

Raison d'être de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

« L'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit (...) rendre effectifs le droit qu'a toute personne (...) de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens (...) ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix (...) dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité (...). »

Extrait de l'[article L. 1111-1](#) du code des transports

En application du code des transports, la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) met en œuvre directement ou s'assure de la mise en œuvre pour les transports terrestres (transports ferroviaires, routiers, collectifs, fluviaux ou activités portuaires) le droit à la mobilité pour toutes et tous.

Cette politique publique est étroitement liée à celle des transports aériens, mise en œuvre par la direction générale de l'aviation civile, et des transports maritimes, mise en œuvre par la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture ; elle est complémentaire de l'action de la direction générale de l'énergie et du climat pour ce qui concerne les véhicules particuliers. Elle bénéficie aux politiques de décarbonation de l'économie, d'aménagement du territoire et aux filières industrielles des transports.

La raison d'être de la DGITM se structure autour des cinq missions principales suivantes.

1. S'assurer que les infrastructures sont en capacité de supporter des services de transport dans des conditions optimales de fluidité, de sécurité et d'efficacité

Le patrimoine des infrastructures de transports est l'un des premiers patrimoines des Français et sa capacité à supporter effectivement les services de transports, qu'ils soient organisés par la puissance publique (exemple : les trains express régionaux organisés par les régions) ou opérés librement, est un élément de compétitivité hors prix déterminant de l'économie française.

Cette mission consiste à superviser des actions de développement et d'exploitation des infrastructures réalisées par l'État, essentiellement dans les directions interdépartementales des routes (DIR) et les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement ; des opérateurs : Voies navigables de France (VNF), la Société des grands projets ; des entreprises publiques : SNCF, RATP ; des entreprises privées qui agissent dans le cadre d'une délégation de service public (exemple : concessions d'autoroutes).

Pour ce qui concerne le rôle de l'État en direct, la DGITM pilote un effectif d'environ 9 000 équivalents temps plein travaillé dont environ trois quarts d'entre eux travaillent dans les DIR. Sur un budget des transports de plus de 13,3 Md€ en 2024, la DGITM est chargée de la gestion de 10,3 Md€ qui sont, à plus de 80 %, destinés aux modes alternatifs à la route. Les investissements sont réalisés grâce à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

2. Définir un cadre normatif, d'échange de données et opérationnel assurant une qualité de service optimale aux usagers des services de transports et à la logistique, avec une exigence sociale de haut niveau

Pour se concrétiser en services de mobilités, la potentialité liée à la disponibilité des infrastructures doit être associée à une qualité de service – comprise au sens large : confort, la régularité, l'expérience client, etc. ainsi que la sécurité et le coût – susceptible de déclencher la demande de transport.

Cet enjeu est particulièrement important pour le transport ferroviaire et les transports collectifs de voyageurs, dans le contexte de l'ouverture croissante du marché du transport ferroviaire. Le risque du morcellement à venir de l'offre précédemment réalisée par l'opérateur historique SNCF est également une opportunité à saisir pour améliorer et simplifier l'expérience des voyageurs. La réflexion et l'action sur la « transparence » pour les usagers des systèmes de billettique doit permettre de faire gagner du temps aux voyageurs et d'améliorer leur accessibilité.

3. Planifier et vérifier la mise en œuvre des trois grands types de leviers opérationnels permettant l'atteinte des objectifs d'atténuation du changement climatique : l'électrification des usages ; le report modal et la sobriété

Le secteur du transport domestique représente le tiers des émissions nationales de gaz à effets de serre, soit 143 millions de tonnes équivalent CO₂ (MtCO₂e) en 2023. La décarbonation des transports est donc essentielle à l'atteinte de la neutralité carbone de la France en 2050 avec une cible, y compris transports aérien et maritime, aujourd'hui fixée à 113 MtCO₂e en 2030, soit une baisse de 30 % des émissions par rapport à 2019.

4. Préparer la résilience des réseaux et des services de mobilités aux contextes de réchauffement climatique et aux crises, notamment militaires

La capacité des mobilités à remplir leur rôle social, économique et écologique doit également être assuré dans un monde en mutation écologique et géostratégique. La résilience des transports et des mobilités nécessite la définition de plans d'adaptation au changement climatique, reposant sur des études de vulnérabilité au changement climatique.

La résilience des infrastructures, notamment routières et ferroviaires, nécessite de repenser leur *design* pour les adapter aux mobilités militaires, d'anticiper les conséquences de guerres commerciales ou des stratégies de relocalisation d'unités de production industrielle.

5. S'assurer que l'ensemble des collectivités soient en capacité technique, organisationnelle et financière d'assumer leurs compétences de mobilités

La compétence « mobilité » est mise en œuvre par un ensemble de collectivités publiques : régions, devenues « cheffes de file des mobilités » ; départements qui gèrent une part significative du réseau routier ; intercommunalités qui gèrent les transports publics au sein de leur ressort territorial ; communes ou intercommunalités qui gèrent le réseau routier local. Les usagers doivent pouvoir passer d'un mode à l'autre ou d'un réseau à l'autre « sans couture ». L'intermodalité doit être organisée au mieux pour les voyageurs comme pour les marchandises.