



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Dossier de presse

AMBITION FRANCE TRANSPORTS

FINANCER L'AVENIR DES MOBILITÉS

5 mai 2025

L'illustration reprend le tracé
des voies de circulation près de
Chaumont en Haute-Marne.



François Bayrou
Premier ministre



Chaque Français doit pouvoir disposer des transports adéquats pour accéder au travail, aux études, aux loisirs. La capacité de se déplacer est un enjeu d'égalité des chances, d'aménagement du territoire et de cohésion sociale. Nous en avons besoin pour bâtir un équilibre entre les territoires, fondé sur une meilleure répartition des activités économiques. Nous en avons besoin pour lier les territoires entre eux.

Plusieurs défis se posent au secteur des transports et des mobilités. **Décarboner**, en réduisant notre dépendance aux énergies fossiles, est un impératif dont chacun est conscient. Plus de 30% des gaz à effet de serre émis par la France chaque année sont causés par nos déplacements. Ces émissions proviennent principalement de l'usage d'hydrocarbures, dont la facture représente près de la moitié de notre déficit commercial. Nous dégradons notre environnement, nous perdons de notre richesse, donc de notre capacité d'action. Nous devons agir.

Développer un réseau de transport, mailler un territoire et relier efficacement entre eux différents espaces, c'est aussi **offrir aux Français une juste égalité des chances**. En proposant plusieurs modes de transports, on offre à nos concitoyens qui se sentent délaissés de nouvelles solutions de mobilités accessibles et bas-carbone. Moteurs d'un aménagement équilibré du territoire, les transports permettent de répartir équitablement les richesses et les opportunités. En offrant plus de débouchés, **on stimule l'activité économique et la reconquête productive**.

Enfin, **nos réseaux actuels sont vieillissants**. Un réseau qui vieillit est un réseau qui se dégrade : il perd en performance et en fiabilité, ce qui est source de retards, d'accidents et parfois de drames. La modernisation de nos réseaux doit être une priorité de notre action publique.

Or notre modèle de financement des infrastructures ne permet plus d'atteindre ces objectifs. Il doit donc être repensé. Tel est le but de la conférence Ambition France Transports. Elle doit permettre de mener, dans un format s'adressant aux grands acteurs du secteur, une réflexion centrée sur les besoins d'investissement, leur priorisation, la répartition de leur prise en charge ainsi que les leviers mobilisables pour les financer.

Nous avons devant nous dix semaines de réflexion et d'action pour donner à nos infrastructures les moyens dont elles ont besoin et résorber cette autre fracture française.



Philippe Tabarot

Ministre auprès du ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation, chargé des Transports



Les transports sont au cœur de la vie quotidienne des Français, de l'aménagement de nos territoires et de la cohésion de notre Nation.

Près de 90 % des Français utilisent leur voiture au moins une fois par semaine, 34% les transports collectifs urbains, 26% le vélo et 13% le train. 3 Français sur 4 utilisent la marche comme mode de déplacement pour un trajet de plus de 10 minutes au moins 2 fois par semaine.

Cette place centrale des transports dans nos vies, nous la devons au dense maillage de routes, de chemins de fer, de voies navigables qui traversent notre pays.

Des réseaux de plusieurs dizaines de milliers de kilomètres, dont le développement a suivi les évolutions démographiques, sociales, économiques de notre société. Des réseaux de qualité dont nous pouvons être fiers. Des réseaux qui sont aujourd'hui à un moment charnière de leur histoire et qui font face, en 2025, à des défis structurants.

Vieillissants, ils doivent être régénérés et modernisés pour continuer à répondre, demain, aux besoins de mobilité des Français et à leurs attentes en matière de qualité de service. Nous ne pouvons pas laisser une « dette grise » s'accumuler sur les infrastructures routières, ferroviaires et fluviales de notre pays et transmettre ce fardeau aux prochaines générations.

Face aux besoins de désenclavement, nous devons enrichir l'offre de transports pour garantir à tous l'accès à des solutions de mobilité de proximité et renforcer l'attractivité de nos territoires. 1 Français sur 3 a déjà renoncé à une opportunité professionnelle faute de solution de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail : il y a un besoin de transports dans notre pays, auquel nous devons répondre.

Face aux impératifs de la transition écologique, nous devons accélérer l'adaptation de nos infrastructures au changement climatique et, au-delà, leur permettre de contribuer pleinement à la décarbonation du secteur des trans-

ports – premier émetteur de CO₂ dans notre pays.

Relever ces défis implique un effort d'investissement sur le temps long, dans un contexte où les marges de manœuvre financières de l'État et des collectivités sont, chacun le sait, réduites. Un effort d'investissement stratégique qui ne doit pas être vu comme un coût, mais comme une opportunité de créer de la valeur pour tous.

C'est dans cette perspective que le Gouvernement organise à partir du 5 mai Ambition France Transports, la grande conférence de financement des mobilités. Ambition France Transports rassemble tout ce que notre pays compte d'experts, d'élus, d'opérateurs, de professionnels et d'usagers engagés pour nos transports. Pendant 10 semaines, ils vont se réunir, échanger, dialoguer sans tabou. L'objectif ? Bâtir, ensemble, un nouveau modèle de financement des mobilités.

Ambition France Transports doit permettre de repenser la façon dont nous finançons, collectivement, nos infrastructures. Il s'agit, notamment, de redéfinir la répartition de l'effort d'investissement entre l'État, le secteur privé et les collectivités locales – et entre l'utilisateur et le contribuable.

