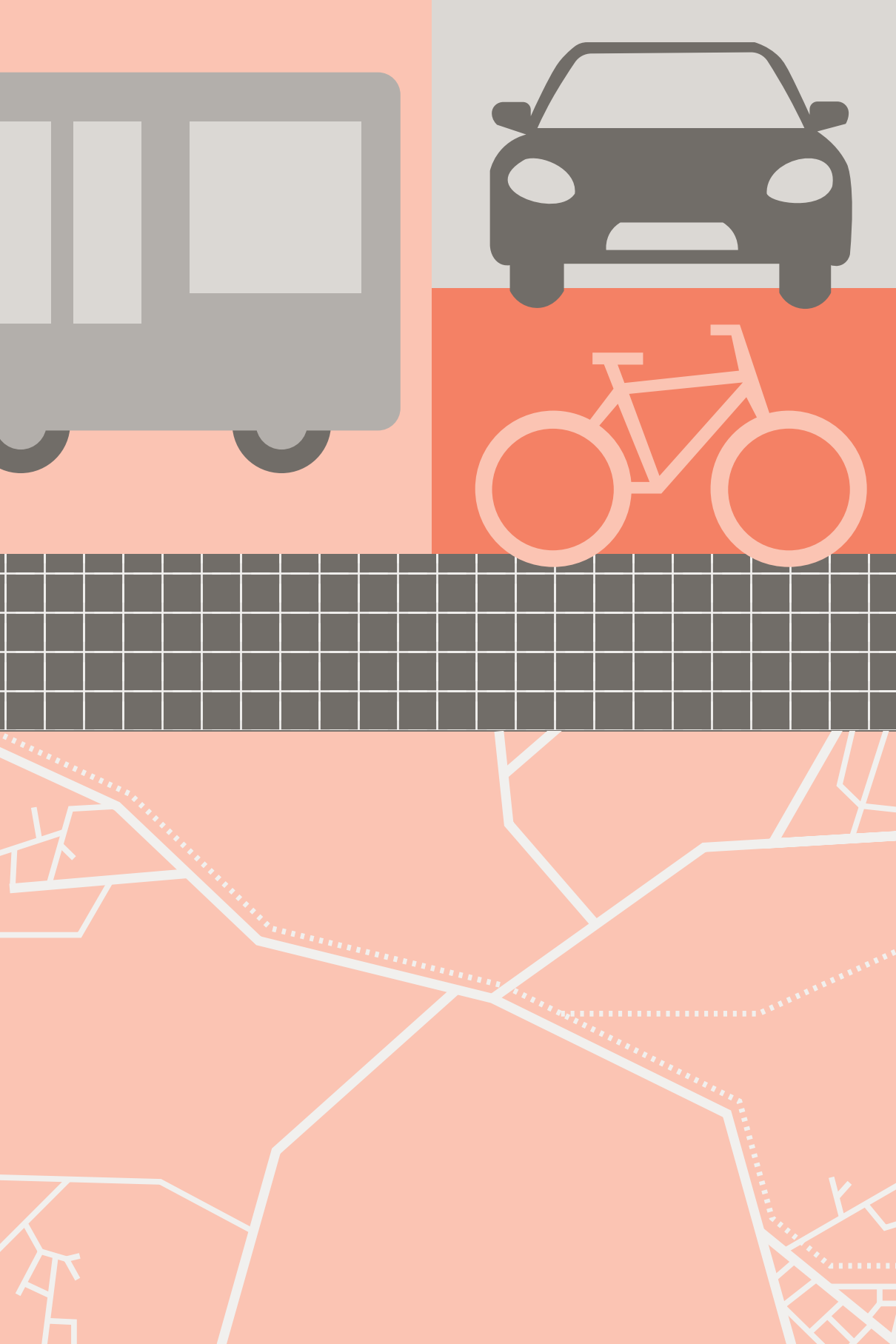


1. Soutenir les mobilités du quotidien dans les territoires ruraux et périurbains

Le trajet moyen entre le domicile et le lieu de travail s'élevait en 2019[1] à 26,6 km aller-retour, contre 6 km dans les années 1960 et 72,5 % de ces trajets sont effectués en voiture. Selon un sondage de 2017[2], un Français sur quatre aurait refusé un travail faute de moyens de transport, ce qui constitue une perte de chance pour lui comme pour l'employeur. 30 % des jeunes ruraux ont déjà renoncé à se rendre sur leur lieu d'étude[3]. L'accès à la mobilité quotidienne est un élément essentiel de l'attractivité des territoires.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) porte l'ambition de transformer la politique des mobilités et de rendre les transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et plus propres. À cette fin, elle réforme profondément l'organisation des mobilités, en particulier dans les territoires peu denses en confiant au couple région/intercommunalité la responsabilité de construire une offre de mobilité plus simple, plus intermodale et plus coordonnée.

1. Service des données et études statistiques (SDES) du ministère chargé des transports, *Enquête Mobilités des Personnes*, 2019.
2. Sondage Elabe réalisé pour le laboratoire de la mobilité inclusive.
3. Institut Terram et Rura, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, mai 2024.

Six ans après, un bilan de sa mise en œuvre a été effectué sur la base d'un échantillon de huit régions métropolitaines, sept intercommunalités urbaines, 11 intercommunalités rurales et quatre syndicats mixtes chargés des mobilités[4].

Une nouvelle gouvernance des mobilités est désormais en place et 100 % du territoire est couvert par une autorité organisatrice des mobilités (AOM). Toutefois, tant les plans de mobilité que les contrats opérationnels de mobilité tardent à être déployés, ce qui limite les effets concrets de la loi pour les territoires les moins dotés de solutions de mobilité (I).

Les dépenses de transport ont augmenté malgré l'absence de ressources financières nouvelles pour les AOM (II). Alors que l'offre de transport public s'est dans l'ensemble développée ces dernières années, elle reste réduite dans les territoires ruraux et périurbains où son développement se heurte à des contraintes financières fortes (III).

La lutte contre le désenclavement passe désormais non pas uniquement par une augmentation de l'offre de transport collectif mais par des bouquets de services de mobilité (covoiturage, transport à la demande, etc.) conçus comme solutions de rabattement vers les réseaux structurants (TER, cars, etc.). Les services express régionaux métropolitains (SERM) sont un bon exemple de l'émergence de cette démarche intermodale mais ils n'ont vocation qu'à couvrir une partie des territoires et leur coût élevé rend leur financement difficile (IV).

4. L'examen de l'application de la loi s'est limité au territoire métropolitain. Le transport aérien entre les territoires ultramarins et la métropole n'a pas été abordé, n'étant pas un moyen de transport du quotidien.

Chiffres clés

50 %

des communautés de communes sont autorités organisatrices de la mobilité locale

1 seule région

sur les 7 régions examinées hors Île-de-France avait adopté l'ensemble des contrats opérationnels de mobilité de son territoire début 2025

Plus de 70 %

des personnes résidant dans une commune rurale ou périurbaine n'ont pas le choix entre différents modes de transport

30 %

des jeunes ruraux ont déjà renoncé à se rendre sur leur lieu d'étude

+ 7,7 %

d'offre kilométrique réalisée de transport collectif public du quotidien au niveau national entre 2019 et 2023 (TER, cars, métros, tramways, bus)

12,8 millions

de trajets en covoiturage intermédié en 2024, soit huit fois plus qu'en 2021

184 141

c'est le nombre de bornes de recharge publiques pour véhicules électriques sur l'ensemble du territoire fin novembre 2025

I. Une gouvernance rénovée mais une mise en place incomplète des outils

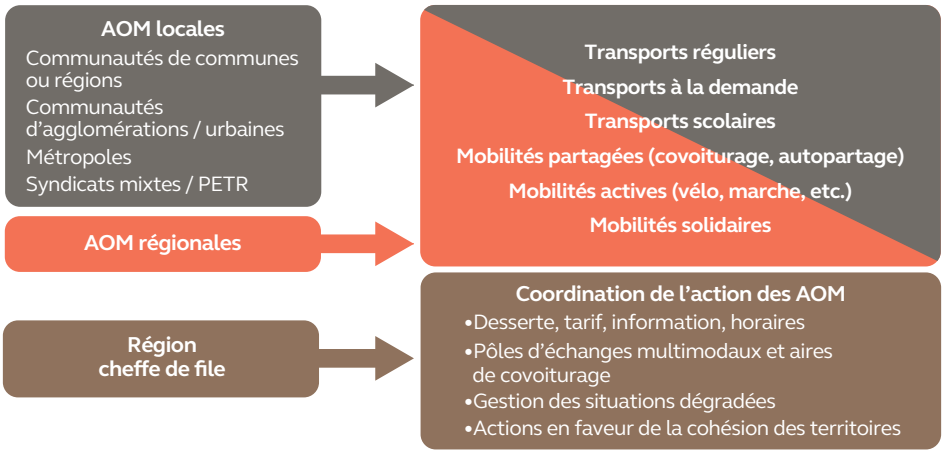
La LOM a permis de couvrir l'ensemble du territoire par des AOM (A). Toutefois la mise en place de ses outils reste insuffisante (B).

