optimisée des flux financiers*



Il est tout d'abord possible, sous certaines conditions, de rechercher des contrats de long terme avec les fournisseurs d'énergie afin de lisser les coûts. A titre d'exemple, SNCF Energie, filiale de SNCF Voyageurs, a signé un important contrat d'achat d'électricité à long terme avec la CNR (Compagnie Nationale du Rhône), d'une durée de 25 ans, ce qui permet à SNCF Voyageurs de sécuriser son approvisionnement en électricité sur le long terme. L'accès à des financements verts ou bonifiés permet également de soutenir les projets de transition énergétique.

La négociation de contrats d'approvisionnement énergétique à tarif fixe contribue à stabiliser les dépenses et à se prémunir contre les fluctuations des marchés. Enfin, le développement de Power Purchase Agreements (PPA) avec des producteurs locaux d'électricité verte constitue une démarche stratégique pour sécuriser un approvisionnement durable et compétitif.

✓ *Renforcer les mutualisations dans le champ de la mobilité*



Le développement de synergies intercommunales, notamment par la mutualisation des dépôts et infrastructures entre plusieurs réseaux urbains, permet de réduire les coûts unitaires.

Par ailleurs, le recours à des partenariats public-privé (PPP) offre une opportunité de limiter les charges initiales liées au foncier ou aux infrastructures grâce à des montages partenariaux adaptés.



✓ *Etudier la voie d'un renforcement de la concurrence dans le champ des mobilités*



L'ouverture à la concurrence dans le secteur de la mobilité a permis d'introduire des dynamiques de compétitivité et de diversification dans les services. Toutefois, les effets attendus, comme la baisse des coûts et l'amélioration de la qualité de service, se sont avérés inégaux. Les défis persistent, notamment en termes d'équité géographique et d'accessibilité financière pour tous les usagers.

Afin de maximiser les bénéfices de la concurrence tout en garantissant l'équité sociale et territoriale, il est crucial de maintenir un cadre réglementaire robuste, incluant des compensations financières pour les services non rentables, ainsi qu'un suivi rigoureux de l'impact sur la qualité des services fournis aux usagers.

✓ *Prendre le parti de la révolution numérique et de la logique de "Mobility as a Service" (MAAS) pour accroître l'efficacité des services de mobilité*



L'optimisation de l'exploitation des réseaux peut être renforcée par l'adoption de systèmes de régulation dynamique pour ajuster les fréquences et optimiser les trajets selon la demande réelle.

À Toulouse, la solution "Optibus" ajuste les horaires des bus en temps réel pour éviter les trajets vides et optimiser les coûts. À Lyon et Marseille, des systèmes de régulation des feux tricolores favorisent les déplacements des transports collectifs, optimisant l'ensemble du réseau. En Île-de-France, l'application IDFM permet de planifier les trajets en intégrant plusieurs modes de transport. La plateforme numérique de Vélib' Métropole facilite l'usage du vélo en libre-service.

Le concept de *Mobility as a Service* (MaaS) permet de regrouper divers modes de transport sur une seule plateforme. À Lyon, "Lyon Mobilités" intègre tramway, bus, vélo et covoiturage avec un paiement centralisé. Cityway propose des solutions similaires en Région Sud, et Modalis en Nouvelle-Aquitaine coordonne 25 autorités organisatrices de la mobilité pour offrir une interface unique de gestion des déplacements.

b) FAVORISER L'INTERMODALITÉ ET L'USAGE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

✓ Adopter une régulation intelligente du trafic routier pour une conciliation plus efficace des flux de mobilité



La gestion et la régulation intelligente des trafics permet de réutiliser l'existant et de réduire les coûts de fonctionnement et d'investissement. Différentes mesures existent et peuvent être mises en place selon des domaines d'emplois spécifiques :

- Les voies réservées aux transports collectifs et les voies réservées au covoiturage incitent les usagers à changer de véhicule, de modes de transport ou à ne plus utiliser leur véhicule seuls.
- La régulation des accès, la régulation dynamique des vitesses, les voies auxiliaires, les voies réversibles et l'interdiction de dépassement pour les poids lourds optimisent l'usage de l'infrastructure existante en augmentant sa capacité ou en maintenant son fonctionnement à capacité le plus longtemps possible. Ces mesures améliorent en parallèle la sécurité des usagers de la route.