L'arrivée à terme, entre 2031 et 2036, des contrats de concession liant l'État aux sociétés d'auto-routes marque à ce titre un tournant.

Cette échéance stratégique pour notre Nation se prépare dès aujourd'hui. Ambition France Transports est une opportunité décisive pour repenser le modèle de gestion de nos autoroutes, patrimoine des Français, et identifier les ressources pour investir durablement dans nos différents réseaux de transports.

Avec Ambition France Transports, notre Gouvernement fait le choix d'une démarche de réflexion ouverte et prospective sur le futur de nos infrastructures de transports. Avec Ambition France Transports notre Gouvernement fait le choix, en responsabilité, d'agir aujourd'hui pour l'avenir des mobilités.



François Rebsamen

ministre de l'Aménagement du territoire
et de la Décentralisation



Les transports constituent, par essence, un puissant facteur d'aménagement et de développement durable et équilibré des territoires français, ruraux et urbains. Il est donc indispensable de penser dès aujourd'hui leur développement et de définir une vision stratégique à long terme pour nos infrastructures et services de transport.

Les transports jouent un rôle essentiel dans la vie quotidienne de nos concitoyens. Ils rendent possible l'accès au travail, aux études, à la santé ou aux voyages. Ils sont un levier fondamental d'égalité. Il nous revient donc de maintenir, de moderniser les réseaux existants et de redessiner un maillage fin de notre territoire en infrastructures de transport. Routes, voies ferrées, canaux : la régénération de ces infrastructures doit être une priorité. L'actualisation à venir du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau permettra de fixer des objectifs ambitieux. Des démarches similaires doivent être engagées pour les réseaux fluviaux et routiers, en concertation avec les collectivités locales qui connaissent mieux que quiconque les besoins réels des usagers.

Il convient également de développer l'offre de transports pour permettre aux Français de réaliser les trajets longs du quotidien. Les phénomènes d'urbanisation et d'étalement urbain que connaît notre pays ont créé des fractures entre les territoires, qui se traduisent dans l'offre de transports : entre les métropoles et leurs périphéries, entre les zones urbaines et les zones rurales, mais aussi entre les territoires d'outre-mer et la métropole. Il est urgent d'y répondre par des solutions adaptées. Les services express régionaux métropolitains (SERM) ont ainsi vocation à améliorer la desserte entre les villes centres et leur périphérie. 26 projets de SERM

ont d'ores et déjà été labellisés. S'agissant des habitants en zones rurales, le trajet médian domicile-travail a augmenté de moitié entre 1999 et 2019. Cette situation impose de déployer des solutions innovantes et « sur mesure », comme par exemple la création d'un versement mobilité pour les régions qui s'accompagne, dans une logique de solidarité territoriale, de moyens nouveaux au bénéfice de solutions de mobilité adaptées à nos territoires : solutions de transport à la demande, solutions de covoiturage, d'autopartage, etc. qui permettront un meilleur maillage avec le reste du territoire national.

Le secteur des transports, premier émetteur de gaz à effet de serre, doit aussi se transformer pour répondre à l'urgence climatique. Cela impose une réflexion sur la complémentarité entre les modes : le ferroviaire, la route et l'aérien. Les lignes à grande vitesse devront être pensées en lien avec la transition de l'aérien et la route devra quant à elle poursuivre son évolution : électrification du parc, multiplication des bornes de recharges, accompagnement des ménages les plus vulnérables, déploiement des zones à faibles émissions.

Enfin, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire soulève de nouvelles questions en matière d'aménagement du territoire, et notamment celle de la péréquation entre les lignes TGV et l'exploitation des lignes moins empruntées. Nous devons imaginer dès à présent de nouveaux modèles permettant un maillage équilibré de nos territoires.

Ambition France Transports est l'incarnation de cette vision stratégique au service d'un réseau de mobilités plus inclusif, plus respectueux de l'environnement et plus équitablement réparti sur l'ensemble du territoire.



Ambition France Transports : choisir, prioriser, investir pour les mobilités de demain



Éric Lombard

ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique



Amélie de Montchalin

ministre chargée des Comptes publics

Les mobilités façonnent nos quotidiens, structurent nos territoires, déterminent l'accès à l'emploi, à la santé, aux opportunités. Elles sont aussi l'un des leviers majeurs pour réussir la transition écologique et réduire les fractures territoriales. Parce qu'elles sont vitales, elles méritent une stratégie de long terme et un modèle de financement à la hauteur des enjeux.

Les infrastructures de transport engagent la Nation pour des décennies. Chaque décision d'investissement modèle durablement nos paysages, nos lieux de vie, les dynamiques économiques locales. Mais ces choix ne peuvent plus reposer sur des routines ou des promesses déconnectées de nos capacités financières et de l'évolution des usages.

Avec Ambition France Transports, nous lançons un exercice inédit de transparence, d'exigence et de responsabilité collective. Il ne s'agit plus seulement de planifier de nouveaux projets. Il s'agit de hiérarchiser, d'arbitrer, de mieux valoriser l'existant. Il s'agit également d'interroger les modèles économiques des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), de revisiter les logiques de financement du réseau routier et ferroviaire, et de penser les investissements à l'aune de leur utilité réelle pour les citoyens, en mettant les usages au centre des décisions d'infrastructures et du déploiement des mobilités.