A. Le couple région/intercommunalité conforté

1. L'intercommunalité comme échelon de base de la mobilité

Partant du double constat que le droit à la mobilité n'était pas suffisamment effectif dans les territoires ruraux et que la commune n'était plus le niveau pertinent au regard des nouvelles habitudes de déplacement, le législateur a fait de l'intercommunalité l'échelon de base de gouvernance de la mobilité, confiant aux communautés de communes le rôle d'autorité organisatrice de la mobilité sur leur ressort territorial qu'exerçaient déjà les intercommunalités urbaines[5] et les syndicats mixtes de transport.

SCHÉMA N° 1 | Compétences des autorités organisatrices de la mobilité (hors Île-de-France)[6]



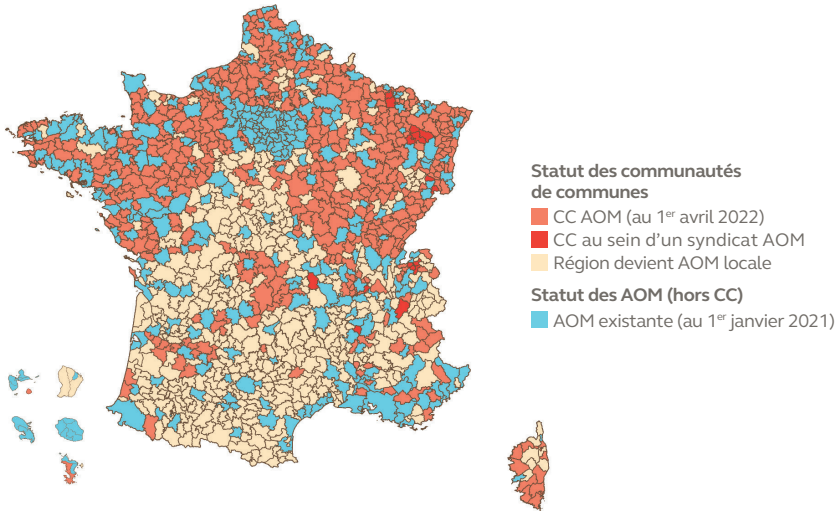
Source : juridictions financières
Note : Pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)

Afin que la mise en œuvre de cette compétence se situe au niveau de collectivité le mieux à même de l'exercer sur les plans stratégique et opérationnel, la loi d'orientation des mobilités a prévu un double dispositif à la discrétion des communautés de communes et de leurs communes membres : dans un délai de 15 mois, elles pouvaient décider de devenir autorités organisatrices de la mobilité locale (AOML), ou, pour des raisons de ressources humaines et financières ou d'absence de volonté politique, de laisser la région exercer cette compétence.

5. Les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles.
6. Île-de-France Mobilités est l'unique AOM pour l'ensemble de la région Île-de-France.

Sur l'ensemble du territoire, les communautés de communes sont environ 50 % à avoir pris la compétence d'AOM[7]. Mais comme le montre la carte ci-dessous, la situation est contrastée selon les régions. Les communautés de communes se sont moins déterminées en fonction de leurs caractéristiques propres que par rapport aux orientations données par les régions, soit qu'elles aient estimé ne pas avoir la capacité d'ingénierie pour organiser les mobilités locales, soit qu'elles aient privilégié une vision intégrée des mobilités sur leur territoire.

CARTE N° 1 | Prise de compétence des communautés de communes



Source : CEREMA
Note : données au 6 avril 2022 pour la prise de compétence et au 1er janvier 2022 pour les AOM qui existaient déjà au 1er janvier 2021.

2. L'affirmation du rôle de la région comme autorité organisatrice et cheffe de file de la mobilité

La réalité des déplacements sur le territoire dépassant les périmètres administratifs, un des enjeux du droit effectif à la mobilité tient à la capacité des différentes AOM à travailler conjointement pour permettre l'émergence d'offres de transport multimodales et fluides en termes de qualité des dessertes et de correspondances.

La région[8] exerce non seulement la compétence d'autorité organisatrice régionale pour les transports ferroviaires, interurbains et scolaires – ainsi que d'autorité locale dans certaines communautés de communes–mais également un rôle de chef de file chargé de la coordination de l'action des autorités organisatrices locales (cf. schéma n° 1). À ce titre, elle doit mettre en place des contrats opérationnels de mobilités qui permettent, à l'échelle des bassins de mobilité et en partenariat avec les acteurs de la mobilité sur le territoire, de coordonner l'action des AOM.

7. Les communautés de communes représentent les deux tiers des 700 AOM locales (hors régions).
8. En Île-de-France, c'est Île-de-France Mobilités et non la région.

3. La difficulté de rouvrir le droit d'option

La loi n'a pas prévu de dispositif permettant aux communautés de communes de revenir sur leur choix de devenir ou non AOML. Cependant, certains acteurs revendiquent que soit rouvert un droit d'option, estimant qu'après plusieurs années de mise en œuvre, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ont aujourd'hui l'expérience nécessaire pour faire un choix plus informé. Ils soulignent aussi que les conditions dans lesquelles les collectivités ont été amenées à choisir d'exercer ou non la compétence mobilité n'ont pas été optimales en raison de la pandémie. L'association d'élus Intercommunalités de France qui interroge régulièrement les EPCI sur la mise en œuvre de la LOM, indiquait ainsi, en 2023, que 47 % des communautés de communes interrogées envisageraient à court ou moyen terme de prendre la compétence mobilité si la loi en offrait la possibilité[9].

Si l'architecture instaurée par la LOM a créé une grande hétérogénéité organisationnelle entre les territoires, avec le risque d'une offre de services insuffisante au regard des besoins des usagers, la réouverture d'un droit d'option relancerait les discussions entre collectivités – créant une nouvelle période d'incertitude qui freinerait l'action des régions. Au demeurant, les régions et les communautés de communes disposent de possibilités assez larges de délégation de leur compétence mobilité dont elles pourraient se saisir davantage. Il est plus pertinent de mettre en place les outils prévus par la loi et d'encourager la coopération entre les collectivités locales sur les sujets de mobilité.

B. Un déploiement lent et incomplet des outils de planification, de concertation et de coopération

1. Une relance de la planification stratégique

La planification stratégique des mobilités, essentielle pour identifier finement les besoins sur l'ensemble du territoire, a été rénovée par la LOM, qui substitue aux plans de déplacements urbains et aux plans de mobilité rurale, les plans de mobilité et plans de mobilité simplifiés. Afin de passer d'une logique d'infrastructures à une logique de services de mobilité tout en intégrant la transition écologique, il s'agit de soutenir le développement des transports en commun et des mobilités actives (vélo, marche) et partagées (covoiturage etc.).

Les plans de mobilité sont des documents obligatoires destinés aux agglomérations de plus de 100 000 habitants qui doivent être compatibles notamment avec les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Les plans de mobilité simplifiés (PDMS), facultatifs, sont des outils souples constituant une première étape dans l'appropriation de la compétence d'AOM par les territoires ruraux et les villes moyennes. Dans certaines régions, la LOM a enclenché une dynamique en faveur de ces outils, comme en Centre-Val de Loire ou en Nouvelle-

9. L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie.

Aquitaine. La situation reste cependant contrastée et certaines régions font valoir que les PDMS restent un outil complexe et peu adapté aux territoires ruraux.

2. L'association des parties prenantes à la politique des mobilités

Afin d'associer les acteurs économiques et les habitants aux choix stratégiques et opérationnels des AOM, la LOM a créé des instances consultatives au niveau des régions et des AOML – les comités des partenaires.

