

Ambition France Transports : **Cahier d'acteur de l'UTPF** **pour la conférence de financement des mobilités**

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Pourquoi les transports publics urbains et ferroviaires sont un investissement d'avenir

En 2025, en amont de la très attendue conférence de financement de la mobilité, les transports publics et ferroviaires sont à un tournant de leur histoire. Ils constituent en effet la colonne vertébrale de notre tissu économique, facilitent l'accès à l'emploi, mais aussi l'inclusion dans nos sociétés parfois fracturées. Si leur utilité n'est plus à prouver, ces transports ont des besoins de financements criants à combler. Ces besoins de financement tendent à augmenter à mesure que les exigences sur la qualité de l'offre se renforcent, et que la population croît.

Les avantages des transports publics et ferroviaires sont nombreux. Ils constituent tout d'abord un outil incontournable pour le pouvoir d'achat : la voiture seule coûte 420 euros par mois en moyenne alors qu'un abonnement mensuel de transport collectif seulement 31 euros dans les villes de province et 88 euros pour toute l'Île-de-France, pour un usage illimité. Pour les actifs, ce montant est remboursé à minima à 50% par l'employeur, alors que les tarifs solidaires, parfois gratuits ou presque, rendent la mobilité accessible aux personnes fragiles.

La mobilité est toujours la première étape pour répondre à nos besoins et aspirations : travailler, se former, se soigner, se distraire, voir ses proches. Les inégalités économiques et territoriales dans l'accès à ces besoins fondamentaux, par le coût de la voiture individuelle et l'éloignement des services publics confèrent aux transports collectifs la vocation de rendre l'épanouissement de ces besoins accessible à tous.

Ils sont également l'allié incontournable de la décarbonation : ils génèrent 50 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier. Décarbonation qui s'applique aussi à ce secteur, quand plus de 50% des voyages en transports collectifs en ville sont aujourd'hui réalisés avec un mode électrique, et que 60% du réseau ferroviaire est électrifié, la transition des flottes s'accélère.

Dans ce domaine, l'innovation est la loi : nouvelles motorisations moins polluantes et moins émissives, métro automatique, véhicules partagés autonomes, amélioration de l'information voyageur grâce à des technologies de pointe : le secteur des transports publics et ferroviaires est une filière d'excellence, vitrine du savoir-faire français.

Le report modal, à savoir le changement de comportement vers des modes décarbonés, est particulièrement efficace en ce qui concerne les transports collectifs et ferroviaires : un bus seul permet de retirer 40 voitures de la circulation, quand un train de marchandises remplace 40 camions. Ce sont autant de congestion, de bruit, et d'accidents en moins.

Ils sont également un atout indéniable pour l'emploi et le développement des territoires : ils facilitent l'accès aux zones d'emploi, et en facilitent de fait l'implantation, avec des opportunités d'emplois et de recrutement. Avec 3 000 gares réparties partout en France et les petites lignes qui les desservent, les trains connectent les territoires, leurs populations et contribuent à leur désenclavement.

Enfin, ils représentent à eux seuls environ 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France.

C'est conscient de son rôle dans la diminution des inégalités de mobilité, l'aménagement durable du territoire et la lutte contre le dérèglement climatique que le secteur du transport public et ferroviaire dresse aujourd'hui ce cahier d'acteur, porteur d'un constat sur les besoins impératifs de financements à venir, de propositions concrètes, à l'échelle nationale et sur terrain.

Sommaire du cahier d'acteur :

- 1) Les défis du financement
- 2) Les leviers de financements pour assurer la transition écologique et démographique des mobilités
- 3) Au-delà du financement : pour une nouvelle LOM

Les défis du financement

Les transports publics et ferroviaires, du fait de leur impact sociétal, économique et environnemental, sont engagés dans l'amélioration continue de leurs processus de production, de leurs services et de leurs outils opérationnels et technologiques afin d'encourager au report modal leurs potentiels clients (voyageurs et chargeurs) et de fidéliser ceux qui les utilisent déjà. Ces efforts s'inscrivent dans la durée et génèrent des coûts tout aussi importants que divers.