Nous savons qu'il faudra investir plus : régénérer les infrastructures vieillissantes, accompagner la montée en puissance des mobilités douces et collectives, préparer la fin des concessions autoroutières. Mais investir plus n'autorise pas à dépenser mal. Dans un contexte de finances publiques sous tension, chaque euro doit compter. Cela signifie parfois différer, réévaluer, voire renoncer à certains projets pour mieux servir l'intérêt général.

Notre méthode repose sur un dialogue ouvert et exigeant avec tous les acteurs concernés – élus, opérateurs, citoyens – pour redéfinir les priorités. Pour chaque infrastructure, nous devons poser les bonnes questions : quelle valeur d'usage, quel modèle économique, quels impacts environnementaux et sociaux, quel héritage pour les générations futures ?

Ambition France Transports est l'occasion d'écrire un nouveau pacte : plus transparent, plus soutenable, plus efficace. Un pacte à la hauteur de nos ambitions pour une France mobile, sobre, solidaire.





Ambition France Transports : une conférence nationale inédite pour construire l'avenir des transports

Ambition France Transports est la **grande conférence nationale dédiée au financement des infrastructures de transports**.

Organisée par le Ministre des Transports Philippe Tabarot, en lien étroit avec le Ministre de l'Economie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique Eric Lombard, elle rassemblera entre mai et juillet 2025 des élus, des acteurs publics et privés, des experts, des fédérations professionnelles, des associations environnementales et des collectifs représentant les usagers.

L'objectif d'Ambition France Transports : bâtir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports à horizon 2040.

3 défis majeurs vont guider la transformation de nos infrastructures de transports tout au long des prochaines années :

- Régénérer et moderniser les réseaux,
- Augmenter l'offre de transports pour répondre aux besoins de mobilités croissants des Français et poursuivre l'aménagement de nos territoires,
- Accélérer la transition écologique des mobilités.

3 défis qui appellent **des investissements croissants et stratégiques**, dans un contexte budgétaire contraint.

3 défis qui appellent donc à **repenser la manière dont nous finançons, collectivement, les mobilités**.

Les 3 défis des transports

Régénérer et moderniser les réseaux de transport

Les infrastructures de transport arrivent à un point de bascule essentiel de leur développement. **L'après-guerre** a coïncidé avec une période de **reconstruction massive** des routes, ponts, voies ferrées et canaux. Durant les Trente Glorieuses, l'essor de l'automobile a imposé un développement rapide du réseau routier. La France se dote durant ces années d'un maillage dense et cohérent d'infrastructures.

Depuis les années 1970, les transports sont entrés dans la modernité, avec le lancement des lignes ferroviaires à grande vitesse, les premières lois de décentralisation (LOTI), et le développement des transports urbains (métros, tramways).

Depuis les années 2000, une nouvelle phase s'est ouverte, portée par l'urgence écologique, la fracture territoriale et le numérique.

Mais ces réseaux, victimes de plusieurs décennies de sous-investissements, sont aujourd'hui vieillissants. Une « dette grise » s'est progressivement accumulée, pesant sur la performance de nos routes et de nos lignes de chemin de fer.

Une majorité de Français (53%) ne sont pas satisfaits de la qualité et l'entretien des routes nationales et départementales. Seulement 42% des Français jugent satisfaisante la fiabilité de nos trains².

Un **important effort de modernisation et de régénération** doit aujourd'hui être engagé.

Cet effort est nécessaire pour **préserver ce patrimoine partagé par tous les Français**, et transmettre dans de bonnes conditions ces actifs aux prochaines générations.

Cet effort de modernisation et de régénération doit surtout permettre **d'agir pour la qualité du service rendu aux usagers des transports**. Régénérer les réseaux aujourd'hui, c'est limiter demain la survenue d'incidents et de retards qui entravent la mobilité.

Augmenter l'offre de transports pour répondre aux besoins de mobilité des Français et d'aménagement des territoires

L'offre de transports est historiquement au cœur de l'aménagement des territoires. L'accès à des solutions de mobilités est une dimension essentielle de la qualité de vie de chacun, du dynamisme économique des collectivités et de la cohésion de la Nation.

La France est reconnue dans le monde entier pour la **qualité et la performance de ses infrastructures de transport**.

Pionnière dans le domaine des lignes à grande vitesse, avec un modèle exporté dans le monde entier, la France dispose également d'un réseau autoroutier dense et bien entretenu et d'une offre fournie de transports urbains. Nos réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux transfrontaliers sont un maillon indispensable aux échanges avec nos voisins européens.

Malgré cette offre importante de transports, 1 Français sur 3 a déjà renoncé à une opportunité professionnelle, faute de solution de mobilité pour se rendre sur le lieu de travail. Et des territoires entiers demeurent fortement enclavés dans notre pays.

Le renforcement de l'offre de transports doit permettre de répondre à ces enjeux.

Il doit permettre de mieux accompagner la **mobilité du quotidien en intégrant davantage les transformations actuelles** : l'intermodalité avec le développement des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs, mais aussi l'intégration croissante du numérique et de l'intelligence artificielle dans les mobilités (applications, MaaS, open data).

Ce renforcement de l'offre de transports doit aussi permettre d'aller plus loin dans la **qualité du service rendu aux usagers**. Dans cette perspective, l'ouverture progressive à la concurrence dans le secteur des services ferroviaires constitue à la fois une transformation à accompagner et une opportunité à saisir.

