



**GOUVERNEMENT**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**AMBITION  
FRANCE  
TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

**LIVRET  
DE  
DIAGNOSTIC**

MAI 2025

ATELIER  
n°1

# Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des services express régionaux métropolitains (SERM)

# Sommaire

## 1. Introduction

- Enjeux de la conférence
- Calendrier général
- Objectifs du livret

**P. 3**

P. 4

P. 5

P. 6

## 2. Présentation de l'atelier « Modèle économique des AOM et des SERM »

**P. 7**

- Cadre de réflexion
- Questions à aborder dans le cadre de l'atelier
- Éléments d'état des lieux et de diagnostic

P. 8

P. 10

P. 11

## 3. Modalités d'organisation des travaux

**P. 40**

- Modalités d'organisation
- Séquencement des travaux
- Liste des participants

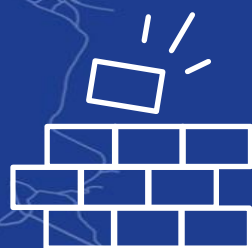
P. 41

P. 42

P. 43



# Introduction



# Enjeux de la conférence

La définition d'un modèle pérenne de financement constitue un enjeu décisif pour l'avenir des mobilités. Le secteur des transports est en effet confronté à de nombreux défis qui vont nécessiter des nouveaux investissements significatifs :



Le bon état et la disponibilité des infrastructures



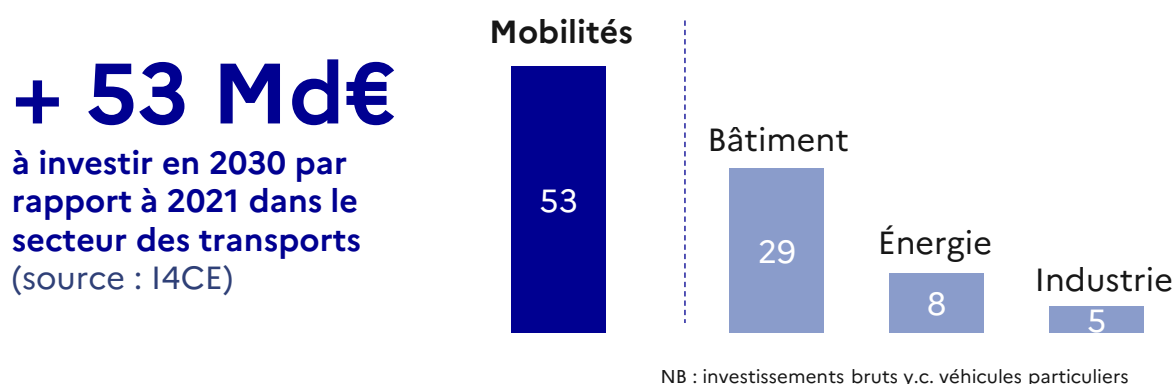
La décarbonation des transports et leur adaptation au changement climatique



Le besoin de mobilité des Français

Ainsi, le secteur des mobilités est celui qui nécessitera le plus de financements supplémentaires par an d'ici 2030 pour atteindre les cibles définies dans la stratégie nationale bas carbone (SNBC3) tout en tenant compte d'un contexte budgétaire contraint.

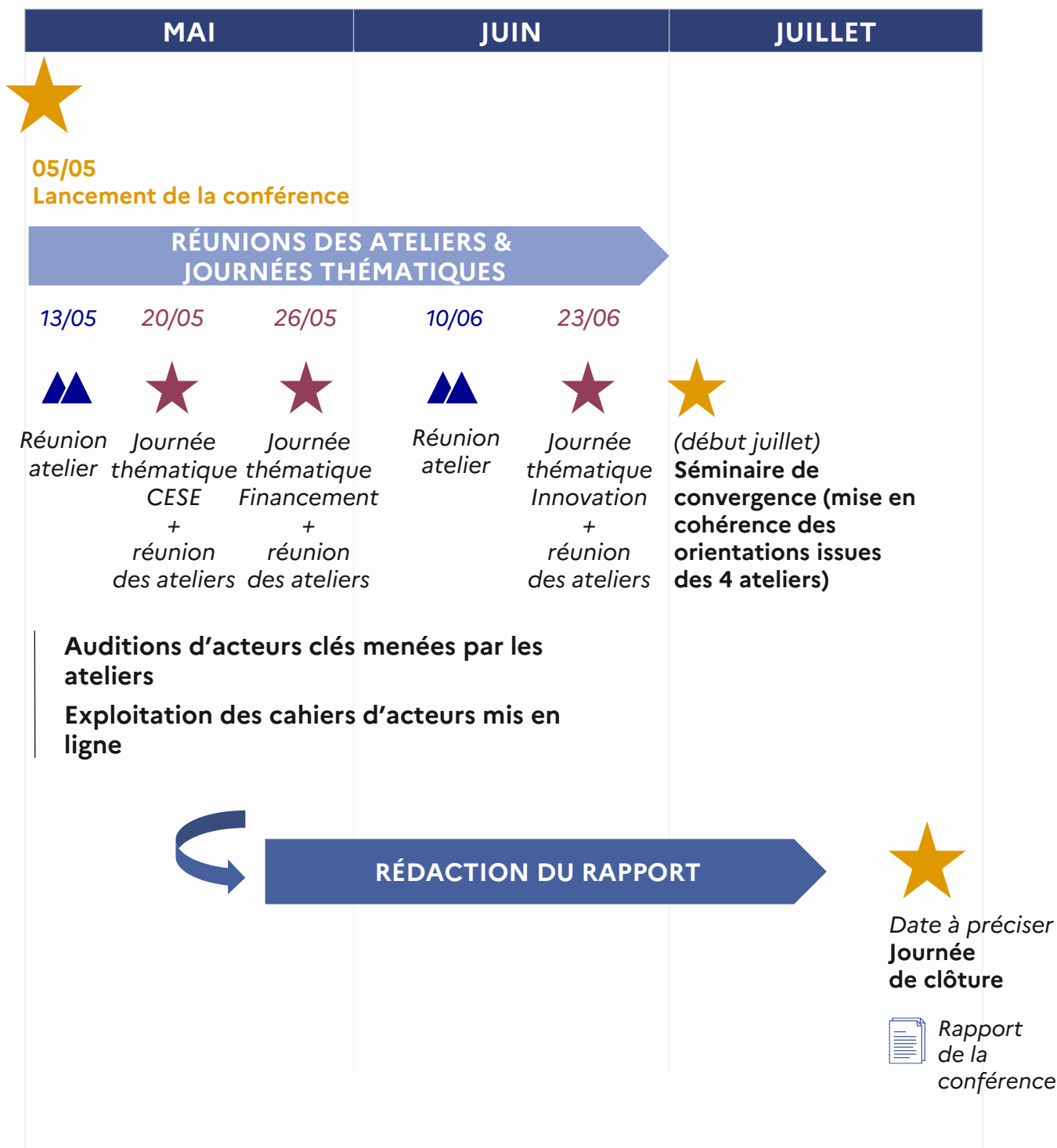
Besoins d'investissement supplémentaires annuels en 2030 pour atteindre les cibles climatiques de la SNBC3 (en Md€)



Le Premier ministre a souhaité mobiliser l'ensemble de l'écosystème des mobilités autour d'une conférence nationale de financement des mobilités. Structurée autour de quatre grands ateliers thématiques, la conférence doit permettre de mener une réflexion stratégique sur les besoins d'investissement dans les transports à horizon 20 ans, leur priorisation, la répartition possible de leur prise en charge ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

# Calendrier général

Pour mener à bien ces travaux, la conférence « Ambition France Transports » se déroulera de **mai à juin 2025**, pour une **finalisation des travaux courant juillet**.



# Objectifs du livret

Le présent livret a pour vocation de fournir aux participants **un socle commun d'informations et de données liées aux besoins de financement et aux modalités de financement** en amont des travaux de l'atelier.

Il permet d'assurer une **compréhension partagée des constats et des enjeux** ainsi que de structurer les discussions.



## TROIS OBJECTIFS PRINCIPAUX :

ORGANISER  
LA RÉFLEXION  
AUTOUR DE  
GRANDES  
QUESTIONS

- Proposition de **questions structurantes** pour guider les débats de l'atelier

ÉTABLIR UN ÉTAT  
DES LIEUX FACTUEL  
ET DOCUMENTÉ

- Présentation des **tendances et dynamiques passées et actuelles** (état des infrastructures, niveau des investissements, sources des financements, etc.)
- Identification des **principaux besoins d'investissement** et des **enjeux associés**

PRÉSENTER  
LES MODALITÉS  
D'ORGANISATION

- Partage des **modalités pratiques** (rôle des parties prenantes, séquençage des travaux) relatives à l'organisation des travaux de la conférence

# 2

## Présentation de l'atelier « Modèle économique des AOM et des SERM »



# Cadre de réflexion (1/2)

L'offre de mobilité quotidienne des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionales et locales (agglomérations et communautés de communes) répond à **plusieurs objectifs** : permettre les déplacements des ménages et des acteurs économiques en proposant des alternatives, souvent moins onéreuses, à la voiture, améliorer la qualité de l'air, mieux partager l'espace public entre les modes de transport et diminuer les émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, l'atteinte des objectifs de baisse des émissions fixés par la troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC3) repose sur le report modal vers les transports collectifs, dont le trafic devrait augmenter de 25 % à horizon 2030 par rapport à 2019. La hausse du trafic implique un développement de **l'offre de transport public du quotidien**. L'institut d'études économiques pour le climat (I4CE) a chiffré **les dépenses supplémentaires des AOM locales en 2030 par rapport à 2022 à 4,5 Md€ courants (2,3 Md€ hors inflation)**, dont 75 % de ce montant est constitué par la hausse des dépenses de fonctionnement. En particulier, le verdissement des flottes de bus et cars engendrera des surcoûts estimés à 130 M€ en 2030 par rapport à 2024 (rapport IGF-IGEDD sur le financement des AOM).



**+ 25 %**

de trafic dans les transports collectifs entre 2019 et 2030 avec report modal, pour respecter les objectifs de la SNBC3

Source : SNBC

Si la situation financière des AOM régionales et locales est globalement bonne actuellement, les besoins de financement à moyen terme pour développer l'offre nécessitent de **s'interroger sur les évolutions de leur modèle économique**. Le modèle économique des agglomérations AOM locales repose aujourd'hui principalement sur le versement mobilité (près de 50 % des recettes), suivi des contributions locales (un tiers des recettes) et des recettes tarifaires (17%).

**La conférence de financement pourra être l'occasion de s'interroger sur le bon équilibre entre les différentes ressources**. Il pourra être porté une attention particulière au potentiel du levier tarifaire, qui est beaucoup moins mobilisé en France que dans d'autres pays (50 % des ressources des autorités organisatrices de la mobilité en Allemagne, aux Pays-Bas et en Espagne, 60 % en Suisse). L'atelier pourra également discuter des marges de manœuvre existantes sur les autres ressources et la pertinence de mobiliser des nouvelles recettes et de recourir davantage à l'endettement. L'amélioration de la performance des services, en ce qu'elle permet de dégager des marges de manœuvre pour accroître l'offre, pourra également faire l'objet d'éclairages.

# Cadre de réflexion (2/2)

Par ailleurs, certaines AOM portent des projets de services express régionaux métropolitains (SERM) qui auront éventuellement un impact sur leur trajectoire financière. Un préalable au développement des SERM consiste à définir ce qu'est un « bon » SERM et à prioriser les investissements en fonction des besoins locaux. Certaines offres peuvent être déployées rapidement et à coût maîtrisé, en s'appuyant notamment sur l'accroissement de l'offre ferroviaire à infrastructure constante et le renforcement des modes routiers (cars express, covoiturage). D'autres, notamment pour le volet ferroviaire, supposent des investissements d'infrastructures parfois longs et onéreux qui doivent être justifiés par la réponse qu'ils apportent aux besoins de mobilité et à leur potentiel de report modal.

Les questions des leviers à mobiliser pour financer les différents projets de SERM et du modèle d'endettement à privilégier selon les situations (société de projet, société de financement, endettement classique) sont également au cœur de la conférence. Les travaux pourront s'appuyer sur le rapport des inspections générales des finances (IGF) et de l'environnement et du développement durable (IGEDD) sur le financement des AOM et des SERM (janvier 2025).

Au-delà des métropoles et de leurs périphéries, le bon dimensionnement de l'offre de mobilité concerne également **les zones rurales, qui possèdent des particularités en termes d'offre de transport et de recettes mobilisables**. D'une part, elles ne peuvent lever un versement mobilité qu'à condition de développer un service de transport en commun régulier, ce qui ne se révèle pas toujours pertinent dans les zones peu denses. D'autre part, leur potentiel fiscal est sensiblement inférieur à celui des autres collectivités. L'atelier traitera donc de manière spécifique cette problématique.

**La conférence nationale de financement des mobilités (Ambition France Transports) devrait ainsi permettre aux parties prenantes de formuler des propositions, visant notamment à :**

- proposer des perspectives d'évolution pour un modèle économique pérenne pour les AOM ;
- déterminer ce qu'est un « bon » SERM et stabiliser leur modèle de financement ;
- tracer des perspectives en vue de bâtir un modèle de financement de la mobilité en milieu rural.

# Questions de l'atelier

Les travaux de l'atelier « Modèle économique des AOM et des SERM » pourront se structurer autour des enjeux suivants :

## 1 Priorisation des besoins d'investissements

- Quels **investissements** parmi les transports organisés par les AOM (transports collectifs urbains et interurbains, covoiturage, car express) **prioriser** en fonction des besoins locaux, notamment lorsque des projets additionnels d'investissement dans des SERM sont envisagés ?
- Quels sont les **aménagements cyclables prioritaires** pour favoriser le report modal ?

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)

- Quel **équilibre souhaitable** entre les différentes ressources des AOM ?
- Comment **davantage mobiliser le levier tarifaire**, qui représente une faible part des ressources des AOM en France ?
- Quelles **marges d'optimisation** au sein des dépenses de fonctionnement ?
- Quelle **répartition des compétences** entre acteurs pour quels **financements** dans le développement des aménagements cyclables ?

## 3 Financement des services express régionaux métropolitains (SERM)

- Quels doivent être les **critères d'élaboration** des projets de SERM ? Qu'est-ce qu'un « bon » SERM ?
- Quels **leviers mobiliser en priorité** pour financer les projets de SERM ?
- Quelle pertinence du recours à des **sociétés de financement / sociétés de projet** ?