Leur mise en place est presque achevée au niveau régional mais reste incomplète au niveau local. Alors que la région Occitanie a mis en place l'ensemble des comités des partenaires locaux à l'échelle des bassins de mobilité en 2024, d'autres sont plus en retard.

La composition de ces comités a varié. Certains EPCI ont tardé à mettre à jour les listes de leurs membres, ayant de plus une difficulté à identifier les représentants des organisations professionnelles d'employeurs et des organisations syndicales. Les sujets abordés au sein de ces comités sont conformes à ce que prévoit la loi et concernent surtout la tarification, l'offre et la qualité de service.

3. Un déploiement limité des outils de coopération et des structures de mutualisation entre autorités organisatrices

La loi a confié à la région la définition et le déploiement de plusieurs outils de coopération dont la mise en œuvre a été progressive et reste hétérogène d'une région à l'autre.

Début 2025, les bassins de mobilité avaient été définis sur l'ensemble du territoire métropolitain à l'exception de la Corse. La loi a laissé une grande liberté aux régions dans la définition de ces bassins qui doivent constituer des entités cohérentes au regard des habitudes de mobilité locales. Les bassins ont effectivement été construits sur la base de diagnostics de flux. Toutefois, d'autres éléments moins liés à la réalité des besoins de transport ont également été pris en compte, comme l'existence d'autres supports de coopération entre la région et les EPCI concernés, ou la réalité des équilibres politiques. Les bassins sont donc de tailles variables : certains ne couvrent qu'une seule communauté de communes, tandis que d'autres reprennent simplement les limites départementales. Une plus grande adéquation des bassins de mobilité avec la réalité des déplacements des habitants est souhaitable pour donner corps à des solutions de mobilité pertinentes.

Les bassins de mobilité sont le support des contrats opérationnels de mobilité qui définissent les modalités de la coopération entre les AOML (y compris par délégation) et les autres parties prenantes telles que les départements ou les gestionnaires de gares, mais aussi les actions de mobilité à mettre en œuvre ainsi que les modalités de l'association, financière ou non, de la région à ces actions. Début 2025, environ 18 % des contrats avaient été adoptés dans les régions examinées et seule la région Provence-Alpes-Côte d'Azur avait adopté l'ensemble des contrats de son territoire : ses contrats opérationnels

concernent l'amélioration de l'intermodalité, la lisibilité de l'offre et le développement des mobilités durables. Bien que les régions en soient à des niveaux variables d'avancement, il est peu probable que tous les contrats soient adoptés d'ici fin 2026, freinant l'effectivité de la LOM. Sans méconnaître la nécessité d'une concertation approfondie pour garantir la qualité des contrats, les régions doivent adopter des calendriers plus ambitieux pour le déploiement de ces outils essentiels pour la mobilité des habitants, six ans après l'adoption de la LOM.

Un retard identique est constaté sur les plans d'action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS), freinant l'amélioration des conditions de déplacement pour les personnes les plus fragiles[10].

La coopération stratégique et opérationnelle entre les AOM passe également par la création de structures de mutualisation telles que les syndicats mixtes SRU[11] compétents en particulier en matière de systèmes d'information ou de billetterie et de tarification coordonnés, ou les syndicats mixtes de transport auxquels la compétence est transférée et qui opèrent de façon intégrée sur la totalité du territoire de leurs membres. À ce jour, la LOM n'a pas conduit à un recours plus fréquent à ces structures. Dans certains cas visant à répondre à des besoins circonscrits entre deux intercommunalités voisines, la solution du syndicat est lourde, et la création d'un dispositif plus souple limité à ces situations mériterait d'être expertisée. De façon générale, l'intérêt de ces structures de coopération pour améliorer les solutions de déplacements offertes aux habitants amène à encourager leur extension en levant les freins à leur développement, notamment financiers, la définition du versement mobilité additionnel, complexe, conduisant à un effet de seuil qui exclut en pratique son application dans les EPCI de plus de 100 000 habitants.

II. Des dépenses toujours en hausse, une priorité à donner désormais aux transports du quotidien

La trajectoire définie par la LOM sur les investissements de l'État a été respectée (A). Mais l'étendue des besoins d'investissement nécessite d'accorder la priorité aux trajets du quotidien (B).

A. Un plan d'investissement de l'État respecté, des dépenses des collectivités locales en hausse

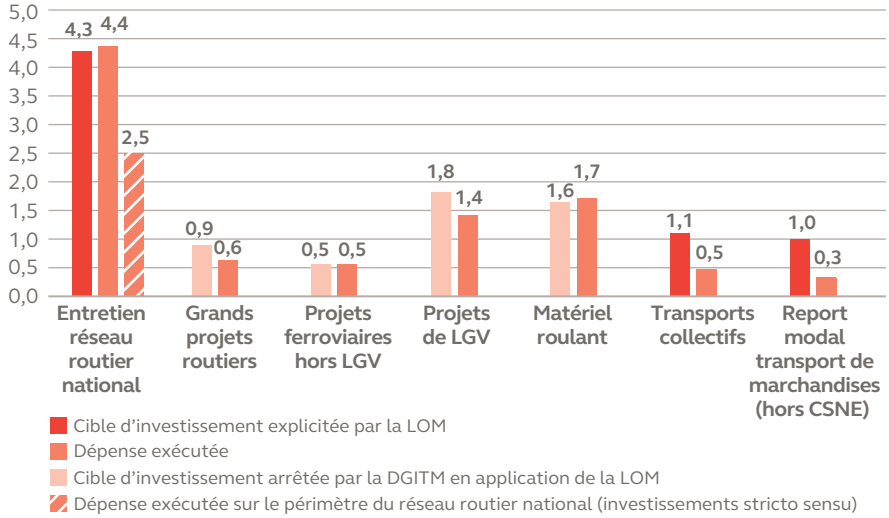
Pour la première fois, la LOM identifiait les investissements de l'État, réalisés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France), en faveur des transports sur la période 2019-2023, en insistant sur l'entretien des

10. La région Hauts-de-France devrait approuver les PAMS à l'issue du premier trimestre 2026.
11. Nommés ainsi en référence à la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et renouvellement urbain (SRU) qui les a instaurés.

réseaux structurants pour la mobilité du quotidien. Les investissements qu'elle prévoyait, d'un montant total de 13,7 Md€ pour la période 2019-2023, soit 2,7 Md€ par an en moyenne, ont été exécutés à hauteur de 96 %[12]. Ces montants représentent environ un tiers de l'ensemble des investissements réalisés par l'État et ses opérateurs qui s'élèvent à 39 Md€ sur la période 2019-2023.

Le taux d'engagement des investissements diffère fortement selon le mode de transports. Les objectifs fixés par la LOM ne sont pas atteints sur les transports collectifs hors Île-de-France. Les investissements portés par l'AFIT France sur le réseau ferroviaire ont été conformes aux dispositions de la LOM. En revanche, les investissements portés par SNCF Réseau en faveur de la régénération ferroviaire ont été insuffisants à hauteur de 0,7 Md€ par an.

GRAPHIQUE N° 1 | Cibles d'investissements de l'État dans les transports (à gauche) et dépense exécutée (à droite) entre 2019 et 2023 (en crédits de paiement, hors contrats de plan État-région)



Source : Cour des comptes d'après données direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et calculs de la Cour
Note : CPER : contrats de plan État-région.

De plus, l'ensemble des objectifs d'investissement de l'État prévus par la LOM ne portait pas strictement sur les mobilités du quotidien : à titre d'exemple, 1,8 Md€ étaient prévus pour les projets de ligne à grande vitesse (LGV) sur la période.

Mais ce sont les APUL[13] qui représentent désormais les deux tiers du financement public des transports en France avec 35,6 Md€ de dépenses courantes et 21 Md€ d'investissements en 2023, soit une progression de 17 % par rapport à 2019.

12. Le montant prévisionnel a été dépassé avec les crédits du plan de relance.
13. Les administrations publiques locales regroupent les collectivités locales et les organismes divers d'administration locale (comme par exemple Île-de-France Mobilités).

Le mode ferroviaire constitue la principale dépense courante en transport des AOM régionales (45 % environ), suivi par la dépense en transport routier de voyageurs (30 %) et scolaire (20 %). Au sein des AOM locales examinées, le transport urbain de voyageurs peut représenter jusqu'à 97 % des dépenses courantes des transports dans les métropoles. Dans les plus petites AOM, les dépenses en faveur des mobilités alternatives sont en forte progression depuis 2019, en particulier dans les AOM ayant pris la compétence depuis la LOM.