Le défi sociétal

Le nécessaire choc d'offre

Plus que jamais, pour renforcer l'attractivité des transports collectifs, il est essentiel de financer le choc d'offre que les usagers attendent. Les besoins de financement des AOM ont été estimés à 100 milliards d'euros d'ici 2030 d'après le rapport des sénateurs Maurey et Sautarel (2023). Au-delà de la question des infrastructures, il faudra assumer tous les investissements pour accroître la qualité de service que les citoyens attendent aussi (information voyageur fiable en temps réel, présence humaine en station et à bord des trains/bus). Ce choc d'offre doit pouvoir concerner l'ensemble de la population : aujourd'hui, 15 millions de personnes en France se trouvent dans une situation de fragilité dans leur mobilité, d'après le dernier baromètre des mobilités (Wimooov/Fondation pour la nature et l'Homme, 2024). Ces personnes vivent souvent dans des « zones blanches » de mobilité, c'est-à-dire sans aucune solution de transport public. S'agissant d'un enjeu social fondamental, Les transports publics doivent être une partie de la solution dans la lutte contre la précarité de mobilité.

La sûreté : une demande sociétale de plus en plus forte

Le sentiment d'insécurité dans les transports publics est un frein important à leur usage. Espaces publics par excellence, les bus, tramways, métros et trains traduisent les maux de notre société et sont des lieux de cohabitation où l'insécurité peut se développer. La présence humaine, couplée à des moyens techniques traditionnels ou innovants (caméras intelligentes par exemple), engendre des dépenses qui n'ont fait que croître au cours des dernières années.

La nécessaire mise en accessibilité universelle de nos réseaux

20 ans après le vote de la loi de 2005 sur l'accessibilité dans les lieux publics l'occasion un bilan peut être tiré. Les transports publics sont, par définition, les transports de tous et toutes. Ils doivent donc pouvoir être accessibles à l'ensemble des publics, valides comme en situation de handicap. Si les nouvelles lignes de transports collectifs urbain sont accessibles, le défi reste entier pour les lignes plus anciennes (et souterraines). Par ailleurs, les arrêts sur voirie dépendent de la qualité de l'aménagement urbain. L'impératif de l'accessibilité des transports est un défi supplémentaire pour les réseaux de transport. En Ile-de-France, le plan « Métro pour tous », qui vise à rendre le métro accessible aux personnes à mobilité réduite et à tous les voyageurs du petit au plus grand âge a été chiffré à 20 Milliards d'euros sur 20 ans et le financement n'est pas bouclé à ce jour.

L'adaptation nécessaire aux enjeux du dérèglement climatique

Les transports collectifs sont pensés et construits dans une vision de long terme. Les prévisions actuelles en termes de bouleversement climatique (avec une hausse des températures entre +2° ou +4°) tendent à montrer une augmentation dans les décennies à venir des événements climatiques extrêmes (tempêtes, inondations, canicules, incendies, glissements de terrain...). Aussi, travailler sur l'adaptation des infrastructures et systèmes de transports au changement climatique est impératif et doit être engagé au plus tôt pour anticiper des coûts plus conséquents à l'avenir. A l'heure actuelle, le coût des événements climatiques sur l'infrastructure ferrée de SNCF Réseau est d'environ 20 à 30 Millions d'euros par an : ce coût va aller croissant.

Le chiffrage des plans de vulnérabilité et d'adaptation à ces événements climatiques par les opérateurs est conséquent, et devient un poste important d'investissement à anticiper, qui s'ajoute au mur d'investissement généré par le nécessaire choc d'offre. Faute d'un budget d'investissement suffisant, certaines collectivités risquent de procéder à des arbitrages douloureux et de choisir de réduire la voilure de leur offre pour pouvoir être à la hauteur de ces nouveaux besoins.

Ces investissements doivent par ailleurs se penser à tous les niveaux : composants plus résilients pour les infrastructures ferroviaires et de nos équipements, adaptations des installations électriques, surveillance des infrastructures dans les zones sensibles, résilience de nos matériels roulants et de leurs équipements embarqués, adaptation des arrêts et des stations, (végétalisation pour créer des espaces d'attentes plus frais et limiter la pollution de l'air, ombrières), adaptation des locaux pour nos salariés, aménagement urbain avec des matériaux absorbant et renvoyant moins la chaleur (effet d'albedo), etc.

De surcroît, les évolutions de la réglementation (décret tertiaire, loi pour l'accélération de la production d'énergies renouvelables dite APER) et l'adaptation au changement climatique vont nécessiter de lourds investissements d'ici 2030 et au-delà. Il s'agit en effet de réaliser et mettre en œuvre des plans solaire et hydrique.

Le défi du verdissement des flottes

La directive européenne de 2019 dite « directive véhicules propres » concernant les flottes de bus exploitées pour un service de transport collectif impose un renouvellement des véhicules avec une exigence de véhicule à faibles, voire très faibles émissions, qui laisse de fait moins de liberté aux réseaux sur leur mix de motorisations. Par ailleurs, le nouveau règlement européen relatif au renforcement des normes d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds prévoit que 90% des nouveaux autobus urbains vendus dans l'UE devront être « zéro-émission » dès 2030 (avant de passer à 100% en 2035), ce qui reviendra à imposer à toutes les collectivités d'acquiescer uniquement des bus électriques ou à hydrogène à court terme.

