

ANALYSE DÉTAILLÉE TRANSPORTS

RAPPORT SUR LES POLITIQUES CLIMATIQUES DANS LES TERRITOIRES
HAUT CONSEIL POUR LE CLIMAT

AVRIL 2026

SOMMAIRE

1. LES ENJEUX CLIMATIQUES DE LA MOBILITÉ	2
1.1. Analyse des émissions de gaz à effet de serre	2
1.2. Transport de marchandises et logistique	4
1.3. Remise à niveau, adaptation et usage des infrastructures routières	4
1.4. Mobilité inclusive	5
2. RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ET PLANIFICATION DES MOBILITÉS	6
3. INITIATIVES LOCALES	8
4. LES FREINS À L'ACTION CLIMATIQUE LOCALE SUR LA MOBILITÉ	9
4.1. Gouvernance	9
4.2. Articulation entre la planification écologique et les politiques locales	11
4.3. Financement	11
RÉFÉRENCES	13

1. Les enjeux climatiques de la mobilité dans les territoires

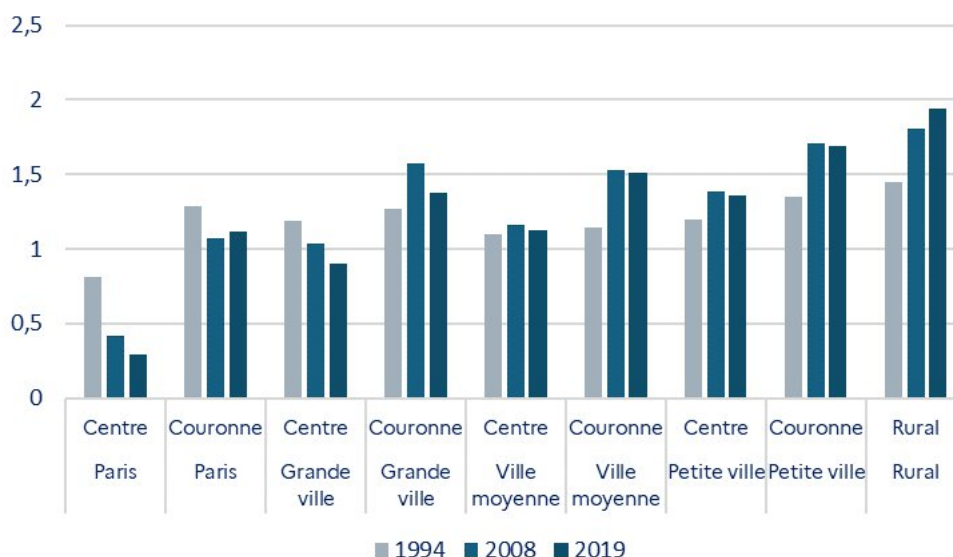
1.1. Analyse des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions des transports, assez diffuses sur le territoire, ont diminué dans les grandes villes et augmenté ailleurs. Les transports représentent la première source d'émission de GES en France, et les collectivités locales ont la main sur certains leviers de réduction d'émissions, notamment sur le report modal, la maîtrise de la demande, l'électrification de leur flotte de véhicules et dans une moindre mesure sur le taux de remplissage pour les mobilités du quotidien¹. Les émissions sont réparties de manière assez diffuse sur le territoire, provenant en très grande majorité des voitures particulières, nécessitant une action sur l'ensemble du territoire français, à diverses échelles de gouvernance. On observe toutefois quelques disparités selon le lieu de vie, les zones plus densément peuplées peuvent offrir plus d'alternatives, avec une offre de transport en commun plus efficace et des distances à parcourir moins élevées². Pour les mobilités du quotidien, on observe donc moins d'émissions par habitant dans les centres que dans les couronnes, et plus la ville est grande, moins ces émissions sont élevées³ (cf figure 1). De plus, les couronnes connaissent une croissance de population supérieure aux