## 4 Financement de la mobilité en milieu rural

- Quels sont les **services les plus adaptés** aux zones rurales ?
- Quel **modèle économique** associé ?

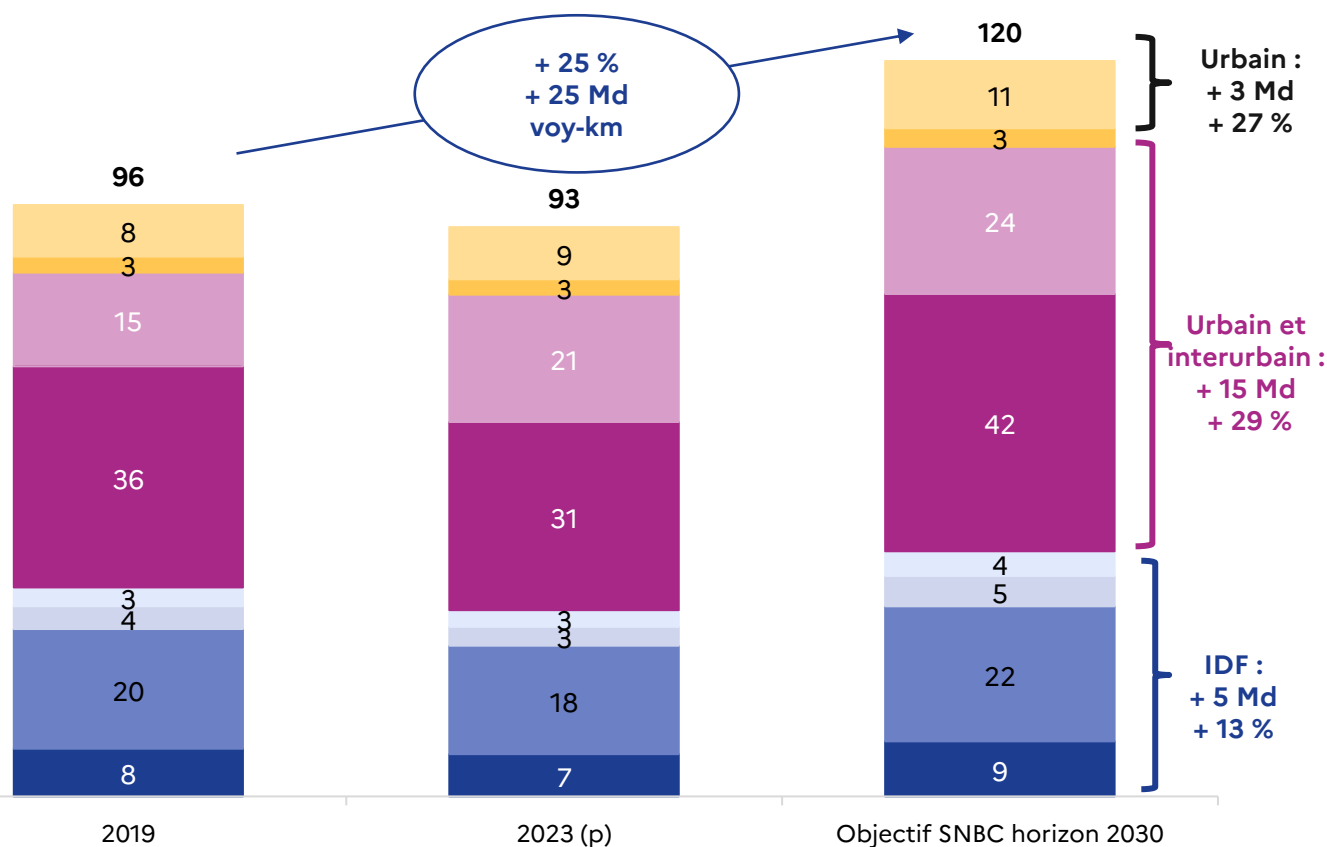
# État des lieux général

## État des lieux des transports organisés par les AOM et ambitions (1/5)



**Les déplacements en transports collectifs devront croître de 25 % à horizon 2030** par rapport à 2019 pour respecter les objectifs de la SNBC3, en parallèle d'une baisse de la part de la voiture

Sources : SDES, SNBC, SNCF Réseau



En parallèle, la SNBC3 prévoit une stabilisation des distances parcourues en voiture entre 2019 et 2030 et donc une baisse de la part modale de cette dernière, qui évolue de 81 % à 76 % sur la période. Outre le développement des transports en commun, cet objectif suppose d'agir sur la place de la voiture.

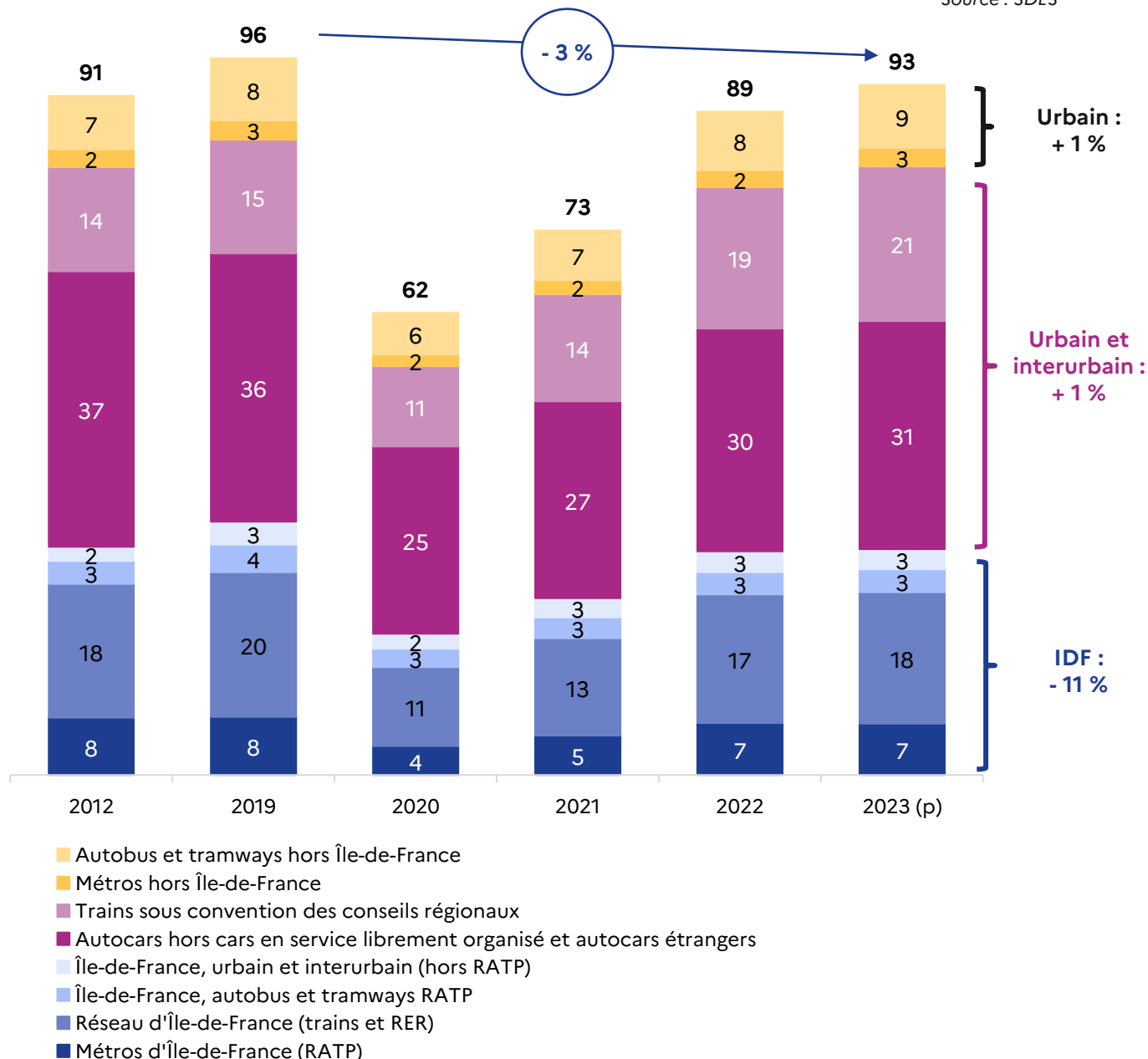
# État des lieux général

## État des lieux des transports organisés par les AOM et ambitions (2/5)



**La trajectoire de report modal vers les transports collectifs à risque : diminution de la fréquentation des transports collectifs de 3 % entre 2019 et 2023, sous l'effet d'une baisse marquée en Île-de-France**

Source : SDES



Évolution des distances parcourues par mode entre 2012 et 2023 (Md de voy-km)

# État des lieux général

## État des lieux des transports organisés par les AOM et ambitions (3/5)



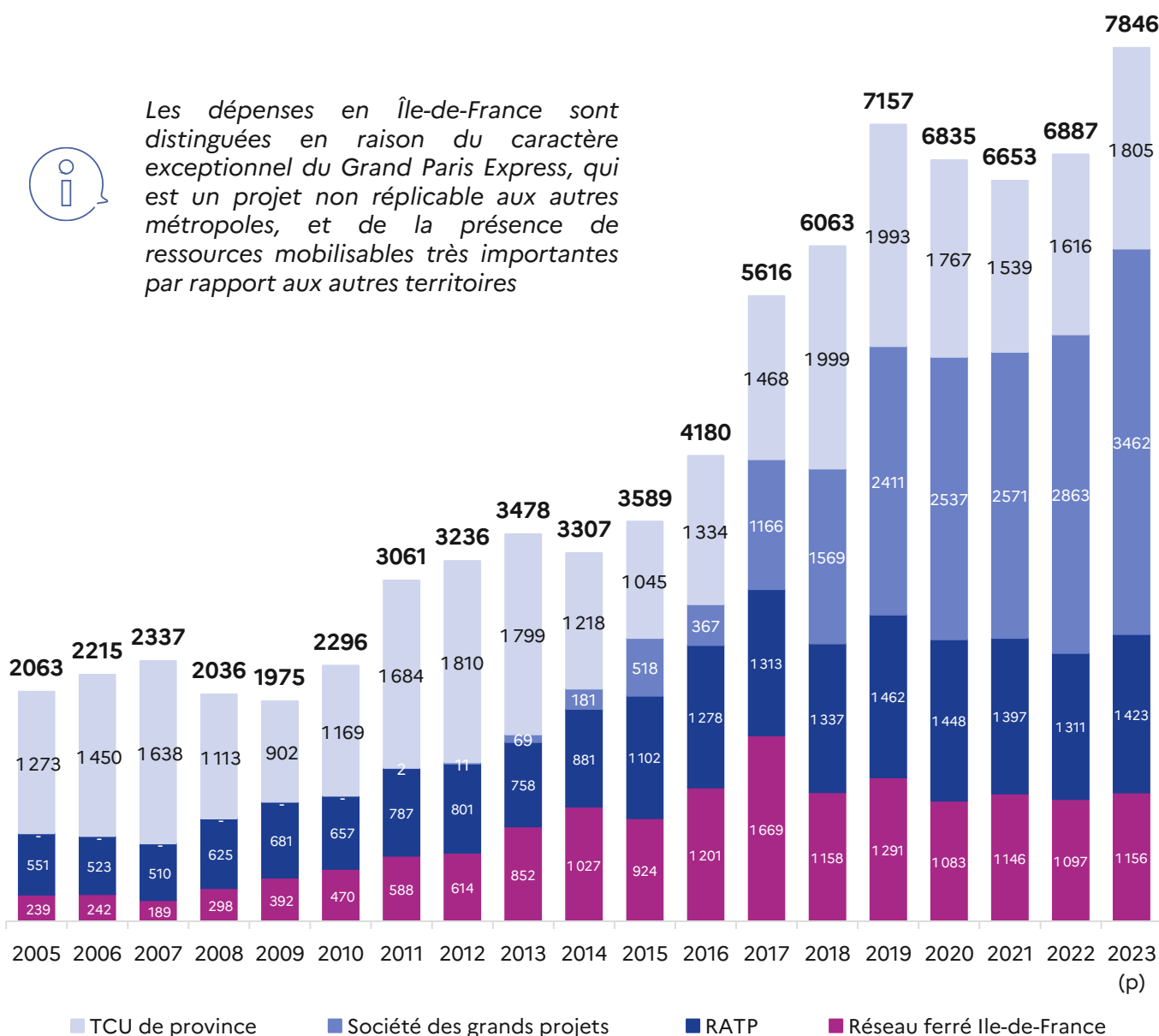
**Un poids de la contribution de l'Île-de-France dans les dépenses d'infrastructure de transport en commun** (hors matériel roulant) en forte croissance ces dernières années du fait du Grand Paris Express (GPE), qui sera rééquilibré par la baisse en charge du GPE et la hausse des dépenses d'investissement dans les SERM

Source : SDES

*Investissements dans les transports en commun  
(M€ courant et, pour le total, M€ constant)*



*Les dépenses en Île-de-France sont distinguées en raison du caractère exceptionnel du Grand Paris Express, qui est un projet non répliquable aux autres métropoles, et de la présence de ressources mobilisables très importantes par rapport aux autres territoires*



# État des lieux général

## État des lieux des transports organisés par les AOM et ambitions (4/5)

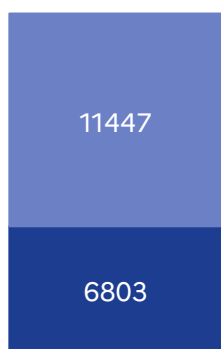


En 2023, les dépenses des **AOM régionales pour les transports (ferroviaires mais aussi routiers)** s'élèvent à **6,8 Md€ en fonctionnement** et de **2,3 Md€ en investissement** et représentent respectivement **37 %** et **23 %** des dépenses des régions (hors Île-de-France et Corse)

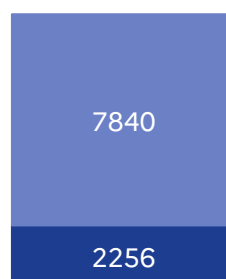
Dépenses des régions pour les transports en 2023 (Md€)