✓ Améliorer la vitesse de circulation des transports en commun pour accroître leur attractivité



L'amélioration de la vitesse des transports en commun peut accroître l'attractivité du réseau et réduire les coûts de fonctionnement. Les solutions traditionnelles comme le tramway et le vélo sont souvent plus efficaces et abordables que les technologies coûteuses.

Améliorer la vitesse commerciale des bus peut se faire par des aménagements de voirie et la priorisation aux intersections. Des initiatives comme le "chronobus" à Nantes et le couloir bus temporaire à Lyon ont montré des résultats positifs en augmentant la vitesse des bus. Un meilleur système de signalisation dynamique au sol pourrait encore améliorer l'efficacité de ces dispositifs.

✓ Mutualiser les espaces avec le vélo



La mutualisation des espaces permet, selon les retours d'expériences des collectivités, de réduire les coûts des nouveaux aménagements favorisant la mobilité douce. La crise sanitaire a favorisé les modes de transports individuels que sont la voiture et le vélo. Ce dernier est devenu incontournable dans toute politique de mobilité. Il est nécessaire de travailler sur la chaîne de déplacement, l'intermodalité, les pôles intermodaux mais aussi à une bonne cohabitation bus/vélos par la formation et des actions de sécurité routière.

Il est possible, dans certaines conditions (fréquence bus, flux cyclistes), d'ouvrir des sections de voies BHNS aux cyclistes tout en maintenant un niveau de service performant pour les transports en commun et pour les vélos (exemple de Lyon et de Rouen).

✓ Étudier l'opportunité nouvelle des pôles d'échanges multimodaux en zone peu dense et hubs ruraux



Dans les zones à urbanisation diffuse, de nouveaux pôles d'échanges émergent, reliant services innovants comme le covoiturage à des transports collectifs tels que les cars régionaux. L'exemple du Bus rapide d'Aix-Marseille-Provence montre qu'un réseau de pôles avec des voies réservées facilite l'accès aux transports collectifs, touchant 90% de la population à moins de 10 minutes d'une ligne de car. Les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) améliorent la connexion entre centres urbains et périphéries, même dans les zones moins densément peuplées.

D'autres modèles inspirants existent, tels que les infrastructures multimodales à Briis-sous-Forges ou les systèmes de transport en milieu urbain comme à Istanbul et Madrid. Des solutions plus légères, basées sur l'intermodalité (covoiturage, vélos, gares TER), sont également mises en œuvre, comme le réseau de hubs d'échanges ruraux dans la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain.

c) GARANTIR LA PÉRENNITÉ DES FINANCEMENTS

✓ Faciliter la planification des projets de mobilités à travers les subventions des collectivités



Les engagements des collectivités nécessitent un effort financier important pour assurer le fonctionnement des nouvelles infrastructures de transport, dont l'entretien coûte cher. Les collectivités représentent un tiers du financement des AOM³⁷, avec des subventions estimées à plus de 3 milliards d'euros par an. Elles se substituent progressivement aux usagers comme principaux financeurs, la part des recettes commerciales ayant chuté de 50% en 1980 à 17% en 2020^{38 39}.