Cette transition énergétique (qui touche non seulement les bus mais aussi les autocars) appelle par conséquent de nombreux investissements. En effet, le surcoût d'un bus électrique ou à hydrogène par rapport à un véhicule diesel est à ce jour de l'ordre de 280 000 € à 420 000€ par bus (en comptant 150 000€ seulement pour la batterie dans le cas des véhicules électriques), soit le double d'un véhicule thermique. Si l'on applique ce surcoût aux 14 384 bus circulant sur les réseaux de transports urbains en France (soit les 92% de bus qui ne sont aujourd'hui ni électriques ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 5,3 milliards d'euros à l'achat pour les collectivités territoriales sur une petite dizaine d'années.

A noter que la durée de vie d'une batterie est d'environ 8 ans, soit la moitié de la durée de vie moyenne d'un bus dans un réseau qui est d'environ 15 ans. En somme, tout ceci nécessite des moyens mais également une anticipation du renouvellement des flottes. Enfin, la transformation d'un dépôt de bus pour accueillir la motorisation électrique se chiffre aussi en millions d'euros eu égard aux normes de sécurité extrêmement strictes.

Si les contraintes en termes de renouvellement des flottes pèsent à ce jour moins lourd sur le transport ferroviaire de voyageurs ou de marchandises, par nature faiblement émissif, celui-ci est pourtant résolument engagé dans sa transition énergétique. La problématique du réseau qui n'est pas entièrement électrifié peut être surmontée par des locomotives hybrides (ou « bi-modes ») qui circulent dans ces interstices. Leur coût est également nettement supérieur aux locomotives diesel.

La couverture des coûts contraints

Les dépenses liées au carburant et à l'énergie représentent entre 10 et 15% des coûts des réseaux de transport (source : UTPF). En 2022, le prix d'achat du gaz a doublé - tandis que le coût de l'électricité a augmenté de +75%. Cette flambée a mis en exergue la vulnérabilité des réseaux de transport de voyageurs comme de fret à l'évolution des coûts énergétiques. Le contexte géopolitique actuel ne permet pas de s'assurer qu'ils soient à l'abri de tels aléas dans un futur plus ou moins proche.

Le défi de l'innovation

Améliorer l'expérience voyageur pour répondre aux besoins des usagers

Les technologies numériques ont permis une amélioration continue dans l'expérience voyageur et la qualité de service et ont ainsi pu convaincre de nouveaux voyageurs d'utiliser les transports publics au lieu de la voiture individuelle. Cet impératif représente un poste d'investissement important depuis plusieurs années pour les autorités organisatrices de la mobilité et leurs opérateurs. Les innovations dans les canaux de distribution billettique, les systèmes de *Mobility as a service* (MaaS) permettant la préparation du voyage sur smartphone, l'*open payment*, l'information en temps réel, etc. sont autant de services qui se sont développés rapidement mais qui nécessitent des investissements constants pour les maintenir à jour, d'autant que les technologies progressent en continu.

Poursuivre la digitalisation des métiers

La digitalisation des métiers est un incontournable pour attirer de la main d'œuvre qualifiée, améliorer la qualité de vie au travail et la performance opérationnelle. En parallèle du développement de nouvelles technologies au service de la performance et de l'efficacité des réseaux, comme l'optimisation du processus de production dans la mise en place des tournées d'un transport à la demande, il faut faire progresser en continu les outils mis à disposition des salariés du transport public et ferroviaire pour diminuer les efforts physiques, les tâches répétitives, et ainsi débloquer du temps pour d'autres missions et notamment le service aux voyageurs.

Le défi de la régénération et de la modernisation du réseau ferré national : un impératif pour la performance du système ferroviaire

L'investissement dans le réseau ferroviaire existant est insuffisant. Ce constat fait l'objet d'un consensus vaste (Conseil d'orientation des infrastructures, Autorité de régulation des transports, instituts scientifiques étrangers).