B. Des choix à opérer en faveur des réseaux existants et des transports du quotidien dans un contexte financier contraint

La LOM n'a pas introduit de nouvelles modalités de financement de la compétence « transports » à destination des AOM. L'augmentation des dépenses de transport des AOM s'est appuyée sur le dynamisme du versement mobilité (VM)[14] dont les recettes ont progressé de 5,1 % par an entre 2019 et 2023 même si celles-ci sont inégalement réparties sur le territoire, la moitié des 11,3 Md€ de recettes en 2023 revenant à Île-de-France Mobilités (IDFM). Ce versement est en outre conditionné, depuis la LOM, à la mise en place d'un service de transport public régulier, ce qui exclut les plus petites AOM pour lesquelles la mise en place d'une telle offre ne répond pas de manière satisfaisante aux besoins. De fait, dans les AOM de moins de 20 000 habitants, le VM ne représente que 22 % des recettes en 2023, contre 56 % dans les AOM de plus de 300 000 habitants.

Récemment, la loi de finances pour 2025[15] a ouvert la possibilité aux régions de lever un VM régional et rural (VMRR), à condition d'en reverser 10 % aux communautés de communes de son territoire. Le rendement attendu de ce VM régional et rural (VMRR) ne représente toutefois qu'un montant de 740 M€ au maximum.

Compte tenu des besoins de régénération des réseaux existants, l'équilibre financier devra à l'avenir reposer avant tout sur une priorisation du développement de nouvelles offres. À cet égard, le rapport de la conférence de financement de l'avenir des mobilités *Ambition France Transports*[16] estime, en sus des 3 Md€ de besoins de financement supplémentaires annuels pour la régénération des réseaux nationaux existants, à 3,7 Md€ par an les besoins pour le développement de l'offre des AOM (renforcement des liaisons de bus et de train) et les nouveaux projets d'infrastructures y compris les SERM. Pour les financer, le rapport prévoit un cumul de ressources fiscales ou tarifaires, en complément du surplus de recettes provenant des péages autoroutiers à l'issue des contrats de concession, ce qui pose un problème de soutenabilité.

14. Le versement mobilité est une contribution patronale versée par les entreprises qui emploient au moins 11. salariés dans les territoires concernés. Il permet de financer les politiques de mobilité des AOM.
15. Loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.
16. Cf. rapport final de la conférence de financement, juillet 2025 : 700 M€ pour atteindre les objectifs climatiques et 3 Md€ pour les nouveaux projets.

Au cours des prochaines années, l'équilibre financier entre les besoins et les ressources devra avant tout passer par une priorisation des dépenses en faveur des transports du quotidien, au détriment des grands projets de nouvelles infrastructures de transport. Les projets de régénération des réseaux existants présentent souvent une plus grande rentabilité socio-économique et les usagers pâtissent dans leurs déplacements quotidiens du manque d'investissement dans leur entretien.

La trajectoire d'investissement définie par la LOM étant désormais dépassée, l'établissement d'une loi-cadre venant la relayer constituerait un instrument adapté pour établir des priorités d'investissement dans les réseaux de transport du quotidien.

III. Une offre de transports collectifs en hausse, mais encore réduite dans les territoires ruraux et périurbains

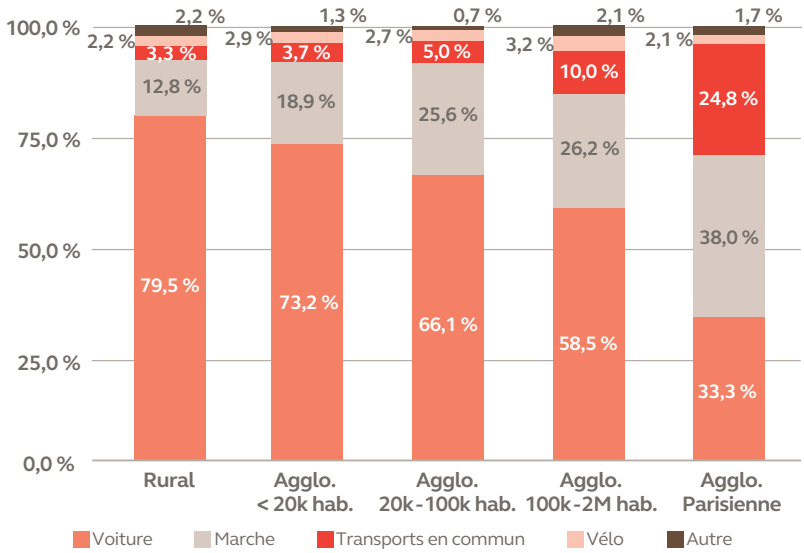
La voiture est le mode de déplacement privilégié dans les territoires ruraux ou situés en périphérie des agglomérations (A). Malgré une offre de transport en hausse à l'échelle nationale[17] (B), les transports collectifs sont moins développés et accessibles dans ces territoires (C).

A. La voiture, principal mode de déplacement dans les zones rurales et petites agglomérations

Les habitants des zones rurales et des petites agglomérations sont ceux qui utilisent le plus la voiture et le moins les transports collectifs. En Île-de-France, ce clivage se retrouve. Le recours à la voiture est privilégié en grande couronne tandis que les transports collectifs sont largement utilisés à Paris et en petite couronne[18].

17. Cette hausse est surtout portée par les grands réseaux situés hors d'Île-de-France.
18. Source : IDFM et OMNIL, *La nouvelle enquête globale des transports*, janvier 2020.

GRAPHIQUE N° 2 | Parts modales* par tranche d'unités urbaines



Source : ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, *La mobilité locale et longue distance des Français – Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019*, avril 2023
* En pourcentage du nombre de déplacements.

Ces territoires, marqués par leur faible densité, offrent des conditions favorables à la voiture (faible congestion) et défavorables aux transports en commun (habitat et emploi dispersés).

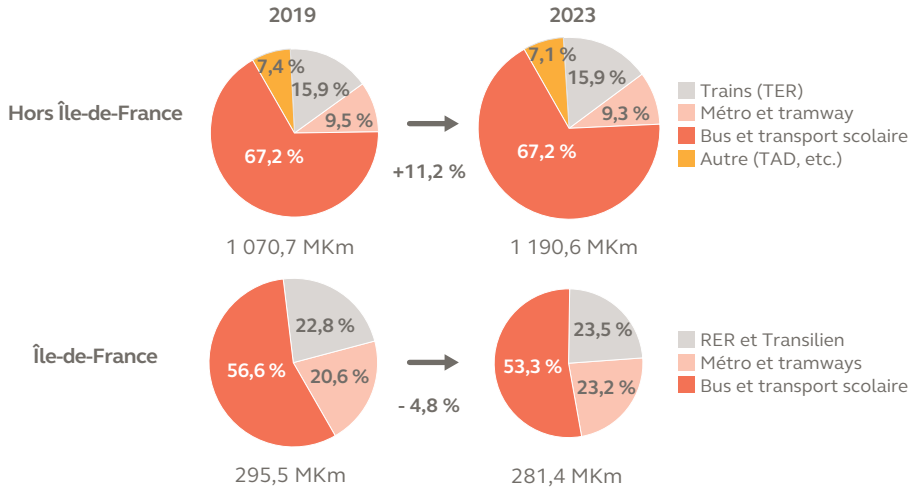
Le développement d'une mobilité décarbonée[19] est un enjeu majeur porté par la LOM. Elle entend encourager les mobilités plus propres au travers, notamment, de plusieurs dispositifs de soutien au développement du vélo et des véhicules électriques, au moyen de l'augmentation des bornes de recharge. Ces dispositifs renforcent les obligations d'équipement aussi bien pour les bornes ouvertes au public, comme celles des parkings des espaces commerciaux, que pour celles situées sur les parkings des résidences privées ou des entreprises. Fin novembre 2025, 184 141 bornes étaient ouvertes au public.

B. Une offre effective de transport globalement en hausse à l'échelle nationale

Au regard des données recueillies[20], l'offre kilométrique réalisée de transports collectifs du quotidien peut être évaluée à 1,5 milliard de km parcourus, affichant une hausse de 7,7 % entre 2019 et 2023[21].

19. À faibles émissions de carbone.
20. Il n'existe pas à l'échelle nationale de mesure annuelle de l'offre kilométrique de services de mobilités financés par les AOM.
21. Les données 2024 d'offre de transport des AOM locales n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce chapitre.