Sources : DGCL

Dépenses pour les transports au sein des dépenses de fonctionnement



Dépenses pour les transports au sein des dépenses d'investissement



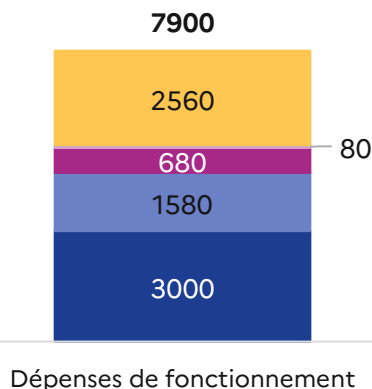
■ Dépenses de transports ■ Autres dépenses

■ Dépenses de transports ■ Autres dépenses

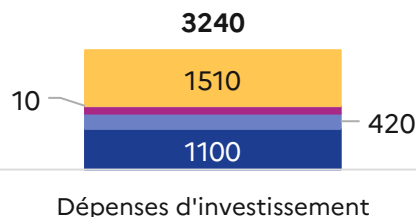


En 2023, les dépenses des **AOM locales s'élèvent à environ 8 Md€ en fonctionnement** et à environ **3,2 Md€ en investissement**

Sources : GART



Dépenses de fonctionnement



Dépenses d'investissement

■ Métropoles

■ Communautés d'agglomération

■ Communautés urbaines

■ Communautés de commune

■ Autres (syndicats, EPL)

Dépenses de fonctionnement et d'investissement des AOM locales en 2023 hors IDF (Md€ 2023)

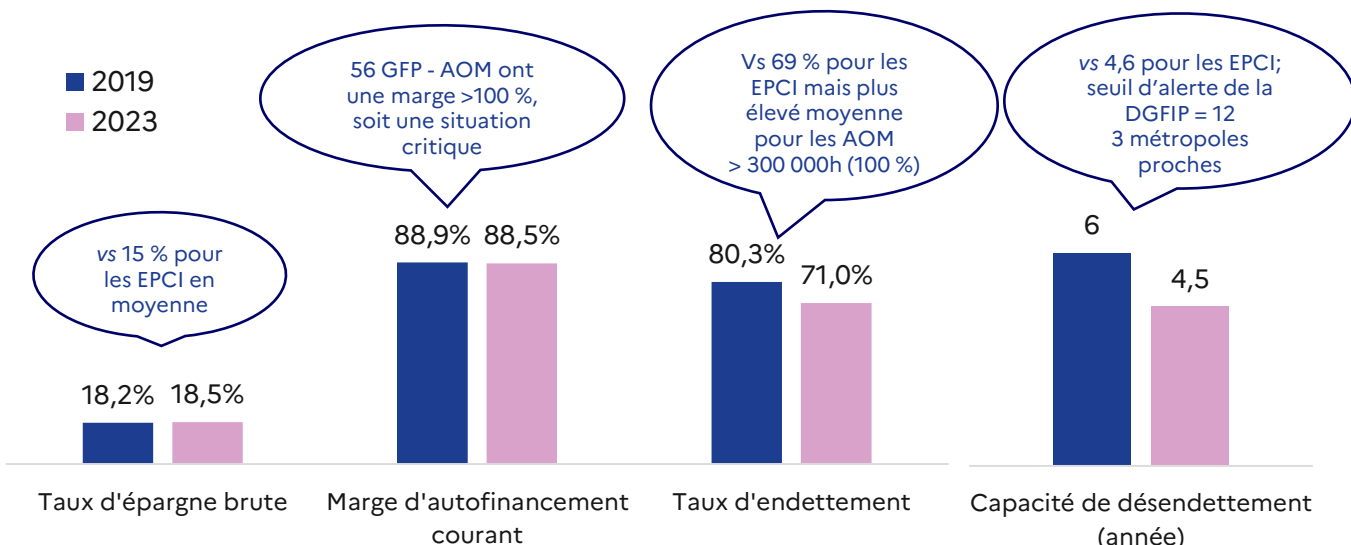
# État des lieux général

## État des lieux des transports organisés par les AOM et ambitions (5/5)



**Les AOM locales ont une bonne santé financière et des indicateurs qui s'améliorent entre 2019 et 2023**

Source : rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)

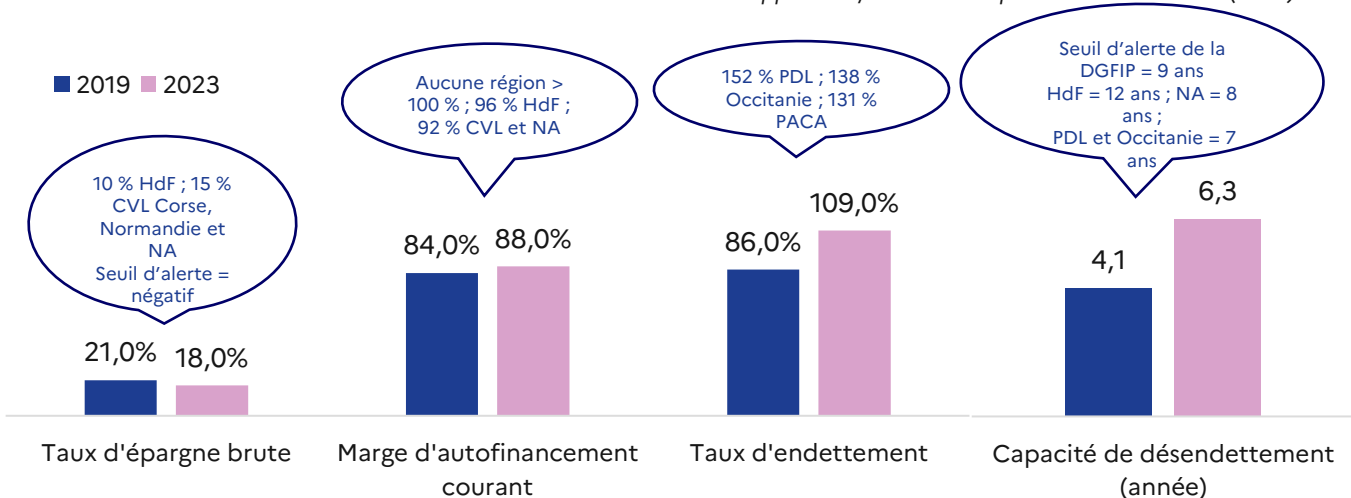


Moyenne des indicateurs financiers des 672 groupements à fiscalité propre (GFP) qui exercent la compétence d' AOM en 2019 et 2023



**Une situation financière des régions également globalement maîtrisée même si elle s'est légèrement détériorée depuis 2019 et que certaines présentent des capacités de désendettement faibles**

Source : rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)



Moyenne des indicateurs financiers des régions en 2019 et 2023

# Focus par enjeu

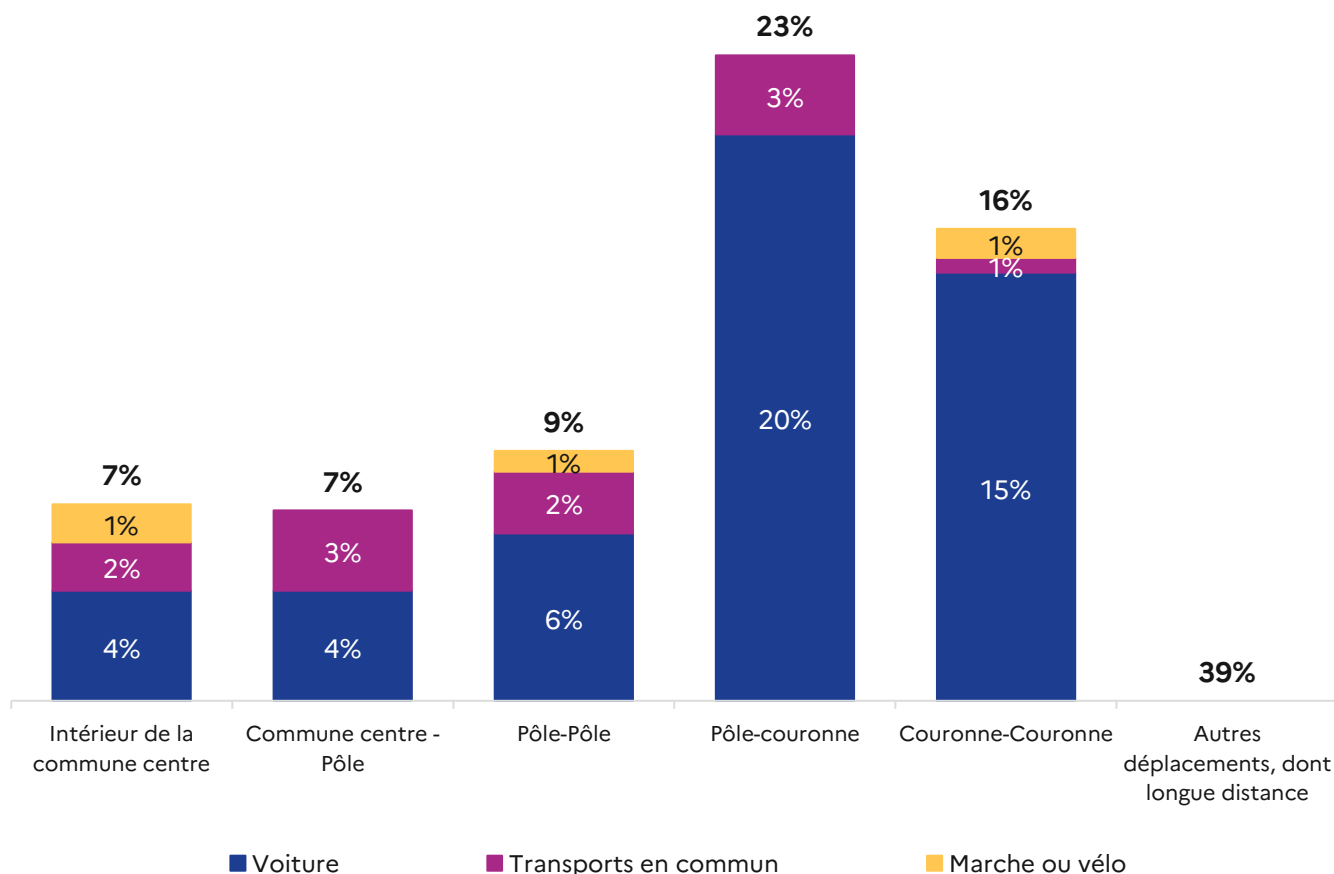
## 1 Priorisation des besoins d'investissements (1/5)



La part des trajets en transport en commun est très faible pour les déplacements entre un pôle urbain et sa couronne ou à l'intérieur d'une couronne, qui représentent pourtant la majorité des déplacements du quotidien en voyageurs-kilomètre (et donc en émissions de GES)

Source : Enquête nationale de mobilité des personnes 2019 (SDES - INSEE)

Décomposition des déplacements des Français, par mode et par trajet (en voy-km)



Selon le zonage de l'INSEE 2020, une aire urbaine regroupe un pôle et une couronne. La commune centre est la commune la plus peuplée du pôle, lequel contient également une banlieue dense. Une commune-couronne est une commune dont au moins 15 % des actifs travaillent dans le pôle.

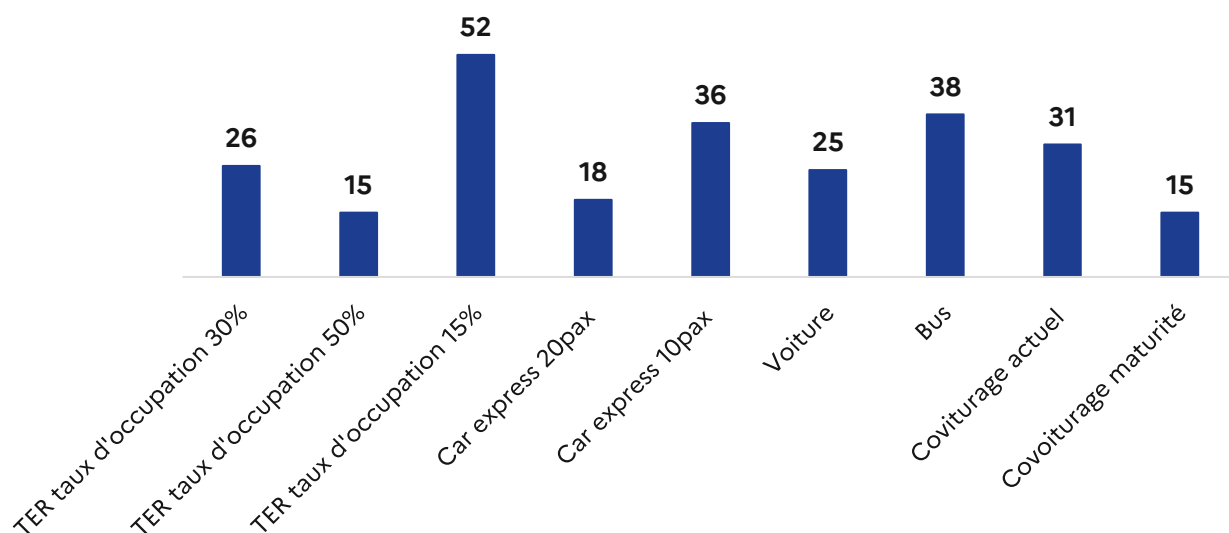
# Focus par enjeu

## 1 Priorisation des besoins d'investissements (2/5)

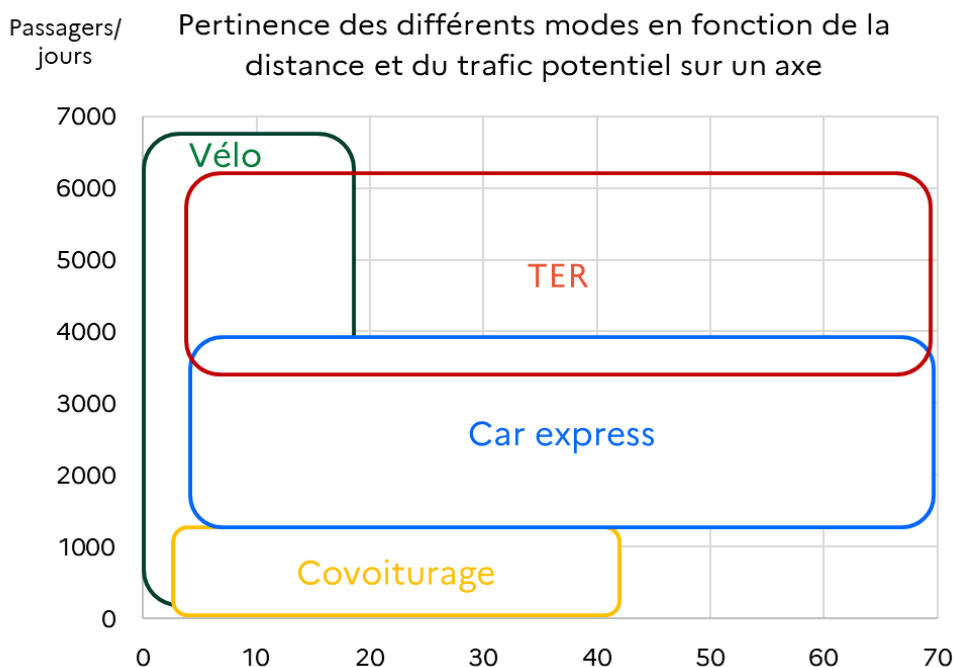


**Une complémentarité des différents modes : en fonction du potentiel de trafic, le coût d'exploitation par passager au kilomètre sera plus ou moins important, justifiant de recourir ou non à un mode**