L'UTPF s'était par conséquent félicitée des annonces de la Première ministre Elisabeth Borne le 24 février 2023 en faveur d'une « *Nouvelle donne ferroviaire* de l'ordre de 100 milliards d'euros d'ici 2040 ». La Première ministre avait alors précisé que : « pour mettre un terme au vieillissement du réseau et le moderniser », il serait indispensable d'augmenter « les investissements dans le réseau existant, pour atteindre d'ici la fin du quinquennat un milliard d'euros supplémentaires par an pour la régénération du réseau et 500 millions d'euros par an pour sa modernisation » (pour atteindre au total 4,5 Md€). Sans ces « 1,5 Md€ d'investissements annuels supplémentaires à horizon 2027 en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau », l'Autorité de régulation des Transports (ART) point du doigt le « risque réel de décrochage du réseau ferré national par rapport aux voisins européens de la France » voire le risque d'une « attrition du réseau ». Le sous-investissement passé a généré en effet une dette technique considérable : le réseau ferroviaire français, le deuxième plus étendu d'Europe, a un âge très avancé et il vieillit de manière accélérée. La voie a 30 ans d'âge en moyenne, quand la caténaire 1500V (dit « caténaire midi ») dépasse les 65 ans. Sans inflexion majeure et rapide du niveau d'investissement, la qualité de service du réseau hors-grande vitesse, c'est-à-dire le réseau des territoires, se dégradera rapidement et de manière durable.

Concernant la régénération du réseau ferroviaire, en plus des 3 Md€ investis chaque année, le Groupe SNCF s'est engagé à financer la montée en charge de l'accélération de la régénération pour atteindre de manière pérenne 3,5 Md€/an en 2027. Il manque cependant encore 500 M€/an, à partir de 2028, pour atteindre la barre du milliard supplémentaire fixée dans le cadre de la *Nouvelle donne ferroviaire* et qui est vitale pour stopper le vieillissement du réseau structurant hors-grande vitesse.

Le sous-investissement dans le réseau ferroviaire national concerne aussi sa modernisation. Deux grands chantiers, cruciaux pour l'avenir du ferroviaire, avancent bien trop lentement : la digitalisation des postes d'aiguillage par l'installation de la commande centralisée du réseau (CCR) et le déploiement de l'ERTMS, le dispositif de dialogue sol/bord harmonisé au niveau européen. Ces outils sont synonymes de meilleure résilience du système ferroviaire et de capacités accrues. A eux seuls, CCR et ERTMS nécessitent 500M/an à partir de 2028.

En conséquence, pour franchir le cap indispensable des 1,5 Md€ d'investissements annuels supplémentaires, et compte tenu de la contribution du Groupe SNCF, la régénération et la modernisation du réseau requièrent un soutien de 1Md€/an d'investissement supplémentaire à partir de 2028, faute de quoi le réseau court le risque de voir la qualité de service se dégrader rapidement et durablement.

Le défi de l'optimisation

L'UTPF et ses adhérents, conscients de la situation globale des finances publiques, et en particulier des AOM, s'engagent à maximiser l'impact de chaque euro dépensé en transport public et ferroviaire sur leur territoire. Ils poursuivront ainsi leur travail de pédagogie auprès de l'ensemble des parties prenantes pour optimiser les ressources existantes et garantir l'efficacité des dépenses. En ce sens, les innovations technologiques telles que l'usage de l'IA permettent d'optimiser les dessertes et les parcours pour davantage d'optimisation.

Les leviers de financement pour assurer la transition écologique et démographique des mobilités

Si le rapport des sénateurs Maurey et Sautarel (2023) fait état d'un besoin estimé à 100Mrd d'euros, la facture risque de s'alourdir à mesure du retard pris dans le nécessaire choc d'offre. A la croisée du développement territorial, de la justice sociale et de la transition écologique, les AOM doivent pouvoir mobiliser de nouvelles ressources à la hauteur des efforts d'investissements exigés. Les transports publics et ferroviaires ayant par ailleurs un potentiel de décarbonation et d'économie d'énergie indéniable, il est cohérent qu'ils bénéficient de nouvelles sources de financement basées sur la fiscalité verte.

Consolider le modèle économique existant

Augmenter le taux plafond du Versement mobilité en-dehors de l'Île-de-France

Le Versement mobilité (VM) est un impôt payé par les employeurs d'un territoire sur leur base salariale, avec un taux variable en fonction de la population de l'agglomération concernée, de la présence de transports en commun en site propre et de l'éventuelle dimension touristique du dit territoire.

Cet impôt représente le 1^{er} financeur du transport en commun en France (40% en moyenne), fort d'un modèle de financement unique au monde. Son utilité n'est donc plus à prouver, permettant aux collectivités de développer leur offre sans faire payer l'intégralité de la facture aux usagers, et ainsi proposer une offre sociale. Il permet donc, par effet rebond, une meilleure attractivité des territoires, ces derniers étant mieux desservis par les transports publics.