GRAPHIQUE N° 3 | Évolution de l'offre kilométrique réalisée de transport collectif du quotidien



Sources : d'après l'enquête annuelle sur les transports des AOM locales (DGITM-CEREMA-GART-UTPF) pour les transports collectifs urbains hors Île-de-France, SNCF Voyageurs (TER) et OMNIL (Île-de-France)
Notes : MKM : millions de kilomètres parcourus, correspondant soit à des MTKM (millions de trains km pour le transport sur rails), soit à des MVKM (millions de véhicules.km pour le transport routier)[22]. Il est précisé que les chiffres pour l'Île-de-France ne comprennent pas l'offre de bus en grande couronne faute de données. TER : trains express régionaux.

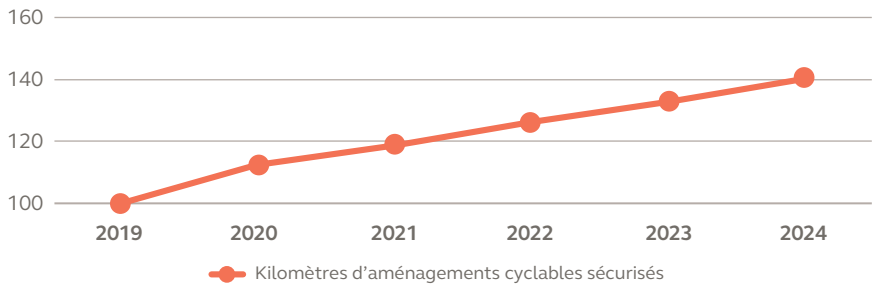
Entre 2019 et 2023, l'offre de transport par bus (y compris le transport scolaire) des AOM locales[23] a augmenté de 11,9 % – du fait surtout des communautés d'agglomération (+ 17,1 %) et des syndicats mixes (+ 20,6 %). L'offre de TER a été en hausse de 10,8 %[24]. Dans les communes et les communautés de communes[25], l'offre globale a progressé de 9,6 %. En revanche, l'offre réalisée en Île-de-France a baissé de 4,8 %[26] alors même que de nouvelles lignes de tramways ont été ouvertes et des lignes de métro prolongées.

22. Le train.kilomètre et le véhicule.kilomètre sont des unités de mesure du transport de passagers.
23. Métropoles, communautés urbains ou d'agglomérations, communautés de communes ou syndicats mixtes (hors Île-de-France).
24. La progression de l'offre de TER est due au transfert en 2020 de l'État à la région Normandie des lignes de trains Intercités normandes et à la hausse de l'offre dans les régions. Entre 2019 et 2024, la progression a été de 20,4 %.
25. Échantillon de 30 AOM issu des enquêtes annuelles Gart-UTPF. La population des communes concernées ne dépasse pas 25 000 habitants.
26. La baisse est de 10,3 % pour les bus (hors grande couronne) et de 1,8 % pour les RER et Transilien (TER franciliens). L'offre de métros et tramways est en hausse de 7,1 %.

Le développement du réseau de voies cyclables

Le kilométrage d'itinéraires cyclables sécurisés[27] a progressé de 40 % depuis 2019, pour atteindre 63 690 km en 2024[28].

GRAPHIQUE N° 4 | Évolution du kilométrage de voies cyclables



Source : DGITM, Mission vélo et marche / Note : base 100 en 2019

Pour atteindre l'objectif de 9 % de part modale du vélo, le second plan vélo a fixé une cible de 100 000 km de voies cyclables sécurisées en 2030. Cette ambition, qui nécessite de faire passer la création des nouveaux aménagements de 3 600 km à 6 000 km par an, sera difficile à atteindre en raison notamment de la réduction des aides de l'État.

Toutefois, les données nationales publiées par le ministère chargé des transports ne rendent pas compte de la variété de l'offre et n'offrent pas de vision par grande catégorie de territoires. Dans certains cas, les AOM elles-mêmes ne disposent pas de certaines données concernant leurs offres réalisées.

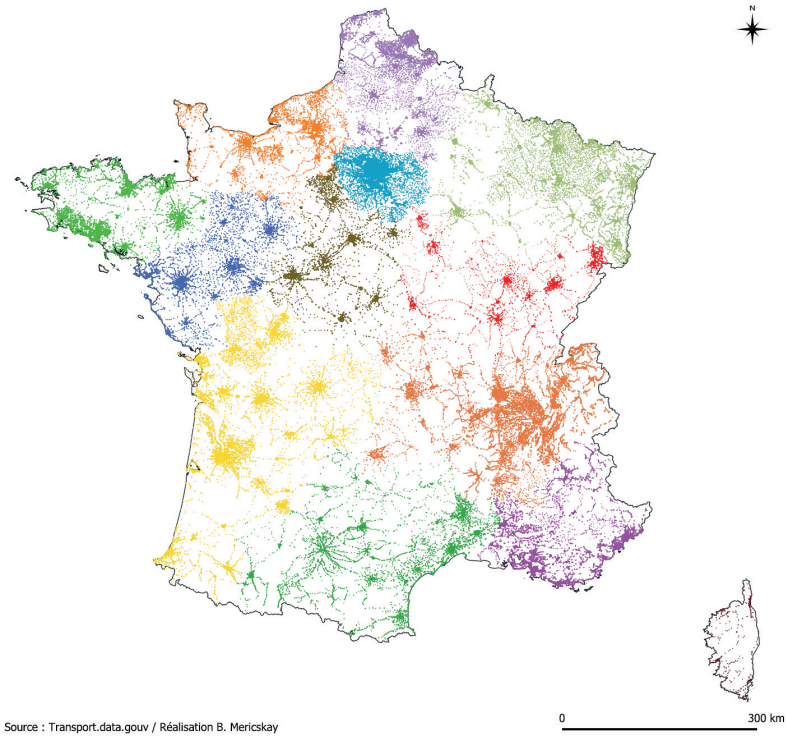
Cette absence de vision d'ensemble constitue un obstacle pour la mise en place par l'État des outils tant juridiques que financiers adaptés aux besoins des territoires, notamment ruraux, et pour évaluer les effets de la LOM, en particulier dans les offres de mobilité des communautés de communes.

C. Des transports collectifs inégalement répartis

Plus de 70 % des personnes résidant dans une commune rurale ou périurbaine n'ont pas le choix entre différents modes de transport[29]. La répartition des points d'arrêts des transports urbains et régionaux témoigne de l'absence ou de la faible présence des transports collectifs dans les zones peu denses.

27. Aménagements en site propre exclusivement : pistes cyclables et voies vertes.
28. D'après la base *OpenStreetMaap* alimentée par les collectivités et les utilisateurs.
29. *Wimoov, Baromètre des mobilités du quotidien – 3ème édition, septembre 2024.*

CARTE N° 2 | Points d'arrêt des transports urbains et régionaux



Source : point d'accès national transport.data.gouv.fr, cartographie Boris Mericskay, Université de Rennes 2. Chaque point représente un arrêt ou une gare (hors transport scolaire).

Ceci n'est pas sans conséquence : 26 % des jeunes ruraux ont déjà renoncé à un rendez-vous médical et 30 % à se rendre sur leur lieu d'étude[30]. Le développement de l'offre de transport est vu comme le premier moyen pour renoncer à l'usage de la voiture individuelle[31].

Si l'offre de transport est globalement en hausse – alors même que la mise en place des outils de coopération de la LOM est encore limitée – le besoin d'une offre de mobilité dans les territoires périurbains et ruraux demeure. Cette offre nouvelle, compte tenu des contraintes financières qui pèsent sur les AOM, en particulier les communautés de communes, devra s'appuyer sur les nouveaux services de mobilité (transport à la demande, covoiturage, vélo, etc.) qui se sont développés ces dernières années.

30. Institut Terram et Chemins d'avenirs, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale, 2024*.
31. Régions de France – Transdev, *Enquête sur les mobilités en régions*, juin 2023.