Pour rappel :
Les subventions des collectivités représentent **85%** des ressources des AOM en 2020

Les collectivités doivent donc financer à la fois de nouveaux projets de mobilité et assumer les coûts d'entretien des infrastructures, entraînant une augmentation des coûts de fonctionnement. Si la part des subventions reste stable, le surcoût de l'augmentation de l'offre pourrait atteindre 3 milliards d'euros par an d'ici 2030. Bien que cela puisse sembler optimiste, des études montrent qu'un pôle d'échanges intermodal⁴⁰ pourrait augmenter significativement les recettes commerciales, en rendant les transports plus compétitifs par rapport à la voiture sur le dernier kilomètre.

Focus :
Le site Aides-Territoires recense une part des aides financières et en ingénierie à disposition des collectivités par secteurs et thématiques : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/>

³⁷ Ce total inclut notamment les versements des budgets principaux des collectivités vers les budgets annexes transport, leurs participations au fonctionnement de syndicats mixtes ainsi que les contributions des régions et département au transport scolaire.

³⁸ H.MAUREY, S.SAUTAREL, Rapport d'information n°570 de la Commission des Finances du Sénat, Situation de la SNCF et ses perspectives. Mars 2022.

³⁹ N.SHARABY, Y.SHIFTAN, (2012), "The impact of fare integration on travel behavior and transit ridership", Transport Policy, vol. 21, p. 63-70

⁴⁰ D.ARANCHER, "Le financement des politiques publiques locales de mobilité", 2023

⁴¹ Un pôle d'échanges intermodal ou multimodal est un outil de report modal qui regroupe des lignes de transports collectifs ou à la demande, des véhicules partagés, des services et stationnements de vélo ...

✓ Accompagner les AOM dans leurs projets



Le surcoût pour les AOM régionales est lié à la structure de financement des TER, où l'absence de Versement Mobilité entraîne des coûts d'exploitation élevés. Bien que le coût par passager.km soit similaire pour les TER et TCU, la participation des entreprises est moindre, augmentant ainsi la charge pour les administrations publiques⁴¹.

✓ Améliorer la connexion entre territoires périurbains et urbains



Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), conçus pour améliorer la connectivité entre villes et territoires périurbains, pourraient bénéficier à ces zones en réduisant les écarts budgétaires pour la mobilité (respectivement 90€/mois contre 141 € en moyenne). Le déploiement des SERM doit être conçu en deux temps selon les associations RER-Métropolitains et Trans-missions et va nécessiter des investissements importants : entre 300 et 350 millions d'euros à court terme, et jusqu'à 1,5 milliard d'euros supplémentaire à long terme.

Ces chiffres nationaux doivent toutefois être déclinés au niveau de chaque SERM, pour adapter le modèle économique aux réalités de chaque territoire. Mobilisable à la marge, la hausse de la tarification ne doit pas freiner le nécessaire report modal vers les SERM dans un objectif de décarbonation des mobilités.

Au total, ce sont 26 projets de SERM qui sont labélisés et en phase de préfiguration⁴².

Pour rappel :
Dans les 33 000 communes les moins denses :

- la voiture : **85%** des trajets
- les transports en commun : **3,7%** des trajets
- le vélo : **1,3%** des trajets⁴³

⁴² J.COLDELFI, "Mobilité du quotidien : l'indispensable révision du modèle économique des transports publics (1) - La Grande Conversation". 2023

⁴³ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/services-express-regionaux-metropolitains-serm>

⁴⁴ Insee. Mobilités professionnelles en 2015 : déplacements domicile-lieu de travail, Recensement de la population - Base flux de mobilité. 2018

d) UN RECOURS OPTIMISÉ À L'EMPRUNT ET AUX MARCHÉS FINANCIERS

Le volume d'investissements à engager pour la décarbonation du secteur des transports apparaît trop important pour être couvert par le seul autofinancement. Le recours à l'emprunt paraît être une solution indispensable pour parachever le panier de ressources à la disposition des collectivités, d'autant plus qu'elles peuvent compter sur de nombreux outils ou partenaires financiers.