Sources : DGITM, CEREMA, Cour des comptes, ECOV, Jean Coldefy



Coût d'exploitation par mode en 2023 (c€/passager-km)\*



# Focus par enjeu

## 1 Priorisation des besoins d'investissements (3/5)



### Développement des cars express : favoriser les modes légers et développer l'offre à infrastructure constante ou légère



Les cars express offrent une alternative crédible et attractive face à la voiture pour relier des pôles de vie ou d'activité distants de 10 à 80 km, tels que des zones périurbaines et les centres de métropoles ou des zones d'emplois, avec un niveau de service renforcé par rapport aux lignes de cars traditionnelles. Ils se caractérisent idéalement par : un tracé direct privilégiant les voies rapides, avec peu d'arrêts intermédiaires ; une fréquence de passage élevée, *a minima* en heure de pointe ; une large amplitude horaire ; une fiabilité des temps de parcours annoncés ; un parcours client facilité, avec des arrêts sécurisés et facilitant l'intermodalité, et un confort et des services participant à la qualité de l'expérience voyageur.



### Un modèle économique pour l'AOM, pourvu que la ligne soit optimisée

Source : DGITM, IDDRI

- **Coût d'exploitation du car express autour de 3,5€ au km environ, contre environ 25€ au km pour un TER** : le car express peut donc être plus efficient pour offrir des services réguliers sur des liaisons où la fréquentation est trop faible pour pouvoir optimiser le coût d'exploitation global d'un TER.
- **La mise en place d'une ligne de car express s'appuie sur un diagnostic des données de déplacement pour préciser la demande potentielle**, croisé avec une identification des voies sur lesquelles un service de transport public rapide peut être mis en place, le cas échéant grâce à des voies réservées. La ligne doit être optimisée et le choix de la fréquence aux heures creuses est un compromis entre disponibilité de l'offre, qui participe à l'attractivité de la ligne, et taux de remplissage, qui a un impact direct sur le ratio R/D (ratio entre les recettes commerciales, principalement la tarification, et les dépenses d'exploitation). À titre indicatif, selon une étude de l'IDDRI à paraître, la présence d'un seul arrêt intermédiaire peut être suffisante en Île-de-France pour assurer un remplissage des cars suffisant ; autour d'autres grandes agglomérations, il peut être nécessaire de prévoir de l'ordre de 3 arrêts intermédiaires.



**L'offre de cars express est complémentaire de l'offre de TER et de covoiturage.** Les différents modes peuvent par exemple connecter des territoires périurbains différents, ou se compléter pour affiner une desserte avec par exemple des TER et des cars express qui s'arrêtent à des nœuds structurants et du covoiturage qui peut offrir des arrêts supplémentaires. Les services peuvent aussi être complémentaires selon les horaires.



### Des réductions d'émissions conséquentes

- Une ligne de cars express permet d'éviter l'émission de 470 à 1 560 tonnes de CO<sub>2</sub> par an si les passagers se reportent intégralement depuis un véhicule particulier, d'après une étude de l'IDDRI. Les réductions d'émissions peuvent être amplifiées par le recours à des cars électriques, d'environ 20 %.

# Focus par enjeu

## 1 Priorisation des besoins d'investissements (4/5)



**Le covoiturage peut être complémentaire aux transports collectifs dans les zones peu denses**

**Les AOM ont un rôle à jouer pour activer le potentiel de covoiturage**

**La pratique du covoiturage est corrélée :**

- aux distances parcourues : l'autosolisme décroît progressivement quand la distance parcourue augmente, passant de 54 % des déplacements locaux de moins de 20 km à seulement 9 % de ceux de 500 km et plus ;
- au niveau de vie (le taux d'occupation des voitures diminue avec le niveau de vie).

Les politiques de covoiturage peuvent être développées en priorité pour **les trajets du quotidien des zones peu denses**, là où les effets rebond sur la demande et le report modal seront faibles. Une offre de covoiturage est pertinente là où existe une densité de trafic suffisante.

**Les collectivités peuvent agir par plusieurs modes d'action :**

- la création de lignes de covoiturage : selon une étude de la DGITM, le potentiel au niveau national serait de 5 000 lignes de covoiturage, avec plus de 5 actifs en heures de pointe, soit 100 000 à 300 000 personnes au quotidien à la période de pointe du matin ;
- la création d'aires de covoiturage et de voies dédiées ;
- des incitations financières au trajet, à apprécier au regard du risque d'effet d'aubaine.

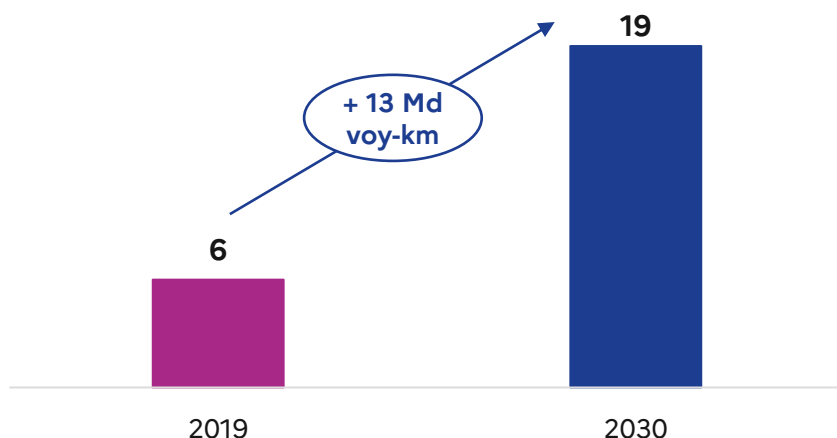
# Focus par enjeu

## 1 Priorisation des besoins d'investissements (5/5)



La SNBC envisage une trajectoire ambitieuse pour le développement de l'usage du vélo afin d'atteindre les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre en 2030

Source : SNBC

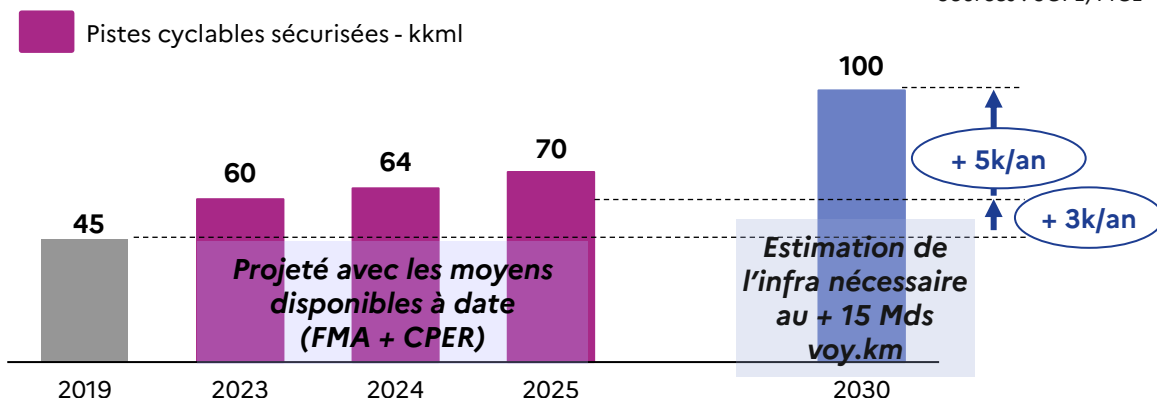


Évolution des distances parcourues à vélo dans la SNBC3  
(Md de voy-km)



Il sera nécessaire d'accélérer le déploiement de pistes cyclables par rapport au rythme actuel pour tripler les distances parcourues en vélo

Sources : SGPE, I4CE



Évolution des pistes cyclables sécurisées à réaliser pour atteindre les objectifs de la SNBC3 selon I4CE

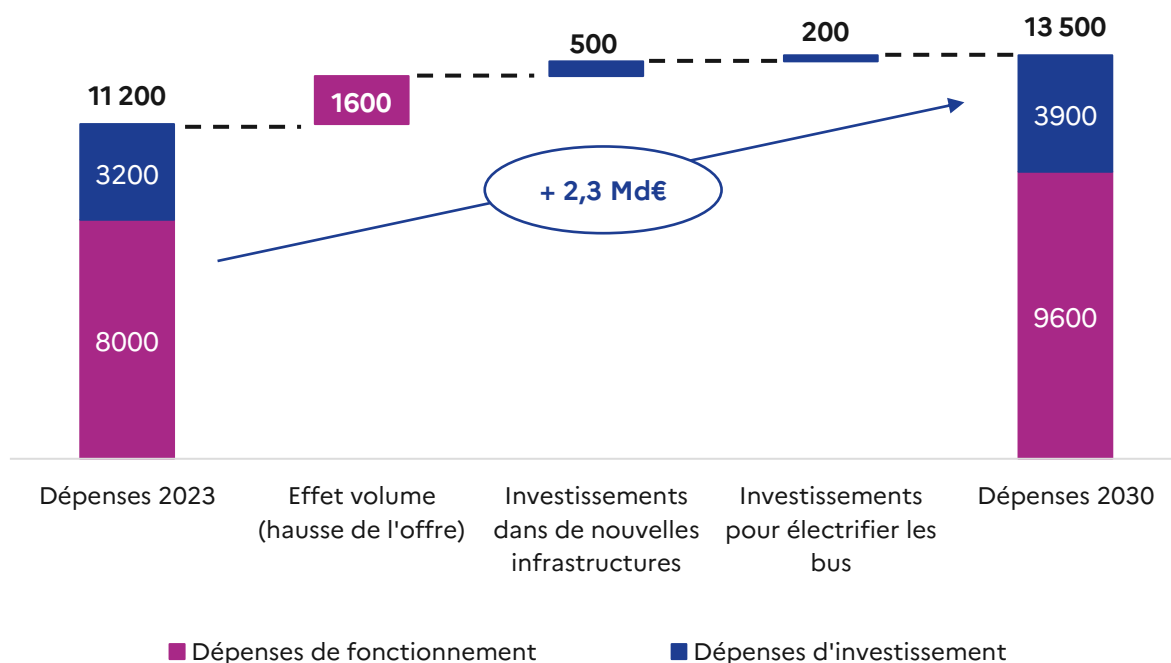
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (1/11)



Pour les AOM locales, selon I4CE, un ordre de grandeur du besoin de financement supplémentaire annuel s'élèverait à **2,3 Md€<sub>constants</sub> par an** à horizon 2030 (hors SERM) pour accroître de 25 % le trafic dans les transports collectifs et atteindre les cibles de la SNBC

Sources : I4CE, rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)



Ordre de grandeur illustratif des besoins de financement pour atteindre les objectifs de la SNBC selon I4CE (M€ constants)



- **+ 1,6 Md€/an en dépenses de fonctionnement**, induits notamment par la hausse de l'offre de transport des AOM locales (impact proportionnel de 20 % sur la hausse des dépenses, principalement constituées de masse salariale et de coût de l'énergie)
- **+ 0,7 Md€/an en dépenses d'investissement** : construction de nouvelles infrastructures hors SERM (lignes de tramway, lignes de bus) et verdissement des flottes de bus et de car

# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (2/11)



**Pour les AOM régionales, la hausse de l'offre de transports collectifs entraînera un besoin de financement supplémentaire, en fonctionnement et en investissement**

Sources : rapport du Sénat sur les modes de financement des AOM (2023), rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)

**Les dépenses des AOM régionales pourront augmenter si celles-ci développent leur offre :**

- **Un développement de l'offre des transports régionaux de 20 à 25 % pour atteindre les objectifs de report modal de la SNBC entraînerait** un impact que l'on peut estimer proportionnel sur leurs dépenses de fonctionnement (effet volume), **soit entre 1,4 et 1,7 Md€ par an** (hors Île-de-France et Corse) ;
- **La hausse des péages ferroviaires et des charges du matériel roulant, supérieures à l'inflation**, entraînerait, dans une hypothèse de maintien du taux de couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales, une hausse des contributions des régions aux services ferroviaires de 3,7 % par an de 2022 à 2030 pour assurer l'équilibre du solde d'exploitation du transport ferroviaire, **soit 867 M€ selon le rapport de l'IGF et de l'IGEDD** ;
- **Le financement de l'investissement prévu dans les contrats de plan État-Régions s'élève à 4,9 Md€ entre 2023 et 2027**, soit près de 1 Md€ par an, pour les régions métropolitaines hors Île-de-France et Corse. Ces montants représentent pour certaines régions une part importante de leurs investissements annuels moyens dans les transports sur la période 2019-2022, et donc une réorientation des investissements de certaines régions vers les transports.

**En parallèle, les gains de performance issus de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux (TER) sont de l'ordre de 20 % à 30 % du coût du train.km selon l'ART.**

Le rapport du Sénat souligne ainsi que **le développement de l'offre ferroviaire de 20 % à 25 % pourrait ainsi s'opérer à coûts constants** pour les AOM régionales.

En outre, la création du **versement mobilité régional** en 2025 apporte une source de recettes supplémentaires (potentiel de rendement total de 750 M€/an).