IV. Le développement d'une offre diversifiée de rabattement vers les réseaux structurants pour lutter contre l'enclavement des territoires

La faible densité démographique est une contrainte forte pour le développement d'une offre de mobilité, en particulier de transports collectifs[32] : les recettes tarifaires potentielles sont limitées, les économies d'échelle ne sont pas possibles et la concurrence entre opérateurs est réduite voire inexistante en l'absence d'une rentabilité suffisante. Aussi, la lutte contre l'enclavement des territoires fait appel à une variété de solutions de mobilités, conçues notamment comme moyens de rabattement[33] des usagers vers les réseaux structurants (TER, cars interurbains, etc.). Celles-ci sont particulièrement utilisées par les communautés de communes (A). Cette approche est au cœur des projets de services express régionaux métropolitains (SERM) (B). L'accès de la population à une information claire, complète et aisément compréhensible est nécessaire (C).

A. La diversification des services de mobilité pour désenclaver les territoires

La variété des services de mobilité offre un large éventail de solutions à la disposition des AOM pour lutter contre l'enclavement de certains de leurs territoires. Cette lutte repose également sur une meilleure articulation des différentes offres dans une approche intermodale de la mobilité.

1. De nouvelles offres de mobilité pour remédier à l'enclavement des territoires

L'offre de mobilité du quotidien des AOM est marquée par la diversité des nouveaux services (covoiturage, transports à la demande (TAD), autopartage, vélo, etc.) caractérisés par leur adaptabilité aux besoins, leur moindre coût et l'absence d'infrastructure lourde[34]. La montée en puissance de ces nouveaux services de mobilité est une solution à l'enclavement de certains territoires, en complément de l'offre de transports collectifs.

La LOM a accompagné cette évolution en étendant le champ de compétences des AOM à ces nouveaux services.

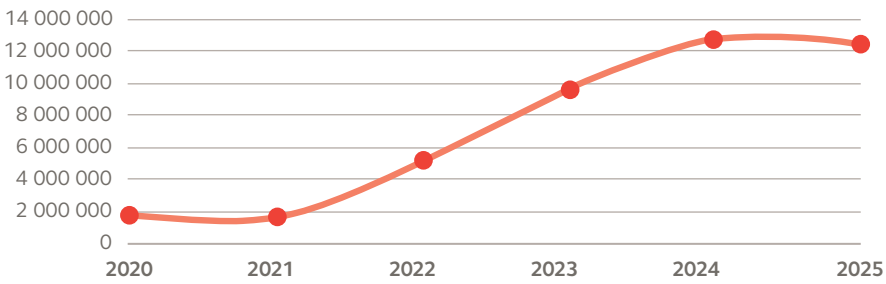
32. Les territoires où la densité de population est importante peuvent proposer des réseaux de transport massifié (métro, tramway) ou des réseaux de bus plus étendus et avec une fréquence de passage plus élevée.
33. Moyens permettant aux usagers d'accéder aux réseaux structurants.
34. Le renforcement des transports collectifs est aussi utilisé par les AOM pour améliorer la desserte de leurs territoires. La région Nouvelle-Aquitaine déploie des lignes de cars express pour relier les territoires périurbains et villes intermédiaires au cœur des agglomérations. La région Occitanie a accru son offre de TER de 23 % entre 2019 et 2024. La région Centre-Val de Loire a ouvert aux voyageurs l'essentiel des lignes scolaires.

Le développement rapide du covoiturage

Le covoiturage[35] a bénéficié depuis plusieurs années d'un soutien affirmé[36]. Il s'agit d'une offre de mobilité supplémentaire qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Entre 2021 et 2024, le nombre de trajets du quotidien covoiturés passant par une plateforme numérique a été multiplié par huit pour représenter 12,8 millions de trajets en 2024[37], soit une économie totale de 135 301 tonnes de CO_2[38]. Or, selon l'observatoire du covoiturage, les trajets organisés en utilisant une plateforme ne représentent que 4 % des trajets du quotidien covoiturés, le reste étant réalisé de manière informelle.

GRAPHIQUE N° 5 | Nombre de trajets du quotidien covoiturés recensés



Source : Observatoire.*covoiturage.gouv.fr*
Note : pour 2025, il s'agit d'une estimation fondée sur le nombre de trajets mesurés au cours du 1er trimestre.

Les AOM ont contribué à cette expansion rapide. La région Occitanie a lancé en 2022 un plan régional pour le développement du covoiturage comprenant un soutien financier versé aux conducteurs. Un dispositif d'incitation financière a été adopté en 2023 par la communauté urbaine du Grand Poitiers et en 2024 par la communauté d'agglomération Châteauroux métropole. Au niveau de l'agglomération de Bourges, le syndicat Agglobus a mis en place en 2024 en lien avec un opérateur un dispositif d'aide financière au covoiturage *(Covoit')*.

Pour les AOM, ces nouveaux services sont pertinents pour la desserte des zones peu denses où la création de lignes de transport collectif serait un non-sens économique. Ils constituent une solution de rabattement vers les réseaux structurants (bus, cars, TER) selon une logique intermodale de la mobilité. C'est la solution des premiers et derniers kilomètres.

35. Organisé *via* une plateforme numérique de mise en relation.
36. Plan national du covoiturage du quotidien adopté fin 2022, financements issus du Fonds Vert, mise en place d'un observatoire national du covoiturage notamment.
37. Un nombre de trajets équivalent devrait être observé en 2025 au vu des résultats du premier trimestre.
38. Cour d'après les données disponibles sur le site de l'observatoire national du covoiturage.

Le TAD est vu par les régions[39] comme un service complémentaire aux cars régionaux et TER pour mieux desservir leurs territoires. IDFM a pour objectif de couvrir d'ici 2030 l'ensemble des zones où un besoin est identifié par une offre de TAD. D'autres AOM comme le Grand Poitiers ont mis en place des services de TAD permettant d'accéder à des gares de TER ou des arrêts de bus. L'autopartage est également développé comme une solution de mobilité dans les territoires peu denses comme en Centre-Val de Loire.

Parce qu'il permet le rabattement vers les modes de transports collectifs ou partagés (aires de covoiturage), le vélo, notamment à assistance électrique (VAE), peut contribuer aux politiques de désenclavement des territoires ruraux et périurbains[40]. Par exemple, le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités développe un service de vélos en libre-service (*VeloModalis*) pour faciliter le rabattement vers les pôles de mobilité de la métropole bordelaise. De même, le schéma cyclable de Grand Besançon Métropole a établi des priorités d'aménagements cyclables vers des gares en milieu rural.

L'articulation des différents services de mobilité repose en partie sur la création de pôles multimodaux permettant de regrouper en un même lieu plusieurs modes de déplacements. La communauté de communes du Pays de Fayence a ainsi créé deux pôles d'échanges multimodaux comprenant un parking pour le covoiturage, des abris vélos sécurisés, un arrêt pour les cars régionaux ainsi qu'un accès pour l'un d'entre eux au service d'autopartage qu'elle cofinance. Le PDMS de la communauté de communes Ardèche-Rhône-Coiron prévoit également la création et l'aménagement d'aires multimodales.

Le foisonnement de services de mobilité du quotidien a pour corollaire un besoin accru de coordination. Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC) et la communauté de communes Riom Limagnes et Volcans ont de ce fait constitué un groupement de commande pour le portage de lignes régulières reliant leurs territoires. La communauté de communes du Massif du Vercors et le syndicat mixte de l'agglomération grenobloise chargé des transports (SMMAG) cofinancent une ligne de covoiturage à haut niveau de service pour desservir l'agglomération grenobloise depuis le territoire de la communauté de communes.

2. Le développement récent d'une nouvelle offre de mobilité dans les communautés de communes

Ce développement d'offres nouvelles de mobilité est particulièrement important dans les communautés de communes qui se sont emparées depuis la LOM de la compétence d'AOM sur des territoires ruraux et périurbains peu denses.

Certaines ont mis en place une offre régulière de transport collectif avec des correspondances avec des lignes régionales. C'est le cas d'Ardèche-Rhône-Coiron, avec un service de transport régulier et des correspondances à Montélimar

39. Par exemple Centre-Val de Loire, Nouvelle-Aquitaine ou Provence-Alpes-Côte d'Azur. La région Normandie a lancé en 2025 un examen de son offre de TAD et de ses évolutions possibles pour les territoires peu denses.
40. Le vélo n'est pas toujours un moyen de désenclavement en raison de l'éloignement entre le lieu d'habitation et le lieu de destination.

et Privas, aboutissant à une desserte intégrale des communes de ce territoire. Toutefois, le plus souvent, les lignes de transport collectif ne sont accessibles qu'à un volume restreint d'habitants, en particulier les transports collectifs qui ne desservent qu'une ou deux communes dont la ville centre. Ceci a été observé dans plusieurs communautés de communes.