L'accès au marché obligataire en direct est une source de financement majeure, mais strictement accessible aux grandes collectivités, compte tenu des montants d'intervention nécessaires. Outre les effets de seuil, les obligations nécessitent de disposer d'une équipe dédiée au sein de la collectivité, experte et en capacité d'accompagner la mise en œuvre de ces transactions (Notation par une agence publique, mise en place d'un programme EMTN...etc).

A titre d'exemple, pour financer le Grand Paris Express, la Société du Grand Paris, devenue Société des Grands Projets (SGP) a construit son modèle de financement sur des impôts affectés et des émissions obligataires. Plusieurs contributions fiscales ont été partiellement ou totalement affectées à la SGP (IFER, taxe spéciale d'équipement, taxe additionnelle sur les surfaces de stationnement), parfois en majorant les taux pratiqués à l'échelle nationale (taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement) et permettent ainsi d'envisager un objectif de remboursement de la dette à horizon 2070.

Outre l'accès au marché obligataire en direct, le **réseau des partenaires bancaires actifs** auprès des collectivités françaises en matière de financement, est une composante indispensable dans la mise en œuvre des investissements à destination des mobilités. Qu'ils soient privés ou publics, ils se divisent en deux catégories :

- les établissements qui financent le budget d'investissement des collectivités sans distinguer la nature des projets (banques mutualistes, l'AFL...)
- les établissements qui financent certains projets spécifiques (Banque des territoires, BEI)

L'AFL C'EST...

L'AFL, la banque des collectivités locales, a été créée en 2013 par la volonté d'élus locaux pour faciliter la réalisation des projets et des initiatives publiques.

Elle est dédiée au financement des investissements des collectivités locales qui en sont ses seules actionnaires et clientes. Elle intervient dans les domaines du prêt, du financement et de l'aide en ingénierie financière.

Aujourd'hui, plus de 1000 collectivités de toutes tailles et natures dont des dizaines d'AOM sont actionnaires de la banque.



03 UN DIALOGUE STRUCTURÉ ET RÉGULIER ENTRE ACTEURS POUR UNE MOBILITÉ INCLUSIVE ET DURABLE •

a) STRUCTURER UNE GOUVERNANCE MULTIPARTITE COHÉRENTE POUR AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ

Il est essentiel de prendre en compte les spécificités des territoires (urbains, périurbains et ruraux) pour favoriser des solutions adaptées, comme le transport à la demande (TAD) et l'harmonisation des titres de transport. La réduction de l'étalement urbain passe par des politiques de densification et des localisations mixtes pour logements, services et emplois.

Les AOM mènent diverses actions, telles que des concertations avec élus et citoyens, et créent des schémas directeurs intermodaux. Plusieurs outils peuvent être mobilisés :

- Plans de mobilité rurale (PMR)** pour les territoires peu denses.
- Applications MaaS** comme Moovizy à Saint-Étienne, centralisant offres et paiements.
- Contrats de plan État-Région (CPER)** pour coordonner financements de projets de mobilité.
- Plans locaux d'urbanisme intercommunaux, de l'habitat et des déplacements (PLUIHD)**, permettant par la contrainte de l'ouverture à l'urbanisation en dehors des agglomérations permet de redensifier les villes d'équilibres. Il est ainsi possible de contraindre l'urbanisme par le schéma de mobilité.
- Société de projet dans le cadre des SERM** dont la gouvernance permet une mutualisation des ressources financières et techniques entre les partenaires et une accélération des prises de décision grâce à une structure dédiée et une gouvernance claire.
- Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)** instaurés par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, visant à améliorer la coordination entre acteurs publics et privés pour des actions concrètes en mobilité.
- À Grenoble, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG)** coordonne une offre intermodale intégrant bus, tramway, covoiturage et vélos en libre-service.
- Dans les Landes, le réseau de transport à la demande « XL'R »** propose des solutions adaptées aux zones rurales.