Revendication clé dans leur communiqué de presse¹ publié le 27 septembre 2023, quatre grandes associations d'élus – GART, Régions de France, France urbaine et Intercommunalités de France – demandent ainsi unanimement une « majoration du Versement mobilité pour les AOM urbaines ». L'UTPF soutient cette demande légitime des collectivités. A noter que dans son rapport² intitulé *Décentralisation : Le temps de la confiance*, remis au Chef de l'Etat le 30 mai dernier, le député Éric Woerth préconise de la même manière que « dans les métropoles, le plafond du Versement mobilité [puisse] être réhaussé à condition qu'existe un projet de développement de transports en commun, comme les RER métropolitains, et que cette augmentation fasse l'objet d'une concertation approfondie avec les représentants des entreprises au niveau local ». De la même manière, et parce qu'à « cadre réglementaire et fiscal inchangé, l'équilibre budgétaire des AOM pourrait être rapidement fragilisé », l'Institut de l'Economie pour le Climat (I4CE) se prononce pour une « augmentation des taux du Versement mobilité » dans son dernier rapport³ intitulé *Financement de la transition : quelles marges de manœuvre autour du besoin de financement public ?* (juillet 2024).

¹ https://www.gart.org/wp-content/uploads/2023/09/CP-commun-sur-le-modele-economique_27092023.pdf

² <https://www.vie-publique.fr/rapport/294470-decentralisation-le-temps-de-la-confiance>

³ <https://www.i4ce.org/publication/financement-transition-marges-manoeuvre-besoin-financement-public-climat/>

Ce plafond, resté égal pendant des années, a évolué récemment en Ile-de-France dans le cadre de la loi de Finances 2024. Par principe d'équité territoriale, pour permettre à toutes les autorités organisatrices de la mobilité d'augmenter ce financement si elles le souhaitent, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'augmenter les plafonds du Versement mobilité pour les AOM urbaines en-dehors de l'Île-de-France – en concertation avec les milieux économiques locaux et dans le respect des équilibres entre les sources de financement – dans les territoires qui ont des projets d'augmentation de l'offre.

Bien entendu, augmentation du taux plafond ne veut pas dire augmentation systématique du taux de Versement mobilité sur tous les territoires car les AOM sont dans des situations très différentes en termes de base de VM et de besoins d'offre. Il est donc important de leur laisser une flexibilité locale.

Utiliser le levier de la tarification

Tout en tenant compte des publics fragiles grâce à la tarification solidaire, et du remboursement possible jusqu'à 75% des abonnements par les employeurs, il convient à l'AOM – dont c'est la prérogative – de revaloriser les grilles tarifaires, en fonction de l'inflation et de l'accroissement de l'offre de transports publics. Il est juste que les usagers, au même titre que les autres contributeurs, prennent part à l'effort de financement du choc d'offre, à la hauteur de leurs moyens.

Pour rappel, nous constatons qu'aujourd'hui, en France, les deux tiers des voyages sur des réseaux de transport public urbain sont déjà effectués avec des titres à tarifs réduits, voire gratuits : jeunes, étudiants, scolaires, personnes âgées, demandeurs d'emploi, personnes à mobilité réduite, etc. La gratuité ciblée – vers des publics qui ont en besoin – est déjà une réalité dans de nombreux réseaux. Les études montrent clairement que ce qui convaincra les citoyens de prendre les transports en commun, loin devant le tarif, c'est l'existence d'une offre importante et de qualité. Or peut-on concilier ce « choc d'offre » et une gratuité universelle qui ne serait plus ciblée sur les publics qui en ont vraiment besoin ? Si la situation varie forcément d'un territoire à un autre, il n'en demeure pas moins risqué de renoncer définitivement à des recettes de clientèle qui peuvent parfois couvrir plus de 30% des dépenses d'exploitation dans certains réseaux (cf. *Chiffrés du transport public 2022*, UTPF).

Appliquer le principe du pollueur-payeur

Le principe du « pollueur payeur », pilier de la politique de redistribution et de financement de la transition écologique, doit pouvoir s'appliquer au champ de la mobilité, dans une dynamique de cercle vertueux.

Mettre en place une taxe poids-lourd

L'UTPF propose la mise en place à l'échelle nationale d'une taxe poids lourds – sur le modèle de la LKW-Maut en Allemagne – qui aurait vocation à s'appliquer à l'ensemble du réseau routier national, avec un fléchage des revenus vers la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire.

Ce dispositif national serait réalisé en étroite association avec les collectivités territoriales compétentes. Il viendrait en outre compléter les éventuelles écotaxes instaurées par les collectivités territoriales sur leurs propres domaines public routiers, comme sur le territoire de la Collectivité européenne d'Alsace.