2. Enquête Toluna Harris Interactive réalisée entre le 9 et le 11 avril 2025. [Résultats complets ici](#).

Accélérer la transition écologique des mobilités

Atteindre la neutralité carbone en 2050 implique d'accélérer la décarbonation du secteur des transports, le plus émetteur de CO₂ dans notre économie.

L'objectif : décarboner sans compromettre l'accès à la mobilité pour tous.

C'est ce que doit permettre le développement des transports collectifs, ferroviaires et fluviaux dans tous les territoires – pour le transport de voyageurs comme de marchandises – avec une approche intermodale. Les services express régionaux métropolitains (SERM) pour le transport de passagers et la nécessaire montée en puissance du fret ferroviaire et fluvial s'inscrivent dans cette ambition.

La décarbonation des mobilités passera aussi par le soutien aux modes actifs et l'accompagnement de l'électrification des véhicules, qui suppose d'équiper le réseau routier d'aires de recharge à hauteur des besoins.

Nous devons réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports, mais **nous devons aussi adapter les infrastructures au changement climatique** : les vagues de chaleur, les inondations, les fissures, les glissements de terrain, les éboulements sont **plus fréquents aujourd'hui que par le passé**. L'interconnexion croissante des réseaux implique que tout événement climatique dans une zone peut entraîner des **conséquences en cascade**.

Pour rendre nos réseaux de transports plus résilients, nous ne devons plus seulement réparer : **nous devons prévenir et limiter les impacts du changement climatique**.

La décarbonation des transports illustre l'urgence de faire évoluer le mode de financement des mobilités. Le secteur des transports est celui qui nécessitera le plus de financements sup-

plémentaires pour réussir sa transition écologique : de l'ordre de **+5 Md€ à +10 Md€ par an à horizon 2030, rien que pour les infrastructures**³. Et ce alors que les recettes assises sur la mobilité individuelle et routière par les seuls carburants carbonés ont vocation à progressivement s'amenuiser avec l'électrification des mobilités.



UNE ÉTAPE DÉCISIVE : LA FIN DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

Les autoroutes sont les infrastructures les plus appréciées par les Français : 67% d'entre eux se déclarent satisfaits de leur qualité et de leur entretien⁴.

90% du réseau autoroutier national à péage est géré par des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), dont les contrats de concession avec l'État arriveront à leur terme entre 2031 et 2036.

Cette échéance stratégique pour notre pays se prépare dès aujourd'hui. Ambition France Transports représente une opportunité inédite pour repenser le modèle de gestion de nos autoroutes, patrimoine de la Nation, et identifier de nouvelles ressources.

Avec, comme boussole, deux priorités : garantir la qualité de service pour les automobilistes et permettre au secteur autoroutier de contribuer à la modernisation et la décarbonation des mobilités.

Et avec, comme méthode, la prise en compte des attentes des Français : une majorité estime que les autoroutes doivent être financées comme aujourd'hui grâce à un péage payé par les usagers (58%) plutôt que par une augmentation d'impôts (30%). 78% sont favorables à ce que les péages puissent financer d'autres réseaux de transports au niveau national, tels que le ferroviaire.

3. « Les incidences économiques de l'action pour le climat », Jean Pisani-Ferry, Selma Mahfouz (2023) / Panorama des financements climats, I4CE – Institut de l'Économie pour le Climat

4. Enquête Toluna Harris Interactive réalisée entre le 9 et le 11 avril 2025. Résultats complets ici.

Les mobilités en France

21 000 kilomètres
de routes nationales

64%
part des Français qui estiment
« prioritaire » d'investir dans les
routes nationales. 56 % souhaitent
que l'on investisse de manière
prioritaire dans les voies ferrées⁵

1 milliard d'euros au moins
montant annuel des investissements
supplémentaires nécessaires à partir
de 2028 pour la régénération et la
modernisation du réseau ferroviaire

+25%
hausse de trafic nécessaire dans
les transports collectifs entre
2019 et 2030, pour respecter
les objectifs de la 3^e Stratégie
Nationale Bas Carbone

32%
des Français ont déjà
renoncé à une opportunité
professionnelle, faute de
solution de mobilité pour se
rendre sur le lieu de travail⁵

29 ans
âge moyen du réseau
ferroviaire français

40 ans
âge moyen des
caténaires sur notre
réseau ferroviaire

88%
part de Français qui
déclarent utiliser
leur voiture au moins
une fois par semaine⁵

27 600 kilomètres
de lignes ferroviaires,
deuxième plus grand réseau ferroviaire d'Europe

34%
part du secteur
des transports
dans les émissions
françaises de gaz
à effet de serre

11%
part du fret ferroviaire et
fluvial dans le transport
de marchandises

5. Enquête Toluna Harris Interactive réalisée entre le 9 et le 11 avril 2025. [Résultats complets ici.](#)



Une méthode ouverte

Les travaux d'Ambition France Transports sont organisés en suivant une méthode ouverte, qui réunit l'ensemble des parties prenantes de la mobilité dans notre pays : État, collectivités locales, autorités organisatrices de la mobilité, fédérations professionnelles, usagers.

Le but : apporter une réponse concertée et collective aux grands défis du secteur des transports.