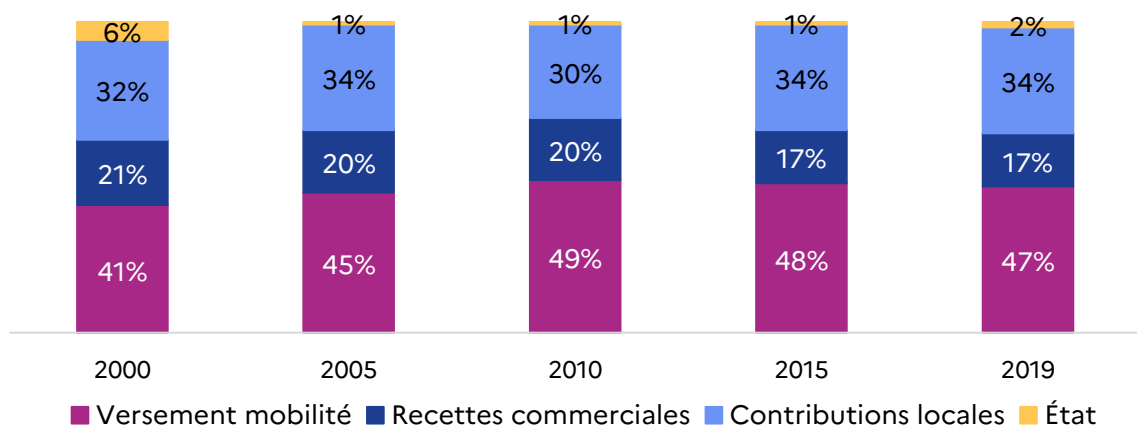
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (3/11)



**Une part importante et croissante du versement mobilité (près de la moitié) et un recul de la part des recettes commerciales dans les recettes des AOM locales**

Source : GART

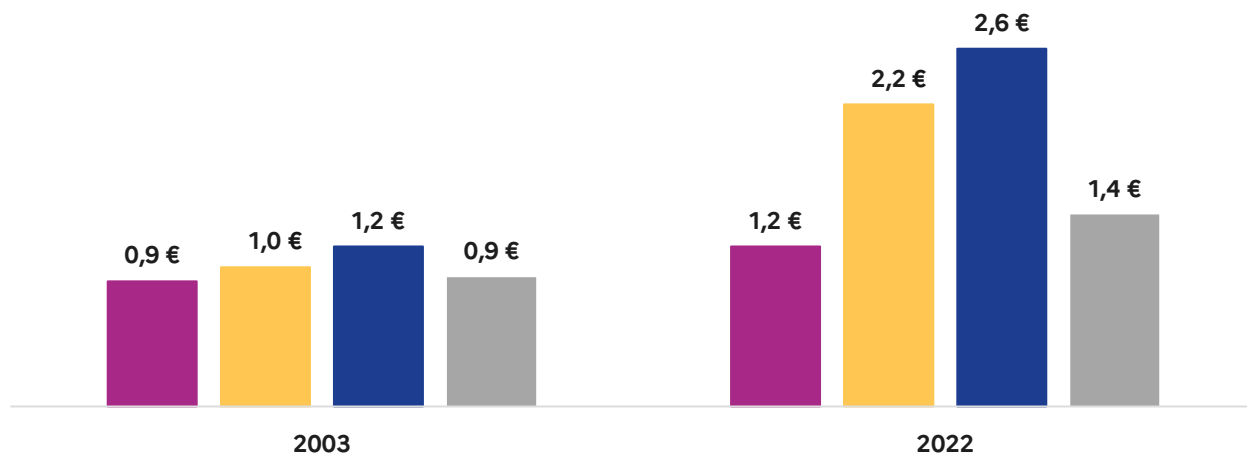


Évolution de la répartition des recettes des AOM locales (hors Île-de-France)



**Une croissance du déficit par voyage pour les réseaux de transports collectifs urbains (TCU) entre 2003 et 2022, portée par la hausse des dépenses d'exploitation et la baisse des recettes commerciales par voyage**

Source : rapport IGF/IGEDD sur les AOM (2025)



Légende : Nombre d'habitants des réseaux de TCU

■ >250 000h ■ Entre 100 000 et 250 000h ■ <100 000h ■ Total

Déficit par voyage par type de réseau (€<sub>2021</sub>)

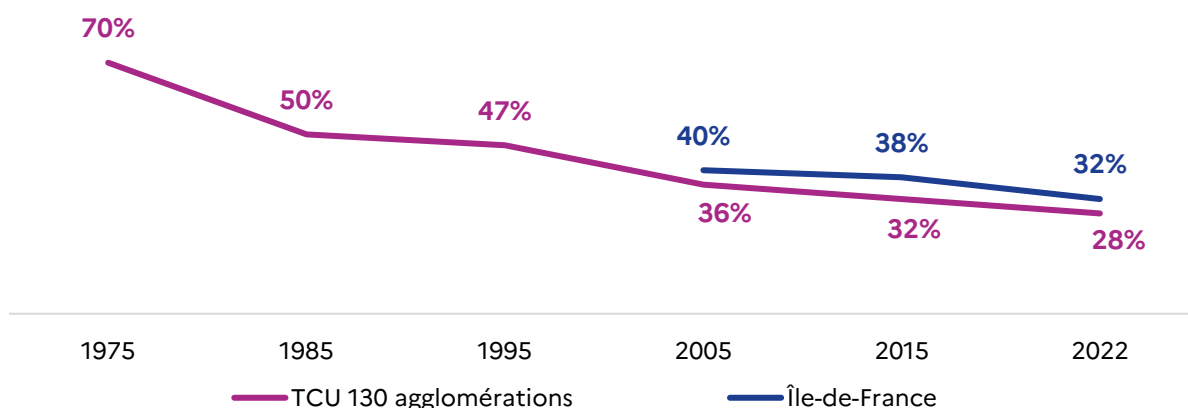
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (4/11)



**Une forte baisse de la part des recettes tarifaires dans le financement des transports collectifs urbains (TCU)**

Source : GART

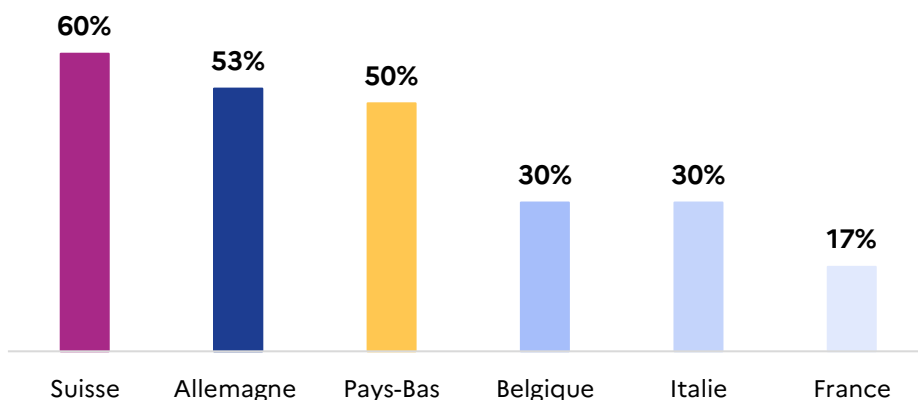


*Évolution du ratio recettes tarifaires / dépenses pour les TCU de 130 agglomérations et d'Île-de-France*



**Une part des recettes tarifaires dans le financement des AOM plus faible en France que dans d'autres pays européens**

Sources : DGITM, UITP, DG Trésor



*Part des recettes tarifaires dans le total des dépenses des 20 plus grandes AOM hors Île-de-France en 2022 en France et part du financement des transports du quotidien par les usagers dans d'autres pays européens*

# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (5/11)



### La mobilisation du levier tarifaire pourrait accroître substantiellement les recettes des AOM

Source : rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)

La mission IGF/IGEDD relative au financement des AOM a simulé le montant des ressources supplémentaires (en M€) issu d'une augmentation des recettes tarifaires à l'échelle des six projets de SERM de son échantillon, pour la région et la métropole concernée<sup>1</sup>.

Les recettes cumulées d'une hausse des tarifs chaque année au niveau de l'inflation s'élèvent à environ **290 M€ en cumulé** pour les 6 SERM entre 2023 et 2030.

Les recettes cumulées permises par une hausse des tarifs chaque année au niveau de l'inflation + 1 % s'élèvent à **440 M€ en cumulé** pour les 6 SERM sur la période :

- Au niveau de chaque projet, la hausse des recettes est comprise entre 50 M€ et 90 M€ ;
- Cette hausse représente une augmentation de près de 33 % des recettes tarifaires totales.

**L'augmentation des tarifs permettrait d'accroître les recettes des AOM sans créer d'effet d'éviction majeur en ce que la demande de transport public est très inélastique** (largement inférieure à 1). La littérature économique montre en effet que l'élasticité-prix des transports publics est très faible (Oum, Waters II et Yong, 1992).

<sup>1</sup> Périmètre retenu pour le chiffrage :

- services ferroviaires uniquement à l'échelle régionale, sans détourner les services relevant strictement des projets de SERM ;
- recettes tarifaires des TCU dans les AOM métropolitaines, sans inclure les recettes dans les AOM périurbaines.

# Focus par enjeu

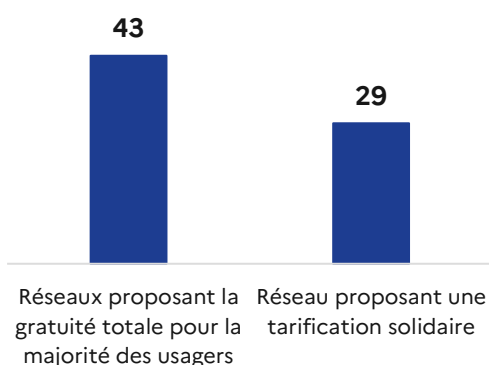
## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (6/11)



Si la gratuité a un impact incertain sur la hausse de la fréquentation et diminue les recettes, **la tarification solidaire peut concilier davantage les objectifs d'accessibilité et de développement des transports**

Source : CEREMA, UTP, Dricot et al., 2019

Nombre de réseaux urbains  
proposant des mesures de gratuité  
totale et de tarification solidaire



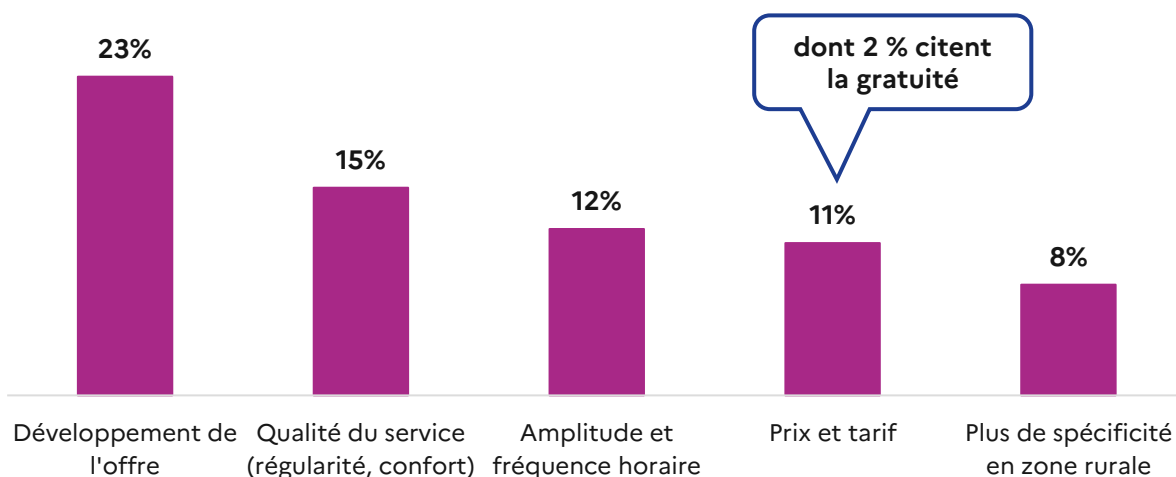
- Une absence d'études démontrant un impact réel et durable de la gratuité sur la fréquentation
- Une baisse des ressources qui rend plus difficile le développement de l'offre
- La tarification solidaire, plus ciblée, permet une hausse significative de la fréquentation des transports, des taux de pénétration nettement plus élevés dans les quartiers défavorisés des agglomérations et une augmentation de la fréquence d'usage des transports publics chez les abonnés ayant des quotients familiaux faibles



**La qualité et le développement de l'offre apparaissent comme des critères davantage incitatifs au report modal que le prix ou la gratuité**

Source : Enquête sur les mobilités en région, réalisée par IPSOS pour Transdev, 2023

Réponse à la question : *quels sont tous les changements et innovations qui pourraient vous conduire à moins utiliser la voiture et à utiliser plus fréquemment d'autres modes de transports à l'avenir ?*



# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (7/11)



**Toute augmentation du versement mobilité renchérit le coût du travail pour les employeurs**

Source : IGF-IGEDD 2025, DG Trésor

- **L'augmentation du versement mobilité renchérit le coût du travail**  
Exemples :
  - Si les marges de manœuvre existantes sont exploitées (+ 243 M€ de versement mobilité en France) : un employé coûtera **9,7€/an de plus** en France ;
  - Si de surcroît le taux plafond est rehaussé de 0,1 point (+ 565 M€ de versement mobilité en France) : un employé coûtera **23,6€/an de plus** en France.
- **Une hausse du coût du travail est susceptible d'entraîner la suppression d'emploi, notamment pour ceux à bas salaires :**
  - Une hausse du versement mobilité entraîne **une hausse du coût du travail proportionnellement plus importante pour les bas salaires ;**
  - Or, le maintien des emplois dépend plus fortement du coût du travail au niveau des bas salaires.
- **Un prélèvement dynamique :** les recettes du VM sont passées de 3,2 Md€ en 1997 à 11,3 Md€ en 2023, soit une hausse de 5 % par an.
- **Le versement mobilité contribue au niveau élevé d'impôts de production en France :**
  - Des impôts de production à un **niveau élevé en France** (3,1 % du PIB en 2023) **par rapport à d'autres pays européens** (1,2 % du PIB en Espagne ; 1,7 % du PIB en Italie) ;
  - En 2023, **le VM représente de l'ordre de 10 % des impôts de production** des entreprises.
- **Les employeurs publics sont aussi concernés :** les administrations publiques contribuaient à 18 % du versement mobilité perçu en 2021.