Saisir l'opportunité des fiches de certificats d'économies d'énergie (CEE)

Actuellement, les fiches standardisées de certificats d'économies d'énergie (qui visent à réaliser des économies d'énergie dans différents secteurs et de les quantifier proportionnellement aux économies réalisées) ne représentent que de faibles ressources complémentaires pour les transports publics (financement d'une partie de l'achat d'un bus, à hauteur de 9 à 18% du prix d'achat).

La création de nouvelles fiches CEE, adaptées aux besoins du secteur et notamment en termes de financement d'infrastructure dans le transport urbain et ferroviaire, et d'achats de véhicules à faibles émissions (y compris locomotives hybrides pour les lignes non électrifiées) pourrait constituer une ressource supplémentaire utile et cohérente compte tenu du potentiel de d'économie d'énergie des transports publics et ferroviaires.

Augmenter la fraction de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS) affectée aux transports collectifs

Le système d'échanges de quotas carbone est un système vertueux dans la mesure où il met à contribution les secteurs qui ont le plus fort impact négatif sur la planète. Pour compenser leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les entreprises couvertes par le système européen d'échange de quotas d'émission (dit ETS) doivent en effet acheter une proportion croissante de quotas par le biais d'enchères, qui constituent les revenus des ETS.

Dans le cas de la France, les revenus générés par l'ETS 1 représentent un produit brut d'environ 2,4 milliards d'euros. Si ces sommes sont versées au budget général de l'Etat, la récente révision de la directive européenne impose aux Etats membres de consacrer 100% de leurs revenus « ETS 1 » à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels les transports publics et ferroviaires. Il n'existe cependant aucun pourcentage de fléchage obligatoire des revenus ETS vers la mobilité décarbonée.

La loi de finances de 2025 a permis d'acter le fléchage de 50 millions d'euros au secteur des transports publics et ferroviaires. Or, pour répondre aux besoins de financement, et tel que proposé dans le rapport des sénateurs Maurey et Sautarel (2023) proposait que 250 millions soient fléchés aux transports collectifs. Dans la perspective de l'ETS2, qui vise une réduction encore plus importante des émissions et dont les impacts sur les prix de l'énergie vont être importants pour les ménages, l'UTPF demande aux pouvoirs publics de flécher 500 millions d'euros vers le développement des alternatives à la voiture individuelle, très onéreuse pour les ménages, en premier lieu le financement des infrastructures et de l'exploitation des transports collectifs urbains et ferroviaires.

Imaginer de nouvelles sources de financement des transports

Le débat qui s'ouvre sur le financement de la mobilité en France est une opportunité pour imaginer de nouveaux dispositifs de redistribution au profit des transports décarbonés, au-delà des seuls dispositifs existants.

Saisir l'opportunité de la fin des concessions autoroutières

Les principales concessions autoroutières arrivent à leur fin entre 2031 et 2036. L'Etat reprendra la main sur leur avenir, leur gouvernance et donc, sur l'usage des recettes générées par la circulation automobile sur ces axes. Pour rappel, comme le démontre la note du Conseil scientifique de TDIE (2023) intitulée *Quel système autoroutier à l'issue des concessions ? Modes de gestion, entretien, modernisation, financement. Cinq scénarios pour ouvrir le débat*, la « profitabilité des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) a progressé régulièrement » pour atteindre 7,5 mds€ en 2022 [calculés sur la base d'un chiffre d'affaires cumulé de 12 mds€ moins l'ensemble des charges courantes (3 mds€) et des investissements réalisés (1,5 mds€)].

Tout d'abord, l'UTPF met en garde contre toute velléité de rendre les autoroutes gratuites parce qu'il est essentiel de monétiser l'usage des infrastructures et que cela ferait prendre le risque d'un report modal inversé.

Les autoroutes doivent rester payantes et une réflexion doit s'ouvrir sur l'utilisation des recettes dégagées. Pour l'UTPF, les autoroutes ont vocation à participer au financement de la mobilité durable du fait des externalités négatives qu'elles génèrent. De ce point de vue, l'UTPF soutient le rapport d'information du sénateur Hervé Maurey intitulé *Echéance des concessions d'autoroutes : tenir compte du passé pour préparer l'avenir (2024)*, dans lequel le Sénat considère que « les recettes issues de l'exploitation des autoroutes constituent une piste très sérieuse de financement pour la transition écologique des transports ». Comme préconisé par ce même rapport sénatorial, « dans l'hypothèse où les recettes de péages seraient maintenues à leur niveau actuel, [il] serait possible d'en affecter une part plus substantielle au financement des principaux enjeux de la mobilité dans son ensemble. Cette manne pourrait non seulement permettre d'enrayer la dégradation inquiétante des infrastructures routières non concédés mais aussi plus largement contribuer au financement des infrastructures ferroviaires ainsi que des transports en commun du quotidien ».