Le projet de RER métropolitain de Bordeaux (Nouvelle-Aquitaine), porté par Mobilités Gironde regroupe la Région Nouvelle-Aquitaine, Bordeaux Métropole, le Département de la Gironde, et d'autres intercommunalités. Il permettra notamment une réelle intégration des services de mobilité multimodale autour des gares (bus, vélos, parkings relais) en favorisant la coopération entre collectivités et SNCF Réseau. Toutefois, plusieurs territoires ruraux rencontrés ont exprimé leurs inquiétudes quant à un maillage potentiellement insuffisant en solutions de rabattement vers les modes plus lourds de déplacement (parking relais ...).

b) IMPLIQUER LE SECTEUR PRIVÉ ET LA SOCIÉTÉ CIVILE POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Il convient de créer des synergies entre le public, le privé et les citoyens pour accélérer la décarbonation. Il s'agit notamment de mobiliser les entreprises privées dans l'innovation et l'investissement (véhicules électriques, infrastructures, sensibilisation), et d'encourager les initiatives citoyennes (covoiturage, autopartage), en sus de leur contribution au titre de la participation employeur aux frais de déplacement domicile-travail (FMD).

Pour cela, certaines AOM ont fait le choix de mettre en place des incitations financières et réglementaires pour les entreprises, ou de sensibiliser et impliquer des citoyens via des campagnes et plateformes participatives.

- À Lyon, les entreprises partenaires du projet « Onlymoov » encouragent leurs salariés au covoiturage via des plateformes dédiées.
- Dans les Hauts-de-France, le projet Rev3 combine entreprises, citoyens et collectivités pour développer des infrastructures de recharge électrique et des mobilités partagées.

CONCLUSION

L'impératif du développement d'un maillage fin de mobilités, pour mettre la société française sur les rails de sa décarbonation et d'une meilleure cohésion territoriale, place les collectivités territoriales, acteurs publics des enjeux du quotidien, face à un mur de dépenses massives dans un contexte budgétaire fortement contraint.

Si l'optimisation du réseau de mobilités, par ses multiples leviers (gouvernance territoriale, technologies numériques, concurrence économique, mutualisation de ressources, etc.), est un axe crucial de réponse aux besoins financiers de la densification des mobilités locales, le recours à l'emprunt ainsi que l'élargissement de la fiscalité affectée seront indispensables pour pallier les engagements nécessaires. La définition d'un panier de ressources (fiscalité, billetterie, etc.) selon une philosophie mêlant efficacité économique, pertinence environnementale et justice sociale est la condition *sine qua non* pour l'acceptabilité socio-politique de l'approfondissement de l'effort budgétaire requis pour une réforme de l'offre de mobilités au service du bien-vivre des territoires.

Plus structurellement, un tel défi implique de répondre à trois autres dimensions, non traitées dans le cadre de cette étude :

- › **premièrement**, lever les freins sociologiques sur la demande de mobilités, car renoncer à un déplacement ou préférer un autre mode de transport à l'autosolisme implique une bifurcation comportementale forte, notamment en ruralité ;
- › **deuxièmement**, repenser l'aménagement des territoires, en rapprochant les aménités essentielles (centres productifs, services publics, commerces, loisirs de base) des populations, à rebours de la dynamique des dernières décennies, ce qui fera tant réduire les besoins de mobilités que raviver les bourgs et villages ;
- › **troisièmement**, intégrer les enjeux de santé publique dans les politiques de mobilité et d'aménagement pour favoriser le développement de transports respectueux de la santé et de l'environnement (lutte contre la pollution de l'air ou sonore, favorisation des mobilités actives ...).