D'autres ont développé les services de TAD, comme la communauté de communes des Portes euréliennes d'Île-de-France avec une desserte de l'ensemble de ses membres depuis 2024. D'autres ont mis en place des dispositifs de covoiturage en lien avec un partenaire extérieur (plateforme de covoiturage ou syndicat de mobilité) ou des services d'autopartage avec un opérateur privé (communauté de communes du Massif du Vercors).

En complément, certaines ont développé les infrastructures cyclables avec un véritable schéma directeur (communauté de communes giennoises) ou proposent des aides pour l'achat de vélos ou des services de location longue durée de vélos à assistance électrique (Decazeville et Millau Grands Causses).

B. Les services express régionaux métropolitains, une démarche innovante mais aux coûts élevés

Les SERM[41] ont pour objectif de bâtir une approche intermodale et coordonnée permettant aux habitants des territoires périurbains et ruraux de rejoindre les grands centres urbains[42] à travers une offre ferroviaire renforcée, accessible selon une logique de rabattement grâce au développement de services locaux de mobilité (bus express, covoiturage, autopartage, vélo, etc.) Il ne s'agit pas de projets de RER métropolitains.

L'exemple du SERM des Hauts-de-France

Le projet de SERM des Hauts-de-France a pour objectif de faciliter les déplacements depuis et vers Lille et entre les pôles régionaux (Dunkerque, Valenciennes, etc.), d'améliorer la desserte des territoires périurbains et ruraux et d'offrir une alternative à l'usage de la voiture particulière.

Il prévoit un renforcement de l'offre de trains régionaux (hausse de la fréquence et création d'une nouvelle ligne entre Hénin-Beaumont et Lille) et le développement de solutions de mobilité variées (transport à la demande, pistes cyclables, cars express, covoiturage, etc.) en particulier pour rendre plus accessibles les gares. Des alternatives au train seront proposées pour les communes ne disposant pas d'une gare. Son coût est estimé à 8 Md€ en 2023[43].

41. La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 les définit comme une offre multimodale de services de transports collectifs publics s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Les SERM sont situés en dehors de l'Île-de-France.
42. En particulier, ils doivent prendre en compte les enjeux liés au développement des zones à faibles émissions (ZFE).
43. *IGF-IGEDD, Le financement des autorités organisatrices de la mobilité, janvier 2025.*

SCHÉMA N° 2 | Le SERM des Hauts-de-France, un projet intermodal

Source : SERM Hauts-de-France, *L'essentiel*, 2024

En rendant accessible au plus grand nombre une offre maillée et coordonnée de transports et services de mobilité, ils doivent permettre le désenclavement des territoires périurbains et ruraux, assurer une qualité de service par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, et garantir l'interopérabilité des services d'information des voyageurs et de billettique.

Le renforcement des lignes de cars express régionaux en lien avec les SERM

Ce type de service conçu pour offrir une alternative efficace à la voiture particulière pour les trajets longs du quotidien (de 10 à 80 km) vise les habitants des zones périurbaines. Il a vocation à s'articuler avec des offres locales de mobilité permettant de rabattre les usagers vers ses arrêts.

Les lignes de cars express[44] se sont développées au cours des dernières années et devraient continuer à croître[45], en particulier dans le cadre des SERM. Par exemple, la région Centre-Val de Loire a engagé un travail de fond pour la mise en place de cars express en lien avec les projets de SERM de l'Orléanais et de Touraine. En région Nouvelle-Aquitaine, plusieurs lignes seront créées d'ici 2030, en lien avec le projet de SERM.

Une première étape a été franchie avec la labellisation de 26 projets de SERM par le ministre chargé des transports. Ils doivent désormais obtenir le statut de SERM proprement dit, en détaillant la structure de gouvernance, le contenu du projet, son financement et son calendrier de réalisation.

44. Une ligne de cars express suit un tracé direct avec peu d'arrêts, privilégie l'usage des voies rapides et sites propres et assure plusieurs connexions avec d'autres services de mobilité. Le ministère chargé des transports a lancé en 2024 l'élaboration d'un plan national pour soutenir le développement de ces lignes.
45. Pour sa part, IDFM, bien que non concerné par les SERM, a adopté en décembre 2023 un schéma directeur des lignes express à horizon 2030.

Ces projets sont innovants mais leurs coûts sont toutefois trop élevés pour être aisément financés. La conférence *Ambition France Transports* cite ainsi un premier chiffrage, « entouré de nombreuses incertitudes », de SNCF Réseau, qui évalue à 25 Md€ les dépenses d'investissement d'ici à 2040 pour le seul volet ferroviaire. Or à ce stade, seuls 2,7 Md€ sont prévus dans les contrats de plan État-région 2021-2027. L'enjeu est de concrétiser les SERM en aboutissant à des projets finançables, dans un contexte où les questions relatives au financement et à la mise en place d'une gouvernance pérenne pour l'exploitation de ces services restent posées. Il conviendra aussi de travailler avec les AOM situées aux marges des territoires inclus dans les SERM pour bâtir des solutions de rabattement vers ces nouveaux services métropolitains.

C. La nécessaire ouverture des services régionaux d'information et de ventes de titres de transport aux offres de mobilité locales

L'accès de la population à une information claire et complète et la création de supports communs de titres de transport sont essentiels pour soutenir l'usage des modes collectifs de mobilité et le report modal. Un système d'information et de billettique unifié est nécessaire pour faciliter les déplacements, surtout pour les usagers situés dans les territoires périurbains et ruraux dont les trajets requièrent souvent l'usage de plusieurs réseaux de mobilité.

1. Des services d'information multimodale et de ventes de titres de transport développés par les régions

La LOM fait obligation aux régions et à IdFM, de veiller à l'existence d'un service d'information multimodal[46] à l'intention des usagers.

La région Centre-Val de Loire a mis en place le site internet et l'application *JV Malin* permettant d'accéder à des informations sur l'offre multimodale et la recherche d'itinéraires. La région Auvergne-Rhône-Alpes a créé le système d'information multimodal *Ourà*, intégrant notamment la présentation des lignes existantes et un calculateur d'itinéraire.

En Nouvelle-Aquitaine, la plateforme multimodale *Modalis* a été développée par le syndicat Nouvelle-Aquitaine Mobilités permettant d'obtenir des informations sur des offres de mobilité ou de calculer des itinéraires. La région Occitanie a développé l'application *liO* qui comprend un calculateur d'itinéraire, l'achat de titres, les horaires des transports régionaux et les offres de TAD. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a développé le portail *Zou !* avec un calculateur multimodal et permettant l'achat de titres pour les services régionaux.

46 Un service numérique d'information multimodal *(SIM)* peut être complété de fonctionnalités relatives à l'achat de titres ou d'abonnements de transport, constituant alors un service numérique multimodal (SNM) également connu sous l'acronyme anglais de de MaaS *(Mobility as a Service)*.

2. Des dispositifs centrés sur les offres régionales et celles des grandes AOM

Certains systèmes régionaux intègrent peu les offres de services existant dans les communautés de communes.

En Centre-Val de Loire, aucune des communautés de communes ayant pris la compétence d'AOM en propre ne participe au site régional. Sur les 57 communautés de communes pour lesquelles la région exerce la compétence d'AOM, seules deux sont intégrées dans le site. La région a indiqué se rapprocher de ces AOM avant fin 2025 pour les intégrer.

En Normandie, aucune communauté de communes AOM n'est membre du syndicat qui développe le dispositif régional d'information et de ventes de titres Atoumod.

En Nouvelle-Aquitaine, le système *Modalis* comprend essentiellement l'offre de la région, de la métropole de Bordeaux et de la plupart des grandes communautés d'agglomération. Il ne comprend pas d'offres issues des communautés de communes, bien que plusieurs soient membres du syndicat NAM. Celui-ci indique vouloir intégrer l'ensemble des AOM.

En revanche, le site de la région Auvergne-Rhône-Alpes intègre davantage d'offres de communautés de communes, une dizaine étant référencées. C'est également le cas des Hauts-de-France où 14 communautés de communes sont partenaires du site d'information régional.

3. L'expérimentation d'un système billettique unifié par l'État

L'existence de supports communs de titres de voyages multimodaux valables au-delà du seul territoire d'une AOM favorise l'utilisation des services de transport public.