- **Une plénière d'ouverture se réunira le 5 mai à Marseille, en présence du Premier ministre François Bayrou.** Elle sera l'occasion de présenter les enjeux d'Ambition France Transports et de tracer les grandes perspectives qui guideront les travaux.
- **4 ateliers thématiques** se réuniront tout au long de la conférence. Ils constituent le « **cœur** » d'Ambition France Transports. Ils rassembleront l'ensemble des acteurs du secteur des transports et pourront procéder à des auditions.
- **3 journées ciblées** sur les attentes de la société civile, les nouveaux financements et l'innovation, viendront éclairer et enrichir les travaux de la conférence.
- Début juillet, une **réunion de convergence** permettra de mettre en cohérence les conclusions des quatre ateliers.
- A la mi-juillet, un **rapport général** sera remis au Gouvernement, synthétisant les trajectoires associées aux différents scénarios dégagés par les 4 ateliers.

Pour nourrir ce rapport et compléter les travaux des ateliers et journées ciblées, une **plateforme de consultation est mise en ligne depuis le 16 avril** afin de recueillir les contributions de l'ensemble de l'écosystème des transports désireux de participer aux débats.

Les étapes clés

Un calendrier prévisionnel jalonné par 6 temps forts

5_{mai}

Journée de lancement
en présence du Premier ministre

13 & 15_{mai}

Premières réunions des ateliers
à l'Hôtel de Roquelaure

20_{mai}

Journée ciblée « Société civile »
au Conseil économique, social et environnemental

26_{mai}

Journée ciblée « Nouveaux financements »
au Ministère de l'Économie et des Finances

10 & 12_{juin}

Réunions des ateliers

23_{juin}

Journée ciblée « Innovation »
à l'Hôtel de Roquelaure

début juillet

Séminaire de convergence
des travaux des ateliers

mi-juillet

Journée de clôture
de la conférence



ateliers thématiques

Les ateliers sont animés par des groupes de travail rassemblant des élus, des acteurs publics et privés de l'écosystème des transports, des experts, des fédérations professionnelles et des collectifs représentant les usagers.

Ces 4 ateliers permettront **d'aboutir à une vision partagée sur les grands enjeux et de définir les principales orientations pour l'avenir des mobilités.** Les travaux seront coordonnés par deux pilotes. Un comité de pilotage réunissant Dominique Busereau, Président d'Ambition France Transports, les co-pilotes d'atelier et le Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures, garantira la bonne coordination des travaux.

Ces ateliers se réuniront entre mai et début juillet et procéderont à des auditions d'acteurs.

En amont de ces ateliers, **plus de 30 experts de l'État,** issus de l'ensemble des administrations concernées sont mobilisés depuis deux mois pour rassembler les données indispensables à la qualité des débats. Un **livret de diagnostic,** réalisé par ce **groupe de travail interministériel pour chaque atelier,** sera remis aux membres des groupes de travail.

A l'issue de ces travaux, une **réunion de convergence** début juillet permettra de mettre en cohérence les conclusions des ateliers.

ATELIER N°1

Modèle économique des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des Services express régionaux métropolitains (SERM)

L'État et les collectivités territoriales, qui sont les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), conduisent des transformations majeures, avec notamment le développement de l'offre de transports collectifs (bus, cars, métro, tramways, trains) et des modes actifs.

Ce développement des mobilités est susceptible de faire évoluer le modèle économique des AOM afin qu'elles puissent financer les investissements nécessaires au fonctionnement de ces nouveaux services.

De plus en plus de collectivités s'engagent dans le **déploiement de services express régionaux métropolitains**

(SERM). Lancés en 2022 par le Président de la République, les SERM visent à assurer une meilleure desserte de l'ensemble du territoire d'une aire métropolitaine, en mobilisant différents modes de transports : TER, tramways, cars express...

Les SERM vont participer à transformer nos territoires et vont constituer une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles.

Ils doivent permettre d'améliorer la desserte entre les centres-villes et les zones périurbaines en renforçant l'offre ferroviaire mais aussi d'encourager le report modal sur des modes complémentaires comme les services de transport routier à haut niveau de service, les mobilités partagées et les réseaux cyclables.

Ambition France Transports accordera une attention particulière à la mobilité en milieu rural, qui constitue un enjeu fort en matière d'accessibilité des transports et de désenclavement des territoires.

ATELIER N°2

Financement des infrastructures routières

La route demeure l'infrastructure centrale de la mobilité des Français et du transport de marchandises.

Ce deuxième atelier permettra d'évaluer la « dette grise » du réseau routier national, qui résulte de son sous-entretien, et les modalités envisageables pour sa résorption.

Les routes constituent, en valeur, le premier patrimoine des Français. L'État investit environ 80 000€ par an et par kilomètre sur les 12 000 km de route qui relève de sa compétence. La fin des contrats de concession liant l'État aux

sociétés concessionnaires d'autoroutes entre 2031 et 2036 constitue une échéance stratégique. Elle se prépare dès aujourd'hui.

Cet atelier doit permettre de réfléchir à ce que doivent être demain nos autoroutes.

Les discussions aborderont notamment la question du futur modèle de gestion et des **modalités de tarification des autoroutes à l'issue des concessions**.

Ces enjeux seront évalués au regard des investissements qui seront nécessaires pour entretenir ces autoroutes, les décarboner et les adapter au changement climatique, mais aussi des besoins croissants d'investissement dans la régénération du réseau routier non concédé et du réseau ferroviaire.

ATELIER N°3

Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs

Il y a près de 150 ans, le plan Freycinet était initié pour accélérer le développement du réseau ferroviaire en France. Ce réseau a depuis été développé, modernisé, rationalisé.