GLOSSAIRE

-) **AOM :**
autorité organisatrice de la mobilité
-) **BEI :**
Banque Européenne d'Investissement
-) **GES :**
gaz à effet de serre
-) **IDFM :**
Ile-de-France mobilités
-) **Intermodalité :**
aptitude d'un système de transports et des mobilités à permettre l'utilisation successive et combinée d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.
-) **LGV :**
ligne à grande vitesse
-) **Multimodalité :**
la multimodalité englobe l'ensemble des modes de transport et de mobilités permettant d'effectuer un trajet.
-) **PPI :**
programme pluriannuel d'investissement
-) **SERM :**
service express régional métropolitain
-) **SNBC :**
stratégie nationale bas carbone
-) **SRAV :**
programme national « savoir rouler à vélo »
-) **TAD :**
transport à la demande
-) **ZAN :**
zéro artificialisation nette
-) **ZFE :**
zone à faibles émissions

ACTEURS RENCONTRÉS

-) **ACCD'OM**
MALET Laetitia
Déléguée Générale Adjointe
-) **ADEME**
ALMOSNI Jérôme
Directeur ville et territoire durable
BRICE Arnaud
Economiste, service des politiques territoriales
-) **Agir transport**
BELLAMY Anne
Responsable autorités organisatrices
-) **AMRF**
ALFONSO-CHARIOL Agnès
Maire de Sainte-Terre
SZABO Cédric
Directeur
-) **ANPP**
CAILLEUX Jean-Sébastien
Chargé de mission
-) **CEREMA**
PITOUT Nicolas
Chargé de projet gouvernance et financement des mobilités
RODET Colin
Directeur délégué aménagement des Territoires et relation avec les collectivités
-) **Communauté d'Agglomération du Nord Grande-Terre de la Guadeloupe**
CORNEIL-MIRVAL Slohane
Directrice des mobilités
MIRRE Doris
Directrice des ressources environnementales
-) **Communauté d'Agglomération Territoire de l'Ouest de la Réunion**
LOTZ Cédric
Responsable de service stratégie, prospectives et projets de la direction de la mobilité et des transports
-) **Comité 21**
LUCK Simon
Responsable programme Territoire
-) **France urbaine**
AMORETTI-HANNEQUI Christophe
Conseiller finance responsable
CHAUFFOUR Etienne
Directeur Ile de France, en charge de l'éducation, des mobilités et des solidarités
DEYSSON Jean
Conseiller en charge de la cohésion des territoires, de la réforme territoriale de la santé, des solidarité et de l'Europe
-) **GART**
GROSJEAN Mounia
Chargée de mission
-) **IngéChef**
BARBAUD Adrien
Réfèrent mobilité et Directeur des mobilités de la Communauté urbaine de Dunkerque
-) **Intercommunalités de France**
DELPECH Claire
Responsable du pôle finances et fiscalité
ROPARS Carole
Responsable du pôle urbanisme, mobilité et gestions des risques
-) **I4CE**
HAINAUT Hadrien
Responsable d'unité- Panorama des financements climat, transition énergétique et prospective
THOMAZEAU François
Chef de projet sénior- Collectivités et financement public
-) **Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Lunevillois**
CORNIL Guillaume
Directeur
-) **Région Bourgogne Franche-Comté**
MOYNAC Laurent
DGA mobilités et transition écologique
-) **Régions de France**
HERGOTT David
Conseiller transport
-) **Société des Grands Projets**
IMBAUD-DE TROGOFF Anne-Céline
Directrice du développement des transports territoriaux
-) **Syndicat Mixte du Transport du petit cul-de-sac marin de la Guadeloupe**
RILCY Patrick
Directeur
-) **Ville & Banlieue**
GATIAN Audrey
Adjointe au Maire de Marseille à la politique de la ville et aux mobilités, Présidente de Marseille Habitat



À PROPOS DE L'AFL :

« Incarner une finance responsable pour renforcer le pouvoir d'agir du monde local afin de répondre aux besoins présents et futurs des habitants »

« En créant la première banque que nous détenons et pilotons à 100%, nous, collectivités locales françaises, avons posé un acte politique fort en faveur de la décentralisation. Notre établissement, l'Agence France Locale, n'est pas un établissement financier comme les autres. Créé par et pour les collectivités, il agit pour le monde local, pour renforcer notre liberté, notre capacité à développer des projets et notre responsabilité d'acteurs publics.