Niveau d'impôts de production (en % du PIB)



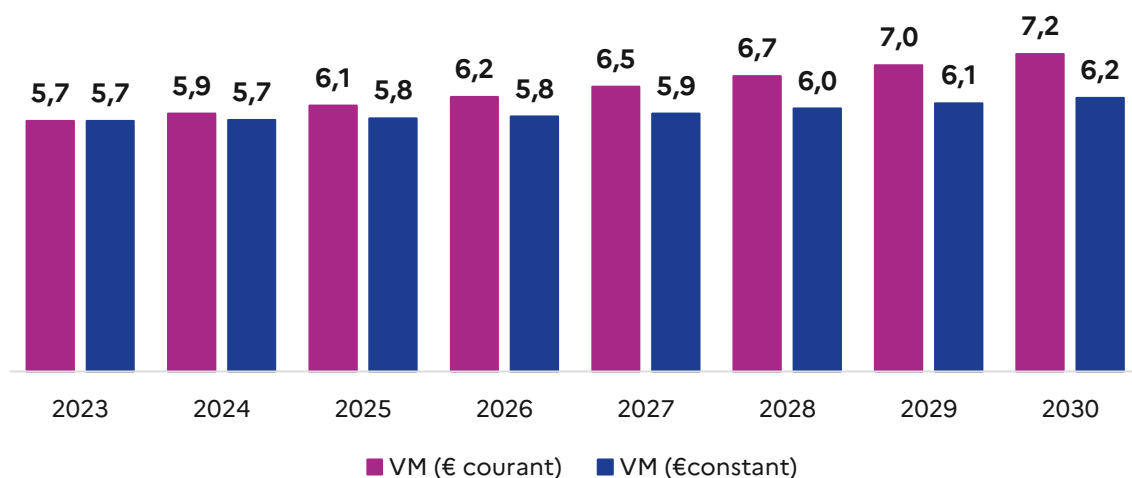
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (8/11)



**Une hausse des recettes du versement mobilité d'environ 500 M€<sub>2023</sub> par an à horizon 2030 grâce à la dynamique naturelle de l'assiette**

Source : rapport IGF/IGEDD sur le financement des AOM (2025)

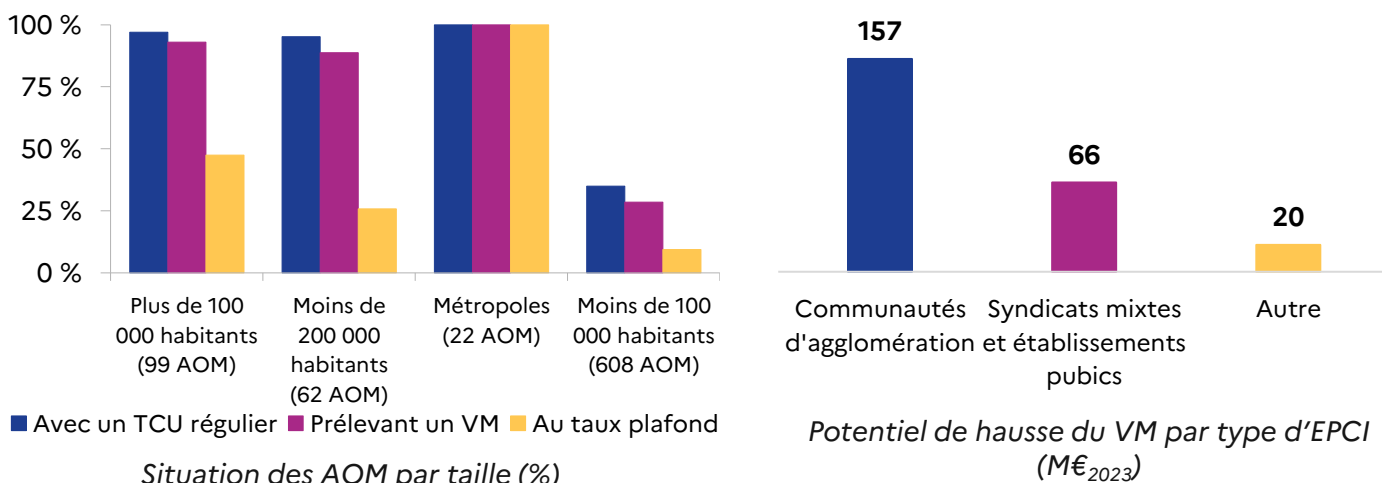


Évolution des recettes du VM hors Île-de-France Mobilités en € courant et constant

Hypothèses du programme de stabilité : une croissance de la masse salariale (2,9 % en 2024, 3,2 % en 2025 et 2026, 3,7 %/an à compter de 2027) plus élevée que l'inflation (2,5 %/an en moyenne jusqu'en 2027 puis 1,7 %/an jusqu'en 2030).



**Sans augmenter les plafonds, certaines AOM ont encore une marge de manœuvre d'environ 250 M€ par an, principalement pour les agglomérations moyennes (taux pratiqué inférieur au taux plafond)**



La mobilisation de la marge de manœuvre existante sur le VM à plafonds constants représenterait **un surcoût moyen de 9,7€ annuel par employé** au niveau national hors Île-de-France.

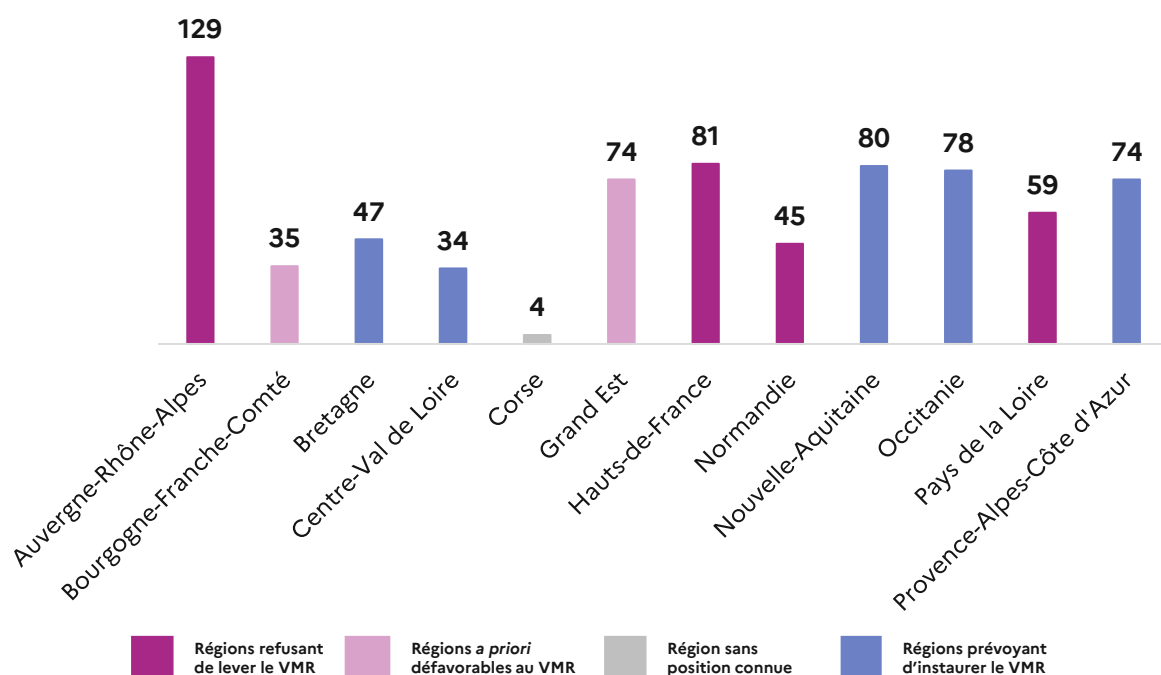
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (9/11)



Un produit du nouveau versement mobilité régional s'élevant au maximum à 750 M€ par an, en cas d'utilisation du taux plafond à 0,15 % par toutes les régions et sur l'ensemble de leur territoire

Source : DGITM



Recettes maximales issues du versement mobilité régional par région (M€)

- **Affectation au financement de toute dépense en investissement et en fonctionnement** de toute action relevant de la compétence de la région en matière de mobilité
- **Affectation automatique de 10 % de ce versement aux AOM communautés de communes, essentiellement rurales**, soit 74 M€ au maximum



Données en lien avec l'enjeu n° 4 « Financement de la mobilité en milieu rural »

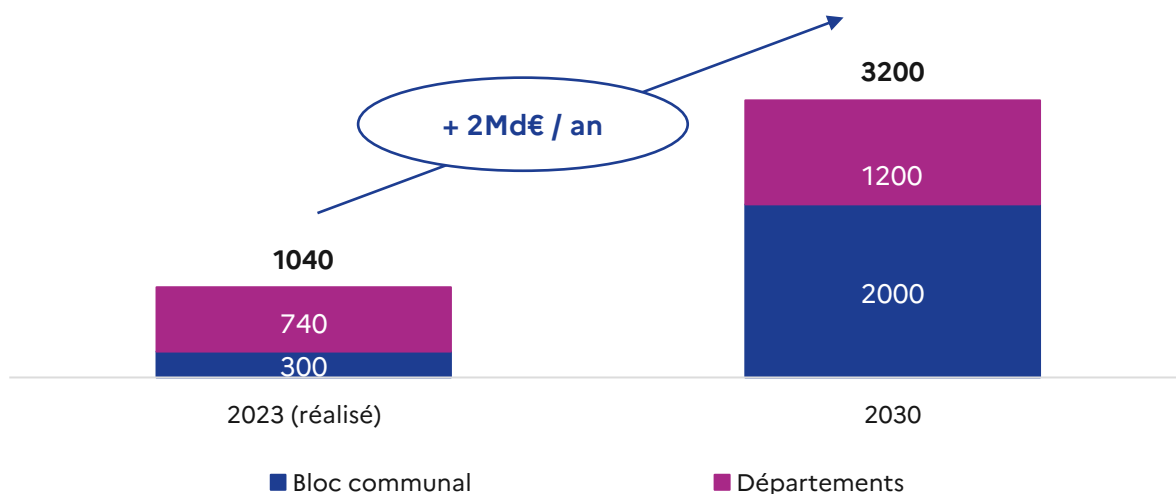
# Focus par enjeu

## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (10/11)



Un besoin d'investissement dans le développement des pistes cyclables estimé à **plus de 2 Md€ par an en 2030** dans les scénarios de priorisation des investissements en faveur de la transition écologique

Source : I4CE, Panorama des financements climats des collectivités locales 2023

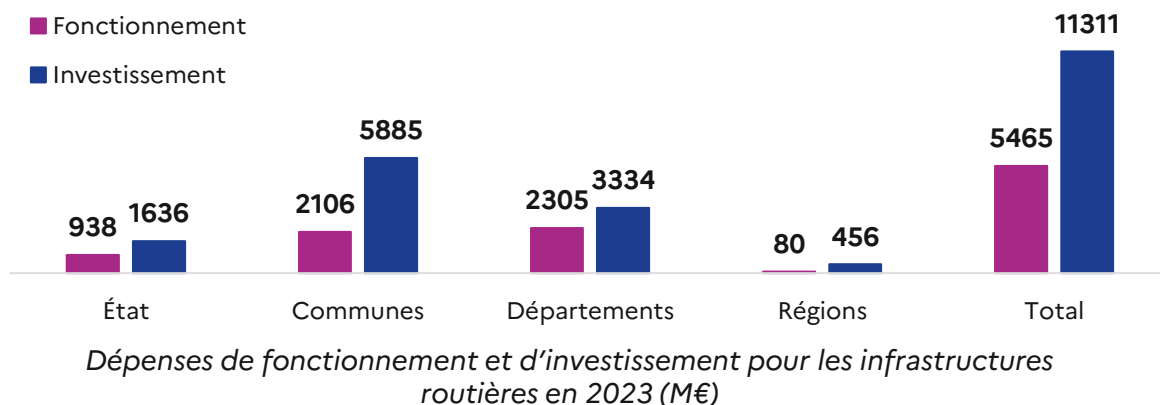


Investissements à réaliser dans les pistes cyclables par catégorie de collectivités territoriales selon I4CE pour mettre en œuvre la SNBC3 (M€<sub>2023</sub>)



Ces investissements supplémentaires représentent une part non négligeable des investissements actuels dans la voirie par les collectivités, soulevant la question de l'éventuel potentiel de réallocation au sein des budgets voirie

Source : SDES



# Focus par enjeu

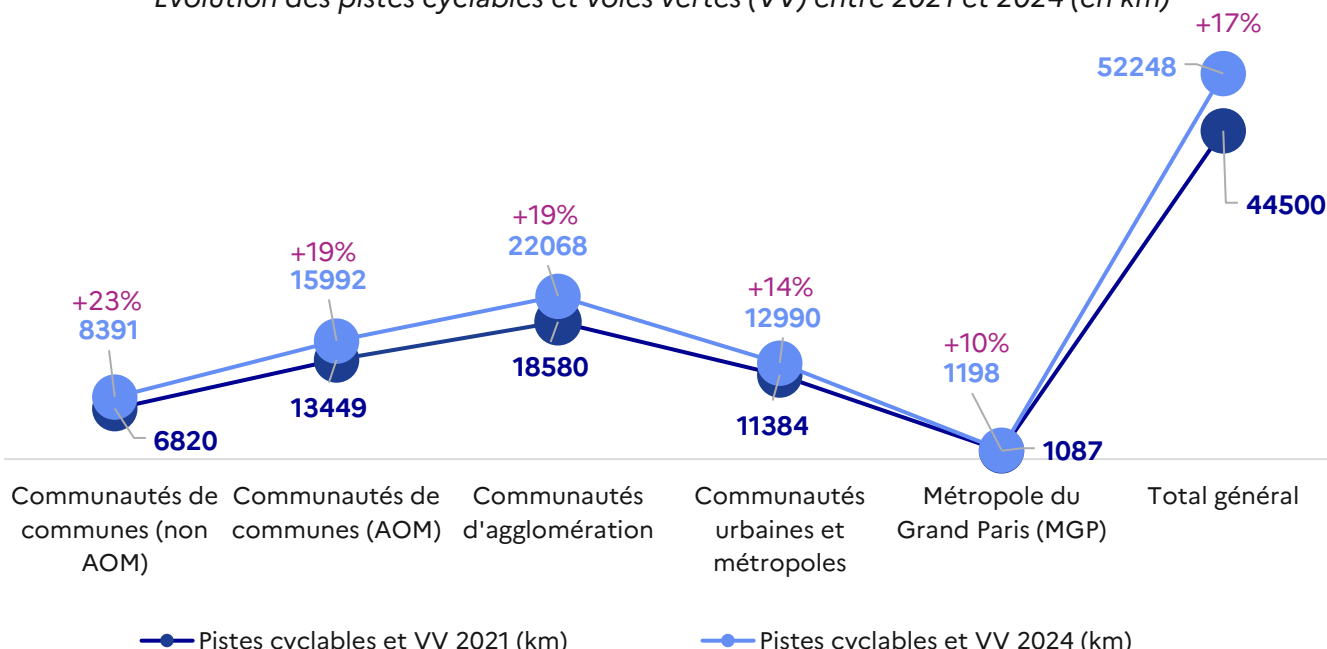
## 2 Modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (11/11)