Expertiser les pistes de la captation d'une partie des plus-values foncières et des péages urbains

La mise en place d'infrastructures de transports et donc de desserte d'un territoire augmente assez logiquement l'attractivité de celui-ci, et par voie de conséquence la valeur du foncier. Aussi, les effets positifs du transport collectif bénéficient directement aux acteurs tirant profit de cette manne foncière, comme les promoteurs immobiliers.

Un des grands principes de ces plus-values pourrait être de les flécher vers l'acteur qui porte l'investissement (dans le cas, par exemple, d'un embranchement qui évite le passage de camions dans un village, ou la construction d'une ligne de métro à proximité d'opérations immobilières).

La Cour des comptes, dans son rapport de 2022 dédié aux transports en commun franciliens, considère qu'il « serait légitime de faire profiter à Ile-de-France Mobilités de la valorisation d'une partie de la plus-value immobilière que les collectivités territoriales et les entreprises tirent de la mise en service des gares et stations des nouvelles lignes de RER, métro et tramway. Plusieurs leviers, notamment fiscaux, sont envisageables, comme par exemple les taxes foncières, les droits de mutation, l'imposition des plus-values ». Une piste pertinente qu'il conviendrait donc d'expertiser, la Cour des comptes soulignant elle-même dans son rapport « la complexité technique et la forte sensibilité » de ces mesures pourtant déjà mises en place à l'étranger comme au Japon ou à Hong-Kong.

Par ailleurs, comme cela avait été préconisé par le Grenelle de l'Environnement dès 2007, et parce qu'il pourrait constituer un outil vertueux à la fois en termes économiques et de report modal, il serait intéressant de demander un retour d'expérience sur la mise en place de dispositifs de péages urbains par d'autres villes européennes à l'instar de Londres, Oslo, Stockholm, Dublin ou Milan.

Utiliser l'outil des partenariats publics/privés

Cet outil, appliqué au transport durable de biens ou de personnes permet, quand il est correctement négocié, d'impliquer des investisseurs volontaires pour des investissements durables et de diminuer la charge financière pour les propriétaires d'infrastructures de transport.

Au-delà du financement : pour une nouvelle LOM

La LOM a confié aux autorités organisatrices des mobilités un socle de compétences élargies et une possibilité d'agir de façon plus systémique sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. 5 ans après, la conférence de financement des mobilités est l'occasion d'un bilan. Les opérateurs de transports collectifs, forts d'une expérience de terrain et partenaires légitimes de ces AOM nouvellement créées, ont un regard singulier à apporter sur ces évolutions législatives, tant dans ce qu'elles ont apporté d'innovations que leurs limites. Des évolutions constantes du cadre normatif, et les cadres de gouvernance pas toujours alignés aux réalités des mobilités, sont autant d'éléments qui freinent le développement des transports collectifs et donc le report modal.

Organiser la mobilité au niveau du bassin de vie

✚ Revoir le périmètre administratif de la gouvernance locale de la mobilité

La mobilité des Français ne se borne pas naturellement aux seules barrières administratives des actuelles autorités organisatrices de la mobilité. Ce constat rend complexe l'organisation de la mobilité sur un territoire. En effet, l'AOM urbaine exerçant une compétence sur son périmètre exclusif, d'autres échelons doivent prendre le relai pour les déplacements qui en sortent : la région notamment, pour les transports interurbains et ferroviaire. Cette gouvernance de la mobilité, héritée de la LOM, montre donc parfois ses limites. La logique des bassins de vie, également héritée de ces mêmes lois, ne s'applique aujourd'hui que pour les territoires n'ayant pas choisi de prendre la compétence mobilité en ne se constituant pas en AOM (souvent dans des territoires peu denses ne disposant que de peu d'offre de mobilité collective). Les contrats opérationnels de mobilité, qui sont des instances de réflexions communes entre les AOM urbaines et la région, dans cette logique de bassin de vie, peuvent répondre à ce besoin. Cependant, ils restent trop peu nombreux à ce jour. A l'occasion d'une réflexion sur la gouvernance de la mobilité de demain, il pourrait-être intéressant de repenser un fonctionnement plus fluide dans le partage des différentes compétences.