Le transport ferroviaire est aujourd'hui un socle essentiel du maillage de nos régions et de la vitalité des territoires. Il est surtout un formidable catalyseur pour décarboner les mobilités.

Mais les infrastructures ferroviaires ont, elles aussi, fait l'objet d'un investissement réduit sur plusieurs décennies, avec toutefois une inflexion depuis les années 2010.

Les travaux de cet atelier porteront sur le niveau de cette **dette grise ferroviaire et les financements associés** – par les usagers, l'État, les collectivités, et les acteurs privés – pour y répondre.

Ils permettront de clarifier les **besoins de régénération et de modernisation** pour préserver la qualité de service du réseau ferré, le rendre plus résilient face au changement climatique **et le rendre plus efficient en permettant d'augmenter le nombre de trains en circulation**. Ils étendront l'examen aux projets d'extension du réseau, selon une analyse croisée et complémentaire.

Des réflexions qui prendront en compte une transformation structurante à l'œuvre dans les réseaux ferroviaires : l'ouverture progressive à la concurrence, et l'entrée de nouveaux acteurs qui en découle sur nos infrastructures.

ATELIER N°4

Report modal et transport de marchandises

Le fret ferroviaire et fluvial ne transporte aujourd'hui que 11 % des marchandises. Or le report modal – le transfert d'une partie du transport de marchandises de la route vers le ferroviaire et les voies navigables – est un **levier crucial pour réussir la transition écologique de la logistique dans notre pays**.

Les travaux d'Ambition France Transports permettront de préciser les modalités de financement des investissements nécessaires à ce report modal, notamment la répartition entre financement de l'État, financement privé et financement des collectivités locales.

L'objectif sera également d'identifier des stratégies pour renforcer la compétitivité du fret massifié – ferroviaire et fluvial. Cela inclura l'examen de leviers réglementaires et fiscaux, au-delà des investissements, permettant de favoriser le recours à cette solution décarbonée.

Pour **rendre le transport de marchandises plus durable**, les échanges aborderont la question stratégique de l'électrification du transport de marchandises par la route.

Les enjeux de gouvernance relatif au transport de marchandises et à la logistique, en particulier en milieu urbain, seront également abordés.



3 JOURNÉES CIBLÉES

Une première journée ciblée sera organisée au CESE, le 20 mai. Elle associera la société civile, au-delà de l'écosystème des transports, aux travaux de la conférence. Associations environnementales, partenaires sociaux et représentants du monde associatif seront invités à exprimer leurs attentes et leurs propositions.

Une deuxième au Ministère de l'Economie réunira le 26 mai les acteurs économiques et financiers afin d'explorer les modèles de financements. L'objectif : tirer les enseignements des modèles existants, valoriser les réussites, identifier les limites et ouvrir de nouvelles perspectives, à l'heure où les ressources publiques sont très contraintes.

Une troisième à l'Hôtel de Roquetaure le 23 juin portera sur les innovations capables de transformer les transports en France. Un Sommet de l'intelligence artificielle appliquée aux mobilités permettra d'examiner les contributions concrètes de l'IA et des technologies émergentes, en particulier à la qualité de service, la compétitivité et la sécurité.

En rassemblant l'ensemble des participants des ateliers, ces journées faciliteront également la mise en cohérence de leurs travaux.



Les

8

grands objectifs d'Ambition France Transports

- 1.** *Évaluer et clarifier les besoins de régénération des réseaux, pour résorber la « dette grise » ferroviaire, routière et fluviale.*
- 2.** *Préparer le futur modèle de gestion des autoroutes, la tarification adéquate, et l'apport au financement de la décarbonation des transports.*
- 3.** *Flécher durablement les recettes issues de la tarification de la route vers les infrastructures de transport – notamment pour accélérer leur décarbonation.*
- 4.** *Mettre l'usager et les bénéficiaires des infrastructures au centre des modèles économiques d'entretien et de développement.*
- 5.** *Examiner le calendrier, les modalités de déploiement et de financement des Services express régionaux métropolitains (SERM).*
- 6.** *Identifier les leviers pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial.*
- 7.** *Définir la part souhaitée des investissements privés et leurs conditions de mobilisation.*
- 8.** *Étudier les différentes solutions de financement mobilisables, notamment européennes.*

L'équipe Ambition France Transports

Les quatre ateliers sont composés de 11 à 16 membres. Dans chacun d'eux, des copilotes ont été désignés (composition ci-dessous). Ils auront pour mission de définir l'ordre du jour, d'animer les échanges, d'organiser et de conduire les auditions qu'ils jugeront utiles pour l'atelier.

Dominique Bussereau, président d'Ambition France Transports, réunira régulièrement un comité de pilotage composé du Président du Conseil d'Orientation des Infrastructures, et des co-pilotes d'atelier. Ce comité sera chargé de veiller au bon déroulement des travaux des ateliers et d'en garantir la cohérence.