Un réseau d'infrastructures cyclables en net développement dans les collectivités depuis 2021

Source : DGITM

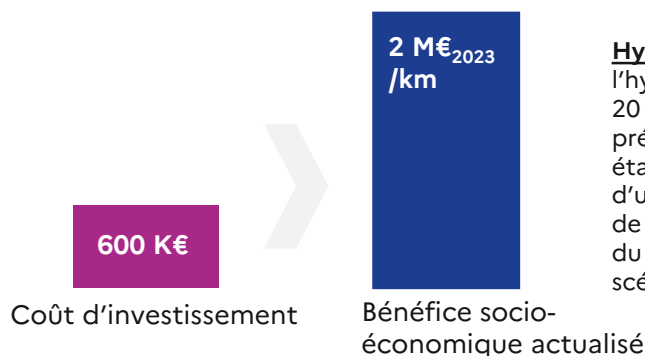
Évolution des pistes cyclables et voies vertes (VV) entre 2021 et 2024 (en km)



Des bénéfices socio-économiques importants notamment liés à la santé qui justifient les investissements dans les pistes cyclables

Source : DG Trésor

Coûts et bénéfices d'1 km de piste bidirectionnelle ne se substituant pas à une route existante



**Hypothèses :** Ce calcul, en moyenne, se place dans l'hypothèse (i) d'une durée de vie conservatrice de 20 ans, (ii) d'un lien direct entre trafic vélo et présence d'aménagements cyclables sécurisés, étayé par les retours d'expérience sectoriels, (iii) d'un report modal depuis la voiture ; plus de 90 % de ce bénéfice est néanmoins inhérent à la pratique du vélo et indépendant du mode utilisé dans le scénario de référence.

# Focus par enjeu

## 3 Financement des services express régionaux métropolitains (SERM) : messages du rapport de l'IGF et de l'IGEDD (1/4)



**Les inspections générales soulignent la bonne santé financière d'ensemble des AOM et recommandent de couvrir les financements des SERM en mobilisant en priorité les différents leviers à leur main**

*Source : rapport IGF/IGEDD relatif au financement des AOM (2025)*

- **Une bonne situation financière d'ensemble pour les AOM régionales et locales :**
  - leur offre de mobilité peut actuellement être financée sans difficulté...
  - ...mais quelques exceptions : certaines collectivités présentent une épargne nette négative et/ou un délai de désendettement élevé.
- **Les inspections recommandent de mobiliser en priorité les leviers financiers à la main des AOM, avant des recettes nouvelles, lorsque des besoins de financement supplémentaires sont identifiés pour les SERM, et sans préjuger de leur utilisation par les collectivités :**
  - le levier tarifaire, qui représente une faible part des ressources des AOM en France par rapport à certains pays européens ;
  - la dynamique naturelle du versement mobilité (VM) à cadre constant. Le dynamisme de la masse salariale accroîtra son produit (de 5,7 Md€ en 2023 à 6,5 Md€ en 2027 hors Île-de-France). En outre, les gisements existants par rapport aux taux plafonds s'élèvent à 243 M€ par an ;
  - la mise en concurrence pour les services ferroviaires d'intérêt régional ;
  - l'endettement à court et moyen termes, en vue de conserver des marges de manœuvre pour financer les investissements qui sont nécessaires au cours de la durée de vie des ouvrages et matériels.
- **Pour le financement d'investissements plus importants à moyen terme, la mission ne recommande que ne soient envisagées de nouvelles mesures budgétaires, via les Contrats de plan État – Régions ou un appel à projet, ou fiscale, que si les AOM s'engagent à mobiliser ces leviers à leur main.** Les inspections examinent une liste d'une vingtaine de ressources fiscales locales notamment sous l'angle de leur rendement, de leur effet économique, de leur faisabilité juridique et pratique et de leur acceptabilité. Ces ressources seront présentées par les inspections lors de la réunion du 20 mai.
- **Pour les inspections générales, le recours à l'emprunt à très long terme adossé à des recettes de taxes affectées pour les projets de SERM ne présente pas de plus-value par rapport à un endettement classique,** sauf éventuellement pour les projets dont les montants excèderaient les capacités financières usuelles des collectivités qui les portent.
- **Les inspections recommandent que les études préalables à l'octroi du statut permettent de déterminer le report modal attendu, le bilan carbone et l'intérêt socio-économique de chaque projet. Elles recommandent un calendrier adapté à chaque projet de SERM, qui ne soit pas uniforme, pour l'octroi du statut et le déroulement du projet.**

# Focus par enjeu

## 3 Financement des services express régionaux métropolitains (SERM) (2/4)



**Une obtention du statut de SERM par arrêté ministériel soumise à différents critères et indicateurs à préciser dans la synthèse du projet**

### 1 Coconstruire la feuille de route

#### 1.1 Expliciter le contexte local et les enjeux du territoire

- Définir les objectifs assignés aux SERM

#### 1.2 Définir un périmètre d'intervention

- Prioriser le renforcement de l'offre de mobilité avec des investissements limités
- Identifier les opérations les plus utiles pour la collectivité grâce à une analyse socio-économique et à des projections de report modal, sur la base des données disponibles
- Étudier la complémentarité des offres ferroviaires et routières (cars express et covoiturage)

#### 1.3 Créer et accompagner le « choc d'offre », tous modes

- Réussir l'intermodalité et développer la multimodalité
- Améliorer le service
- Faciliter l'accès au service

#### 1.4 Articuler mobilités et aménagements urbains

### 2 Mettre en place une gouvernance efficiente et pérenne

#### 2.1 Formaliser la gouvernance

- Instance de pilotage stratégique
- Cadre juridique de coordination des maîtrises d'ouvrage

#### 2.2 Construire la trajectoire financière adapté aux capacités financières des AOM

- Construire la chronique et le plan de financement pour les investissements (infrastructures et matériels roulants), intégrant les différentes phases d'investissements
- Estimer les coûts d'exploitation des différents services
- Définir les modalités de financement : membres cofinanceurs ; sources de financement mobilisables par les collectivités, (recettes tarifaires, contribution budgétaire, fiscalité locale) ; modalités envisagées de recours à l'emprunt

#### 2.3 Associer les parties prenantes (modalités d'information, concertation et communication)

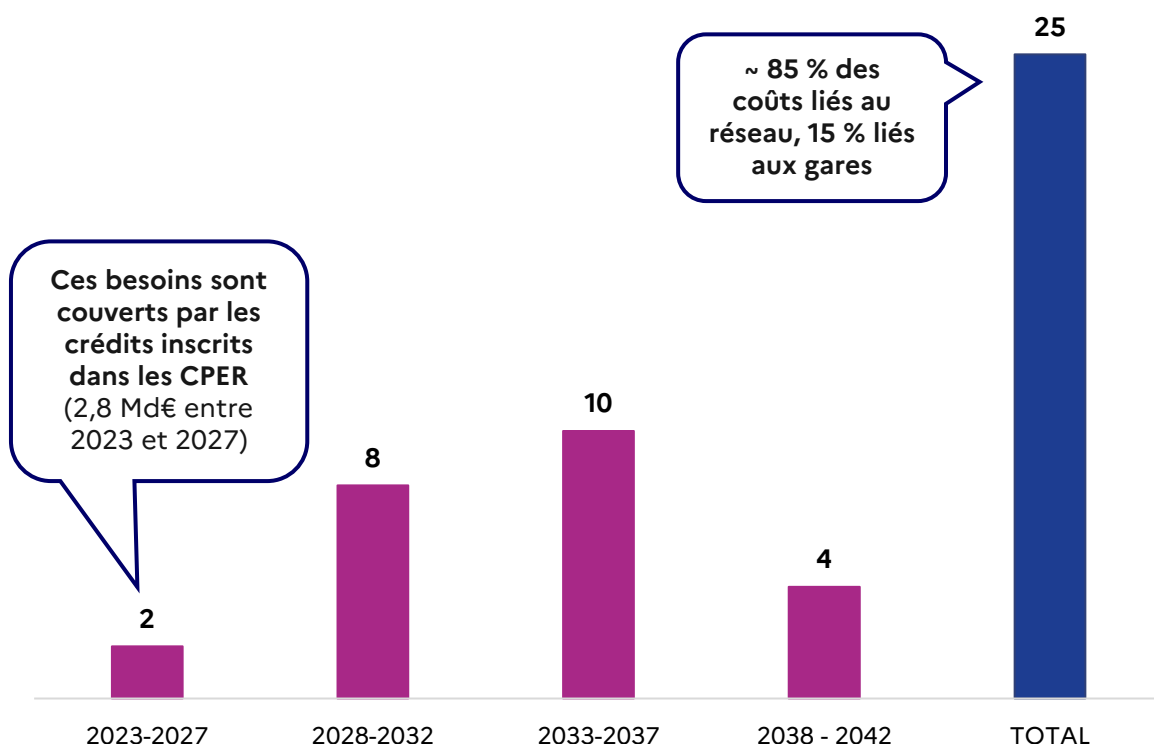
# Focus par enjeu

## 3 Financement des services express régionaux métropolitains (SERM) (3/4)



Une première estimation haute du coût du volet ferroviaire des SERM par SNCF Réseau autour de 25 Md€<sub>2022</sub> en dépenses d'investissement et 575 M€/an en dépenses d'exploitation, une impossibilité à date d'estimer les coûts hors ferroviaire

Source : SNCF Réseau



Besoins en CAPEX pour les 24 projets de SERM labellisés, périmètre SNCF Réseau + gares (Md€<sub>2022</sub>)

+ 160 M€/an de dépenses d'exploitation à horizon 2030 et + 575 M€/an à horizon 2040, soit respectivement 5 % et 17 % des dépenses de fonctionnement des AOM régionales en 2023

Il n'est pas possible à ce jour d'évaluer, même en ordre de grandeur, les besoins globaux en investissements non ferroviaires (notamment pour les transports collectifs urbains) et les besoins en matériel roulant, ni les coûts d'exploitation futurs des projets de SERM hors volet ferroviaire

# Focus par enjeu

3

Financement des services express régionaux métropolitains (SERM)  
(4/4)



## Les différentes voies de recours à l’endettement pour le financement des projets de SERM

Source : rapport IGF/IGEDD sur les AOM (2025)

| Voie de recours à l’endettement                           | Endettement en direct par les collectivités                                                 | Endettement porté par une entreprise publique locale (SPL ou SEML)                                                                     | Endettement porté par un établissement public local sur le modèle de l’article 4 de la LOM | Endettement porté par la Société des grands projets (SGP)                                      | Marché de partenariat                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Besoin d’adapter le cadre juridique                       | Non                                                                                         | Non (sauf si création d’une structure nouvelle)                                                                                        | Nécessite une nouvelle disposition législative pour créer l’établissement                  | Nécessite des adaptations de la gouvernance de la SGP, aujourd’hui centrée sur l’Île-de-France | Non                                                                                                                                                                     |
| Faisabilité                                               | Dans la mesure de la capacité à rembourser des collectivités                                | Possible si fléchage du prêt sur les activités qui relèvent des compétences de l’EPL                                                   |                                                                                            | Pose la question de la dissociation maître d’ouvrage / financeur de la SGP                     | Adapté uniquement sur une partie du SERM pour les créations d’infrastructures                                                                                           |
| Coût (taux de l’année 2024)                               | Taux moyen de 3,54 %                                                                        | Selon le profil de risques des collectivités actionnaires (potentiellement identique à taux d’emprunt des collectivités territoriales) |                                                                                            | Deux émissions, respectivement à 3,5 % et 3,7 % (source : SGP)                                 | Selon la qualité de signature de l’emprunteur et le niveau de risque du projet (plus élevé que le taux souverain car prime de risque et rémunération des fonds propres) |
| Durée de l’emprunt                                        | Durée d’amortissement lié à la capacité de désendettement de la collectivité territoriale   | Durée d’amortissement plus élevée (correspondant à la durée de vie de l’actif) permettant d’étaler la charge de l’emprunt              |                                                                                            |                                                                                                |                                                                                                                                                                         |
| Responsabilisation des prescripteurs                      | Forte car les collectivités sont responsables d’assurer le règlement du service de la dette | Forte car les collectivités sont responsables du service de la dette en tant que garantes des dettes des SPL/SEM/EPL                   |                                                                                            | Risque de déresponsabilisation au profit d’une fongibilité des financements au sein de la SGP  | Encadré par le marché de partenariat : alignement des collectivités et des prêteurs sur l’atteinte d’objectifs de performance                                           |
| Capacité de la structure à recevoir des recettes fiscales | Oui                                                                                         | Non                                                                                                                                    | Oui                                                                                        | Oui via une loi de finances                                                                    | Non                                                                                                                                                                     |

# Focus par enjeu

## 4 Financement de la mobilité en milieu rural (1/4)



**L'adoption de la compétence AOM par les communautés de communes varie fortement selon les régions**

Source : CEREMA

Au 1<sup>er</sup> juillet 2021, 507 communautés de communes, soit 53 % d'entre elles, ont pris la compétences d'AOM, la région exerçant la compétence d'AOM locale pour les 458 communautés de communes restantes.