Sa culture de la prudence nous préserve des dangers de la complexité et la richesse de sa gouvernance, des dérives liées aux conflits d'intérêt. L'objectif fondamental : offrir un accès à la ressource au monde local, dans les meilleures conditions et en toute transparence. Les principes de solidarité et d'équité nous guident. Convaincus qu'ensemble on va plus loin, nous avons souhaité un établissement agile, qui s'adresse à toutes les collectivités, aux plus importantes régions comme aux plus petites communes.

Nous concevons le profit comme un moyen d'optimiser la dépense publique, non comme une fin. À travers l'AFL, nous soutenons un monde local engagé pour relever les défis sociaux, économiques et environnementaux. L'AFL renforce notre pouvoir d'agir : mener des projets sur nos territoires, pour aujourd'hui comme pour demain, au service des habitants.

Nous sommes fiers d'avoir une banque qui affiche un développement à notre image, toujours plus responsable et plus durable. Nous sommes l'Agence France Locale. »

Tout savoir sur l'AFL

<http://www.agence-france-locale.fr>

À PROPOS DU CNFPT :

Le Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) est un établissement public administratif, fédérateur et mutualisateur, au service des collectivités territoriales et de leurs agents. Il est constitué d'un siège national, de 18 délégations régionales, de quatre instituts nationaux spécialisés d'études territoriales (INSET) et de l'institut national des études territoriales (INET).

Le CNFPT est chargé de la formation et de la professionnalisation des personnels des collectivités territoriales ainsi que de l'organisation de certains concours et examens professionnels de la fonction publique territoriale. Il déploie un dispositif de formation, de manière coordonnée et harmonisée, sur l'ensemble du territoire.

À PROPOS DU CNFPT-INET :

L'INET, au sein du CNFPT, forme et accompagne depuis 25 ans les cadres de direction en poste et en devenir des collectivités territoriales de toute la France.

L'INET assure la formation initiale des lauréats des concours d'administrateurs, ingénieurs en chef, conservateurs de bibliothèques et conservateurs du patrimoine territoriaux. Ces formations durent de douze à dix-huit mois à Strasbourg.

Au-delà de la formation initiale, l'INET, au sein du CNFPT, favorise la montée en compétence de tous les cadres grâce à ses formations continues et cycles professionnalisants.

Elle forme ainsi chaque année 4000 cadres territoriaux en formation continue et, en moyenne, 170 lauréats de concours en formation initiale.

En offrant un continuum de formation depuis les cadres A et jusqu'aux cadres A+ de la fonction publique territoriale, l'INET est ainsi l'un des outils du CNFPT qui contribue à l'évolution professionnelle des cadres territoriaux en réponse aux enjeux de société et à la diversité des profils.

Tout savoir sur www.inet.cnfpt.fr

COORDINATION DE L'ÉTUDE

Les équipes de l'Agence France Locale

112 Rue Garibaldi, 69006 Lyon

09 70 81 85 17

adhesion@agence-france-locale.fr



RÉALISATION DE L'ÉTUDE

Etienne ARIAUX

élève administrateur territorial

Cynthia CAROUPANAPOULLE,

élève ingénieure en chef territoriale

Aymeric DELON

élève administrateur territorial

Médéric DEMESY

élève ingénieur en chef territorial

Clément GERBER

élève ingénieur en chef territorial

Louis JANVIER

élève administrateur territorial

Gildas JUILLARD

élève administrateur territorial

Amayes KARA

élève administrateur territorial

Benjamin SOREZ

élève administrateur territorial

MEMBRE DU COMITÉ DE PILOTAGE



MEMBRES DU COMITÉ D'EXPERTS DE L'ÉTUDE :