✚ Doter l'échelon intercommunal de la compétence voirie et du pouvoir de police

Le développement de sites propres ou de plans de circulation favorables aux transports collectifs sont autant de moyen de renforcer leur efficacité et leur attractivité. A l'inverse, de nombreuses configurations peuvent en altérer la vitesse commerciale : une ligne de transport collectif déviée pendant une période de travaux, par exemple, représente d'autant plus de kilomètres à produire pour assurer une offre égale. Cela est d'autant plus compliqué lorsque l'opérateur de transport collectif n'est pas averti systématiquement de la présence de travaux sur la chaussée, générant des retards, et donc des frais supplémentaires. Cela se couple au développement croissant ces dernières années de voiries communes aux transports collectifs et aux vélos qui tend à affaiblir la vitesse commerciale des bus (Cf, enquête FNAUT 2024), en plus de renforcer un sentiment d'insécurité chez les cyclistes et de générer du stress chez les conducteurs. Dans les choix d'aménagement urbain, il semble opportun de plaider pour des voiries séparées en zone dense, en assumant de prendre de la place à la voiture individuelle.

L'ensemble de ces points font écho aux compétences de voirie et de police, étant encore dans les mains des communes, et qui pourraient-être transférées aux intercommunalités pour davantage de cohérence dans la politique de mobilité.

Transférer aux AOM la compétence stationnement

N'étant pas à ce jour une compétence de l'AOM malgré l'opportunité que ce levier représente pour le partage de l'espace public entre les modes, et donc sur la performance des transports collectifs, le stationnement est un enjeu majeur. En effet, la place libérée par la réduction du nombre de places de stationnement est d'autant plus d'espace que le transport public peut utiliser, avec le développement de sites propres ou de nouvelles stations. S'il est pensé en rabattement avec le transport collectif, le stationnement peut également être un levier pour l'attractivité des transports collectifs. A l'inverse, des parkings gratuits ou à faible prix en centre-ville n'encouragent pas le report modal vers des modes alternatifs à la voiture individuelle. Si un tel transfert de compétence se révélait impossible, une coordination renforcée serait indispensable entre les échelons responsables.

Mieux penser le lien entre l'urbanisme et les transports

Mettre en cohérence les politiques de développement du logement et de l'activité économique

La construction d'ensembles de logements individuels dans des territoires peu dense et éloignés des transports collectifs affecte de fait la mobilité de leurs habitants, les enfermant dans des pratiques centrées autour de la voiture individuelle. Pour un opérateur de transport collectif, cela représente des contraintes supplémentaires avec la mise en place de dessertes coûteuses (car l'habitat est éclaté) et peu rentables (car peu d'utilisateurs). De même, dans la logique des déplacements domicile-travail, l'installation des entreprises dans des zones d'activité éloignées des zones d'habitation et du centre de l'agglomération, motivé par un foncier attractif, génère des difficultés pour les réseaux de transports. Dans l'ensemble, penser un urbanisme mixte sur le plan fonctionnel, regroupant des fonctions d'habitat, de lieux de sortie et de travail, permet de générer des déplacements moins fréquents, moins longs, plus faciles à organiser pour l'autorité de mobilité.

Intégrer la problématique de la logistique urbaine et des installations embranchées

L'essor de la livraison à domicile (en augmentation de 11% entre 2017 et 2021 selon l'ARCEP), et plus généralement, la multiplication des camions sur les routes de France, génèrent de nombreuses nuisances. Afin de les réduire et encourager le report modal vers le transport massifié par rail puis les véhicules légers sur les derniers kilomètres, 2 actions majeures sont à mettre en œuvre :

- L'obligation de raccordement de toute nouvelle zone logistique au réseau ferroviaire sauf quand une preuve de son impossibilité est apportée par le promoteur ;
- La constitution d'Autorités Organisatrices du fret urbain pour les derniers kilomètres, afin de clarifier les usages de la voirie et de systématiser les amendes en cas de stationnement sur les voies de bus.

CONTACTS :

Florence Sautejeau
Déléguée générale de
l'UTPF
[fsautejeau@utpf-
mobilites.fr](mailto:fsautejeau@utpf-mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 67

Stéphanie Lopes d'Azevedo
Directrice du département
des Affaires économiques,
techniques et prospective
[slazevedo@utpf-
mobilites.fr](mailto:slazevedo@utpf-
mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 31

Alice Bosler
Chargée de mission au
département des Affaires
économiques, techniques
et prospective
abosler@utpf-mobilites.fr
+33 (0)1 43 12 35 82

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du département
des Affaires publiques
[jppeuziat@utpf-
mobilites.fr](mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr)
+33 (0)1 48 74 73 49