Prise de compétence AOM au 1er avril 2022



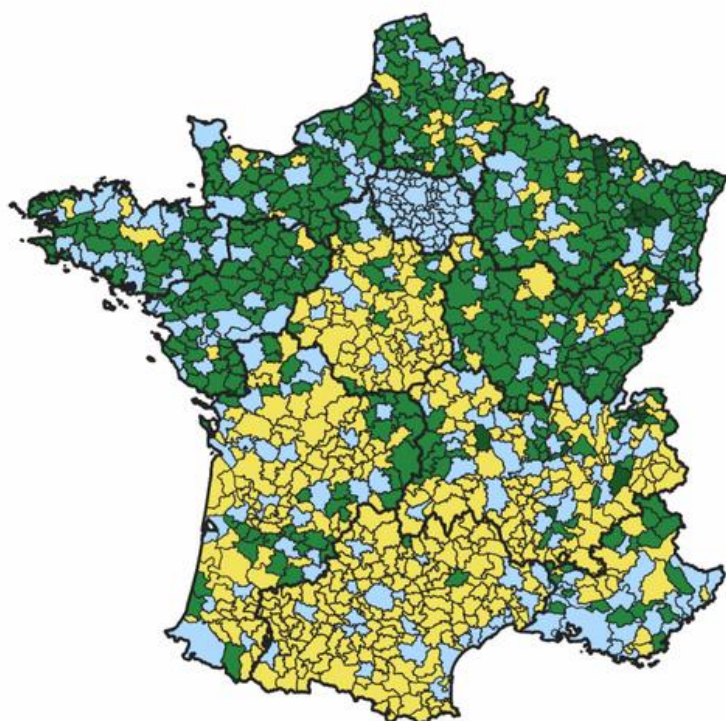
Légende

**Statut des Communautés de Communes**

- CC AOM (au 01/04/22)
- CC au sein d'un syndicat AOM
- Région devient AOM locale

**Statut des AOM (hors CC)**

- AOM existante au 1er janvier 2021



Suivi prise de compétence AOM : mise à jour Cerema du 06/04/2022  
AOM existantes : mise à jour Cerema du 01/01/2022



Guadeloupe



Guyane



Martinique



La Réunion



Mayotte

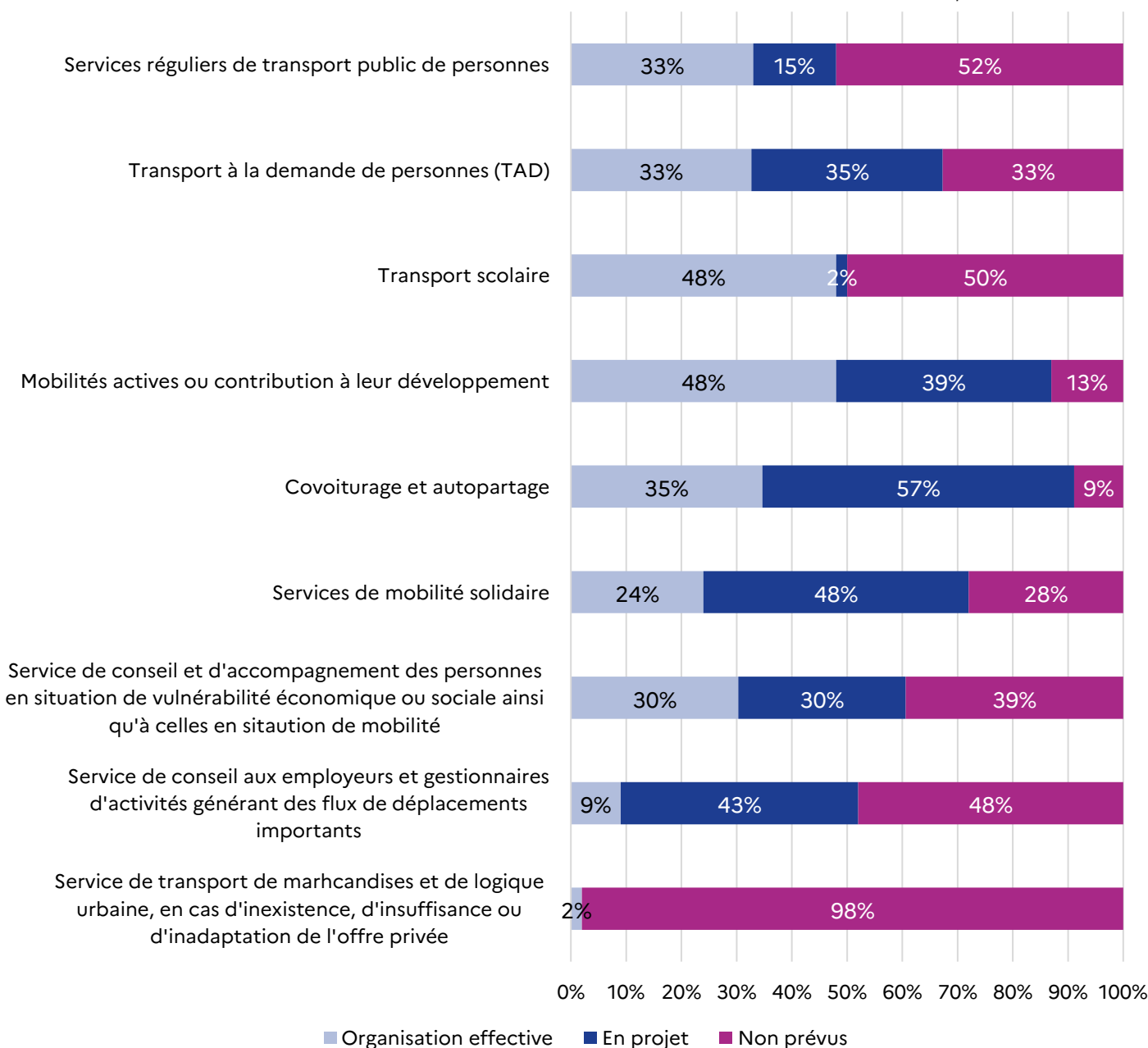
# Focus par enjeu

## 4 Financement de la mobilité en milieu rural (2/4)



**Les communautés de communes AOM développent plusieurs services de mobilité pour répondre aux besoins de leurs usagers**

Source : Intercommunalités de France, L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie, Point d'étape de la LOM, septembre 2023



# Focus par enjeu

## 4 Financement de la mobilité en milieu rural (3/4)



**Les besoins des AOM rurales varient selon les AOM et les services qu'elles mettent en place**

Source : DGITM

La DGITM estime un coût minimum de 90 000 €, hors investissements en voirie, qui augmente en fonction de la taille de la communauté de communes.

Les travaux préparatoires à la LOM estiment les besoins d'investissement pour une communautés de commune moyenne de 22 000 habitants à environ 250 000€, soit **220 M€** pour l'ensemble des communautés de communes (22 millions d'habitants).

| Poste de dépenses pour l'AOM locale                                                          | Objectif                                                                                                                                              | Coût annuel estimé pour l'AOM locale                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|
| Investissements en aménagement de voirie pour sécuriser les itinéraires à vélo               | Inciter le report modal vers le vélo pour les trajets de moins de 10 km                                                                               | Dépend du type d'aménagement ; investissements parfois très significatifs |
| Mise en place d'un service de location de vélos / vélos à assistance électrique              | Inciter le report modal vers le vélo pour les trajets de moins de 10 km                                                                               | 10 000 €                                                                  |
| Mise en place d'une plateforme de covoiturage planifié<br>Aménagement d'aires de covoiturage | Développer le covoiturage                                                                                                                             | 5 000 €                                                                   |
| Soutien à la mise en place d'un transport d'utilité sociale                                  | Permettre aux populations les plus fragiles de réaliser leurs déplacements essentiels en faisant appel à la solidarité locale (conducteurs bénévoles) | Entre 15 000 € et 35 000 €                                                |
| Recrutement d'un référent mobilité (0,5 ETP)                                                 | Faire connaître les différentes solutions permettant de se déplacer dans un territoire et inciter les habitants à les expérimenter                    | 15 000 €                                                                  |
| Recrutement d'un chargé de mission (cadre de catégorie A, 0,5 ETP <i>a minima</i> )          | Définir la stratégie de l'AOM locale, prendre part à la gouvernance de la mobilité prévue par la LOM et piloter les actions engagées                  | 30 000 €                                                                  |

# Focus par enjeu

## 4 Financement de la mobilité en milieu rural (4/4)



**L'écart entre les besoins des AOM rurales et leurs capacités de financement reste à objectiver**

Source : DGITM

**Pour les AOM locales mettant en place un service régulier de transport public de personnes** (hors transport scolaire), le versement mobilité peut être perçu.

- En 2024, 12 % des communautés de communes AOM lèvent du versement mobilité.
- Parmi celles-ci, en 2023 le produit médian du versement mobilité est de 890 000 € par communauté de communes.
- Le montant de recettes de VM par habitant de ces communautés de communes est toutefois très faible en comparaison des AOM urbaines en raison de l'assiette du VM, assise sur la masse salariale. Ainsi, le montant moyen de recettes de VM par habitant est de 29€ pour une communauté de communes contre 250€ pour une métropole.

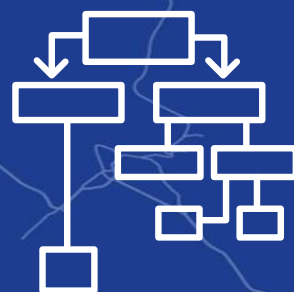
Toutefois, la mise en place d'un service régulier de transport public n'est souvent pas justifié compte tenu de la faible densité de certains territoires.

**Les autres AOM locales se financent avec d'autres recettes ; l'écart entre leurs besoins de financement et les recettes à leur main n'est pas connu à ce stade.**

- Les AOM locales ne mettant pas en place un service régulier de transport public de personnes ne se qualifient pas pour pouvoir lever du versement mobilité et se financent donc avec leurs autres recettes, dont le montant moyen reste à être objectivé.
- Si les régions décident de mettre en place un versement mobilité régional, 10 % du produit doit être affecté aux AOM communautés de communes.

# 3

## Modalités d'organisation des travaux de l'atelier



# Modalités d'organisation



## Objectifs

L'atelier « Modèle économique des AOM et des SERM » a pour objectif de d'éclairer les besoins d'investissement du secteur, leurs critères de priorisation et les modalités de financement en encourageant le **partage des points de vue/expériences** entre les parties prenantes.



## Modalités

Il est proposé que l'atelier se réunisse **en format plénier a minima cinq fois sous la supervision des deux copilotes (deux réunions de travail ad hoc et trois réunions de travail organisées à la suite des tables rondes thématiques)**. Les modalités sont les suivantes :



Format : **présentiel (de préférence) ou visioconférence**



Durée : **2h30** avec un livret de diagnostic à disposition



Récurrence : **5 réunions** avec un compte-rendu rédigé pour chaque réunion

- *Remarque : Entre ces intervalles, des **auditions de personnes qualifiées pourront être organisées** selon les besoins exprimés par le groupe, sous la responsabilité des copilotes et des membres de l'atelier intéressés et disponibles. Les comptes-rendus seront rédigés par les rapporteurs.*



## Rôle des parties prenantes

### CO-PILOTES

Ils jouent un rôle central dans l'**animation** et la **coordination des échanges**. Ils structurent les discussions et veillent à la **participation active des participants**.

### PARTICIPANTS

Ils constituent l'élément moteur de l'atelier. Issus de divers horizons, ils **apportent leurs expériences, leurs questionnements et leurs idées**, enrichissant ainsi les débats.

### ADMINISTRATIONS

Elles apportent des **éclairages techniques, répondent aux interrogations** et **fournissent des données fiables** pour éclairer les débats. Elles assisteront en spectateur aux réunions.

*Remarque : des rapporteurs assisteront aux ateliers pour **rédiger les comptes-rendus de chaque réunion ainsi que le rapport de la conférence**.*

# Séquencement des travaux

Les travaux de l'atelier « Modèle économique des AOM et des SERM » se structureront autour de 3 séquences principales, qui permettront d'alimenter au mieux les réflexions et d'atterrir sur des résultats en phase avec les attendus de la conférence de financement.



## ÉTAPES

## DÉTAILS

|    |                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | <b>EN AMONT DES RÉUNIONS</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Réception du livret de diagnostic contenant notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>un état des lieux du domaine des modes de transport organisés par les AOM ;</li> <li>les questions qui pourront être abordées lors des réunions de l'atelier.</li> </ul> </li> </ul>                            |
| 2. | <b>PENDANT LES RÉUNIONS</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Participation aux échanges autour des questions posées</li> <li>Partage des points de vue des parties prenantes</li> <li>Élaboration de scénarios et d'hypothèses d'investissement, notamment par rapport aux scénarios proposés initialement</li> </ul>                                                       |
| 3. | <b>JOURNÉE DE CONVERGENCE</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Présentation des conclusions des différents ateliers de la conférence à l'ensemble des participants</li> <li>Croisement des perspectives pour enrichir et compléter les propositions</li> <li>Synthèse autour d'une proposition de scénarios d'investissement dans les infrastructures de mobilités</li> </ul> |



# Liste des participants

| Organisme                   | Membre                              | Fonction                                                                                       |
|-----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sénat                       | Didier Mandelli                     | Sénateur                                                                                       |
| Expert                      | Jean Coldefy                        | /                                                                                              |
| Assemblée nationale         | Christine Arrighi                   | Députée                                                                                        |
| AMF                         | Sylvain Laval                       | Coprésident de la commission Transport                                                         |
| Intercommunalités de France | Antoine Chéreau                     | Vice-Président                                                                                 |
| France Urbaine              | Jean-Luc Moudenc / Étienne Chaufour | Maire de Toulouse et Président de Toulouse Métropole / Conseiller transports de France Urbaine |
| GART                        | Louis Nègre                         | Président du GART et Maire de Cagnes-sur-Mer                                                   |
| Régions de France           | Renaud Lagrave                      | Vice-Président                                                                                 |
| Expert                      | Guy Le Bras                         | /                                                                                              |
| Expert                      | Jean-Marc Zulesi                    | /                                                                                              |
| UTPF                        | Florence Sautejeau                  | Déléguée générale                                                                              |
| MEDEF                       | Bruno Arcadipane                    | Vice-Président                                                                                 |
| FNTV                        | Jean-Sébastien Barrault             | Président                                                                                      |
| SGP                         | Frédéric Brédillot                  | Membre du directoire                                                                           |
| SNCF Réseau                 | Thomas Allary                       | Directeur des grands projets de SNCF Réseau                                                    |
| FNAUT                       | Alain Roux                          | Vice-Président                                                                                 |



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**AMBITION  
FRANCE  
TRANSPORTS**

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

Mai 2025