ATELIER N°1

Modèle économique des AOM et des SERM

ORGANISME	MEMBRE
Sénateur (copilote)	Didier Mandelli
Expert (copilote)	Jean Coldefy
Députée	Christine Arrighi
AMF	Sylvain Laval
Intercommunalités de France	Antoine Chéreau
France urbaine	Jean-Luc Moudenc
GART	Louis Nègre
Régions de France	Renaud Lagrave
Expert	Guy Le Bras
Expert	Jean-Marc Zulesi
UTPF	Florence Sautejeau
MEDEF	Bruno Arcadipane
FNTV	Jean-Sébastien Barrault
SGP	Frédéric Brédillot
SNCF Réseau	Thomas Allary
FNAUT	Alain Roux





ATELIER N°2

Financement des infrastructures routières

ORGANISME	MEMBRE
Sénateur (copilote)	Hervé Maurey
Expert (copilote)	Yves Crozet
Député	Christophe Plassard
Association des Départements de France	Nadège Lefebvre
Régions de France	Michel Neugnot
Expert	Jean-Philippe Hermine
ASFA	Christophe Boutin
AVERE	Clément Molizon
FNTF	Alain Grizaud
Transport & Environnement	Diane Strauss
FNAUT	Alain Richner



ATELIER N°3

Infrastructures et services ferroviaires de voyageurs

ORGANISME	MEMBRE
Députée (copilote)	Olga Givernet
Expert (copilote)	Gilles Savary
Sénateur	Olivier Jacquin
Régions de France	Jean-Luc Gibelin
Expert	Pierre Zembri
FIF	Patrick Jeantet
UTPF	Stéphanie Lopes d'Azevedo
SNCF Réseau	Alain Quinet
Caisse des dépôts et des consignations	Pierre Aubouin
FNE	Jean-Yves Petit
FNAUT	François Delétraz

Report modal et transport de marchandises

ORGANISME

Député (copilote)
Experte (copilote)
Sénatrice
Régions de France
GART
Experte
SNCF Réseau
VNF
France Logistique
FRET 4F
AUTF
Union des ports de France
Union TLF
OTRE
FNTR
E2F

MEMBRE

Gérard Leseul
Corinne Blanquart
Marie-Claire Carrère-Gée
Roch Brancour
Anne-Marie Jean
Lucie Letrouit
Hélène Vasseur
Cécile Avezard
Maxime Forest
Raphaël Doutrebente
Lionel Lemaire
Claire Merlin
Olivier Poncelet
Jean-Marc Rivera
Florence Berthelot
Didier Leandri



AOM

Autorité Organisatrice de la Mobilité

L'autorité organisatrice de la mobilité est chargée d'organiser et développer l'offre publique de transport sur son territoire en fonction des besoins locaux. Les AOM de la mobilité interviennent depuis la LOM (2019) à deux niveaux :

- Les régions, AOM régionales, ont en charge le maillage du territoire régional : transport ferroviaire, transport par car interurbain et scolaire et cheffes de file de la mobilité
- Les intercommunalités ont en charge la mobilité de proximité : tous les services de mobilité dans leur périmètre. Historiquement le réseau de transport urbain en bus pour les AOM urbaines et aussi des services de covoiturage, autopartage, transport à la demande également adaptés en zones rurales (sur les 702 AOM, un peu plus de 300 sont dotées d'un réseau de transport urbain et pour la moitié des communautés de communes, i.e. les zones rurales, la région exerce à la fois les compétences d'AOM locale et régionale. Depuis la mise en œuvre de la LOM, l'ensemble du territoire français est couvert par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales
- En Île-de-France, ces compétences sont exercées par Île-de-France Mobilité, AOM unique.

Dette grise

La dette grise recouvre la dette budgétaire actualisée, liée au rattrapage des investissements nécessaires qui n'ont pas été faits par le passé, et la dette technique, liée à la dégradation des actifs (les besoins d'entretien superficiels deviennent structurels), ce qui nécessite de faire évoluer la nature des travaux, qui deviennent plus coûteux.

SERM

Services Express Régionaux Métropolitains

Ils désignent une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui :

- s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire ;
- intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables ; le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ;
- comprend également des aménagements assurant l'accès et le stationnement sécurisés des véhicules de covoiturage, des autres moyens de mobilité partagée et des vélos.

Modes actifs

Il s'agit des modes de déplacement qui n'utilisent pas d'énergie fossile, n'émettent aucun rejet atmosphérique et sont bénéfiques pour la santé : le vélo ou la marche par exemple. Ils n'utilisent que l'énergie musculaire.

Réseau routier national concédé

Il est géré par un opérateur économique via un contrat de concession. Le concédant (l'État pour le réseau autoroutier) reste néanmoins propriétaire de l'infrastructure et conserve la responsabilité de la politique autoroutière, dans ses dimensions de stratégie, de planification, de programmation en matière de développement du réseau, d'objectifs de performance et de modalités de mise en œuvre. Il est également responsable du suivi et du contrôle des contrats et de l'application de sanctions en cas de non-respect des objectifs de performance imposés par le contrat.

Réseau routier national non concédé

Il est composé de routes nationales et d'autoroutes sans péage appartenant à l'État et géré par les services de l'État (directions interdépartementales des routes).

Infrastructures routières

Elles représentent l'ensemble des routes, ponts et tunnels qui facilitent le transport terrestre et le déplacement des personnes et des marchandises.

Régénération

La régénération, ou également « renouvellement », consiste à remplacer les composants d'un réseau pour le rajeunir. Elle permet de préserver le patrimoine routier, ferroviaire et fluvial et contribue à maintenir sa performance.

Modernisation

Elle correspond aux opérations de modification de l'infrastructure réalisées sur le réseau existant qui améliorent sa performance globale. Elle permet une évolution de l'usage du réseau (par exemple, pour le réseau ferroviaire, une augmentation de la vitesse d'exploitation ou du débit d'une ligne, ou, pour le réseau routier, la circulation de poids lourds électriques).