Des solutions existent cependant : *Atoumod* en Normandie pour les cars régionaux et TER et 15 réseaux urbains, *JV Malin* en Centre-Val de Loire pour les cars régionaux et TER et 4 réseaux urbains ou *Modalis* en Nouvelle-Aquitaine pour les cars régionaux, les TER et 7 réseaux urbains. La carte *Ourà* en Auvergne-Rhône-Alpes peut servir de support magnétique pour accueillir des titres de transport de près de 30 réseaux. En Provence-Alpes-Côte d'Azur, la région a mis en place des titres interopérables en partenariat avec des AOM locales. IDFM et la région Centre-Val de Loire ont mis en place fin 2025 un abonnement unique pour les usagers des axes Dreux/Paris et Briare/Gien/Montargis/Paris.

Pour sa part, l'État a lancé en 2023 en lien avec les représentants des AOM, des transporteurs et des usagers, un projet[47] d'application mobile permettant d'acheter un titre de voyage pour n'importe quel réseau.

Ce projet est en phase expérimentale en 2025 pour un déploiement prévu début 2026. Au-delà, les enjeux seront d'accroître l'offre de transport accessible depuis l'application.

47. Sans harmonisation tarifaire, chaque AOM conservant sa tarification.

Conclusion et recommandations

En dotant l'ensemble du territoire d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et en donnant aux régions des outils pour mener à bien leur rôle de cheffe de file, la loi d'orientation des mobilités a enclenché une dynamique positive. Celle-ci a permis aux autorités organisatrices de la mobilité d'investir le champ des mobilités actives ou partagées, sous la forme de bouquets de mobilité dont l'organisation, plus souple et moins onéreuse que les transports en commun, est plus adaptée aux zones rurales peu denses.

La poursuite de la mise en œuvre d'un droit effectif à la mobilité nécessite de développer et de faciliter les parcours intermodaux des usagers. À cet égard, il convient que les régions achèvent le déploiement des outils de coordination, tout particulièrement les contrats opérationnels de mobilité. Cette ambition de co-construction d'une offre de transport intégrée ne peut seulement être portée par les services express régionaux métropolitains, d'autant que des interrogations persistent sur leur financement. Il est donc indispensable de mettre en œuvre ses outils et de renforcer la coopération entre les autorités organisatrices des mobilités, par la création de syndicats ou des dispositifs plus souples.

Enfin, dans un contexte financier contraint, la mise en œuvre effective du droit à la mobilité requiert de donner la priorité aux dépenses en faveur des trajets du quotidien et de la régénération des réseaux existants. En ce sens, le recours à une loi-cadre définissant une doctrine d'emploi des dépenses de l'État en matière d'infrastructures de transport pourrait favoriser la définition de véritables priorités.

La Cour formule les quatre projets de recommandation suivants :

1. **mettre en place les contrats opérationnels de mobilité et les plans d'action pour la mobilité solidaire– outils prévus par la loi d'orientation des mobilités (*IDFM et régions hors Île-de-France*, 2026) ;**
2. **clarifier les dispositifs juridiques et fiscaux applicables aux syndicats mixtes et aux conventions, afin de favoriser les coopérations (*ministère chargé des transports,* 2026) ;**
3. **accorder la priorité à la régénération des réseaux existants et aux projets favorisant les trajets du quotidien (*ministère chargé des transports,* 2026) ;**
4. **prévoir une loi-cadre prenant la suite de la loi d'orientation des mobilités et fixant les orientations de l'État et leurs modalités d'application en matière de financement des projets de transport, y compris ceux portés par les autorités organisatrices des mobilités régionales et locales (*ministère chargé des transports,* 2026).**

Réponses reçues à la date de la publication

Réponse du ministre des transports 253

Destinataires n'ayant pas d'observation

Madame la ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation
Madame la ministre de l'action et des comptes publics

Réponse du ministre des transports

Le chapitre sur les mobilités du quotidien du rapport public annuel 2026 appelle de ma part les observations suivantes.

Je partage avec vous l'enjeu majeur de cohésion sociale et territoriale pour les habitants des zones périurbaines et rurales, dont beaucoup dépendent de la voiture thermique pour l'accès à l'emploi, à la consommation et aux loisirs, et qui sont également plus vulnérables à la hausse du prix des carburants.

Je suis ainsi engagé de longue date pour proposer davantage de services de transport et de solutions de mobilité à nos concitoyens. C'est avec cette conviction que j'ai lancé la conférence *Ambition France Transports*, afin de refonder un modèle économique, durable et soutenable, des mobilités dans nos territoires et créer le choc d'offre que nos concitoyens appellent de leurs vœux.

Comme le souligne le rapport, cet objectif pose la question de la gouvernance tout autant que des moyens financiers. Mais, davantage que l'exercice isolé de la compétence, il questionne la capacité des différentes collectivités à se coordonner et à coopérer pour concilier les différentes échelles d'action inhérentes aux politiques de mobilité : maillage, desserte fine, déplacements journaliers pour le travail, déplacements occasionnels pour certaines activités.

Les recommandations formulées dans ce cadre et qui concernent le ministère des transports rejoignent largement les conclusions de la conférence, qui ont été rendues publiques le 9 juillet 2025.

Concernant en premier lieu la recommandation relative aux coopérations, notamment pour les syndicats mixtes et les conventions, j'observe que l'action collective ne se décrète pas mais se construit localement en partant des besoins concrets de mobilité de nos concitoyens, et en bâtissant, à partir de ces besoins, des projets.

Les projets de services express métropolitains illustrent ainsi la capacité des acteurs à se fédérer dans le cadre d'un projet commun, porteur de sens pour le développement des territoires et leurs habitants.

En ce qui concerne les règles relatives aux syndicats mixtes, je reprends pleinement à mon compte les propositions de l'atelier n° 1 de la conférence *Ambition France Transports* consacré aux autorités organisatrices de la mobilité, notamment l'encouragement de la coopération des régions aux syndicats mixtes SRU de mutualisation entre les autorités organisatrices de la mobilité urbaine, ou encore la clarification des règles de cumul du versement mobilité et du versement mobilité additionnel.

Concernant ensuite la recommandation d'accorder la priorité à la régénération des réseaux existants et aux transports du quotidien, elle rejoint la philosophie qui a irrigué la conférence et ses conclusions. Cette priorité concerne en premier lieu le réseau ferroviaire, dont les investissements de régénération et, plus largement, de modernisation et de performance doivent permettre d'assurer une qualité de service aux transports du quotidien, notamment les services régionaux. C'est le sens de la première annonce forte que j'ai faite lors de la conclusion de la conférence.

Elle concerne également les réseaux routiers, de l'État et des autres collectivités gestionnaires de voirie, et le réseau fluvial, rejoignant ainsi des conclusions que la Cour des comptes a eu l'occasion de rendre publiques au cours des dernières années.

La visibilité et la prévisibilité de cette priorité mérite, comme le suggère la dernière recommandation relative à la présentation d'une loi-cadre, un acte législatif qui vienne graver dans le marbre la priorité précédemment rappelée, mais également refonder le modèle de financement et de développement de nos mobilités.

Cette loi-cadre, qui devrait être présentée au Parlement au début de l'année 2026, rappellera la priorité accordée à la régénération, à la modernisation et à la performance des réseaux existants. J'ai mandaté à cet effet, le 2 juillet dernier, le Conseil d'orientation des infrastructures, avec une composition refondée et élargie, pour procéder à une -priorisation des grands projets, afin de vérifier leur cohérence avec nos priorités.

Cette loi-cadre a vocation à décliner les conclusions qui ont été retenues de chacun des ateliers de la conférence : modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité et des services express régionaux métropolitains (atelier n° 1) ; financement des infrastructures routières (atelier n° 2) ; infrastructures et services ferroviaires de voyageurs (atelier n° 3) ; report modal et transport de marchandises (atelier n° 4).

Enfin, cette loi-cadre, qui doit réunir de manière transpartisane le plus grand nombre de parties prenantes et des bonnes volontés désireuses de déployer des projets au bénéfice de nos concitoyens, ouvrira la voie à une programmation précise des investissements.

Cette programmation bénéficiera du retour financier de la mise en place du nouveau modèle de gestion des autoroutes concédées, également annoncé lors de la conclusion de cette conférence *Ambition France Transports*, permettant ainsi de doter la programmation des projets d'une programmation des ressources crédible, durable et soutenable.