Services de transport publics collectifs routiers à haut niveau de service

Service de transport public conçus pour offrir des trajets rapides, fréquents et confortables, souvent avec des voies dédiées, afin d'améliorer l'efficacité du transport en commun urbain ou interurbain. Dans l'urbain, ces services sont depuis longtemps développés sous le vocable BHNS-Bus à haut niveau de service voire de TCSP «transport collectif en site propre» qui intègre le fonctionnement avec une voie urbaines dédiées. Pour le non urbain, en dehors des agglomérations, il s'agit de services de car express. Leur développement est plus récent.

Intermodalité

Utilisation de différents moyens de transport (comme bus et train ou poids lourds et transport fluvial) lors d'un même trajet.

Multimodalité

Existence de plusieurs modes de transport – par exemple le train et le bus – permettant de se déplacer entre deux lieux.

Fret massifié

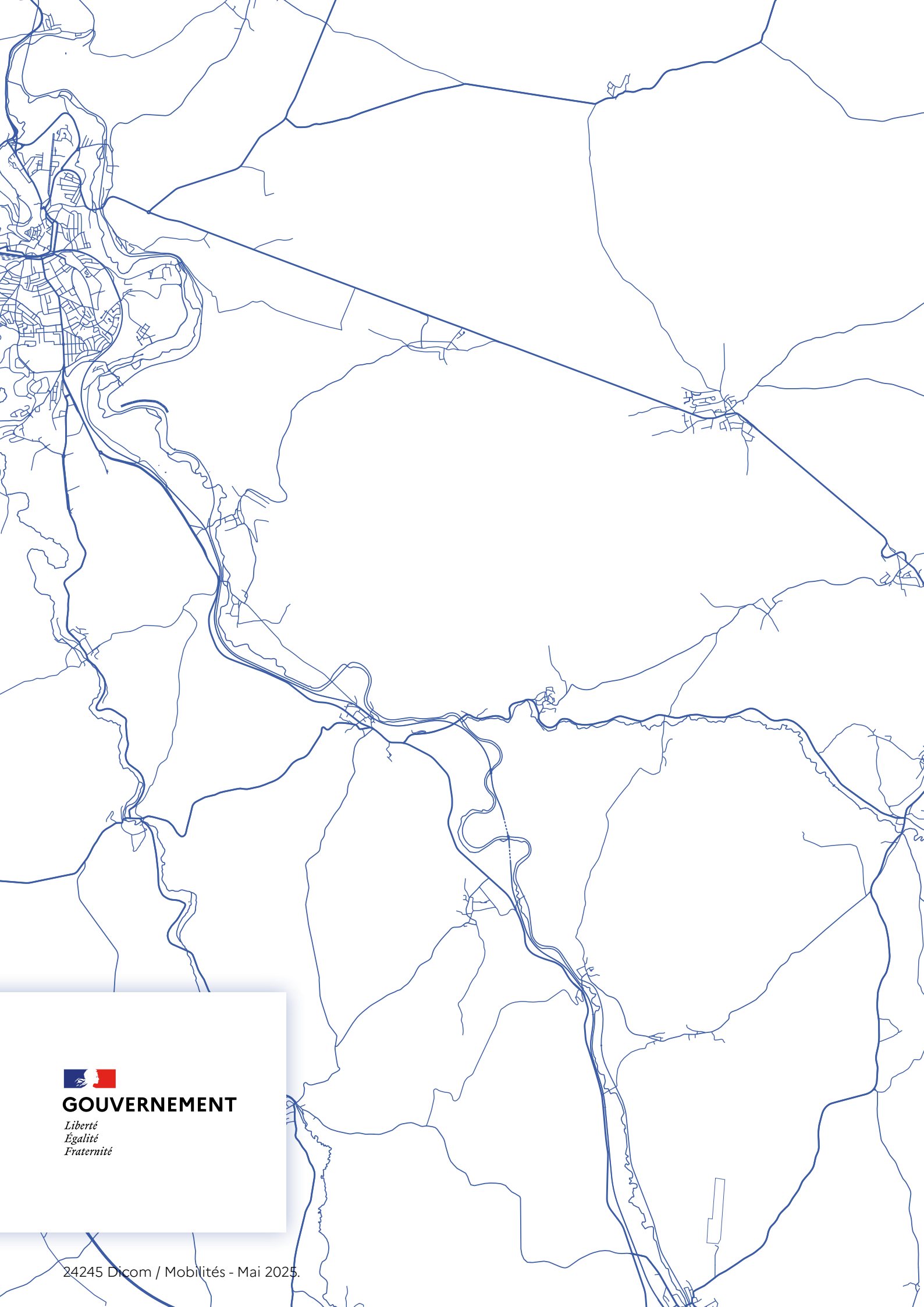
Les modes massifiés sont, dans le domaine du fret, les modes de transport permettant de transporter un très grand nombre de marchandises en émettant le moins possible de gaz à effet de serre (GES). L'expression désigne principalement le transport ferroviaire, incluant le ferroulage, le transport fluvial à grand gabarit, et le transport maritime, incluant le cabotage

MaaS

Mobility as a Service

Concept ayant pour objectif d'offrir aux usagers un service intégré, complet et simple. Il consiste à proposer à l'échelle d'un territoire :

- une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture ;
- une tarification adaptée au déplacement demandé ;
- une vente en ligne des billets.



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*