¹ L'électrification est un levier important de réduction d'émission, mais ce n'est pas celui sur lequel les collectivités ont le plus la main, voir le 2. pour la répartition des compétences des collectivités.

centres, tirant les émissions de ces zones à la hausse, ce d'autant plus que la ville principale est grande⁴. Dans le temps, on observe un report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs, accompagné d'une baisse des distances parcourues par personne dans les grands centres urbains, en parallèle d'un allongement des distances parcourues en voiture dans les couronnes et le rural, ce qui, au niveau agrégé, a fait stagner les parts modales en voyageurs.km^{5 6}. Ce constat d'évolution conjointe plaide pour une poursuite de ce qui a contribué à faire baisser les émissions, notamment dans certaines grandes villes, et prendre en compte les causes de l'évolution des distances parcourues.

Figure 1 - Émissions individuelles liées à la mobilité du quotidien, par zone de résidence, en t éqCO₂



Source : HCC, d'après Ademe (2025), « émission de GES et mobilité des français »

Le développement et l'amélioration de l'offre de transport en commun, des aménagements cyclables, et le rééquilibrage de la voirie entraînent un report modal et une baisse des distances parcourues. Plusieurs grandes villes ont réussi à réduire l'utilisation de la voiture grâce à un ensemble de mesures : plus d'offre de transport en commun, à la fois dans la desserte, dans l'amplitude horaire et dans le cadencement ; meilleure régularité ponctualité et fiabilité ; une intermodalité facilitée ; le développement des aménagements cyclables ; un rééquilibrage de la voirie, avec des voies partagées, de la piétonisation, une régulation de la vitesse, des pistes cyclables à la place de voies de circulation ou de stationnement, une réduction du stationnement automobile, la modification du plan de circulation. Ce type de mesures, qui apparaissaient dans la plupart des programmes lors des élections municipales de 2020, tous partis confondus, sont souhaitées par une majorité des habitants des grandes villes⁷, et restent à développer pour la majorité des métropoles et villes moyennes. Cette volonté citoyenne de réduire la place de la voiture en ville reste encore majoritaire⁸. Les grands centres urbains ont globalement une bonne offre de transport en commun, même si certaines villes ont encore des progrès à faire, les marges de progressions se situent en majorité dans les périphéries, et notamment les liens entre centres et couronnes. Les Services express régionaux métropolitains (Serm) ont pour objectif d'améliorer la desserte de ces zones, soulignant le besoin de leur développement. La réalisation de ces mesures a besoin d'un financement pérenne. On observe par ailleurs que le report modal va de paire avec la maîtrise de la demande⁹. En effet, les changements d'habitudes de mobilité se font la plupart du temps lors d'une rupture dans le quotidien¹⁰, à l'occasion d'un déménagement, un changement du lieu de travail, ou une crise particulière, et le changement de mode se fait avec des distances différentes. L'aménagement du territoire et la politique de logement ont donc un grand rôle à jouer.

L'aménagement du territoire a participé à la hausse des distances parcourues en voiture, notamment par les actifs en couronne et dans le rural. L'augmentation de la distance parcourue en voiture est tirée par les actifs, et l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail^{11 12}. Cette évolution peut s'expliquer par des politiques d'aménagement du territoire favorisant la localisation dans

certains lieux éloignés des centres urbains, sans lien avec une offre de transport en commun, et une évolution du prix du foncier et du logement. L'échelle de prise de décision en France, avec des communes ayant historiquement de nombreuses compétences en matière d'urbanisme et d'aménagement, a favorisé l'émiettement urbain plutôt que la polarisation autour de services concentrés et de gares¹³. La construction d'infrastructures de transport permettant de relier des espaces et de se déplacer plus vite (voies rapides, contournement, etc.) a également joué un rôle¹⁴. Les Serms devraient augmenter l'offre de transport collectif entre certaines périphéries et centres urbains, il serait donc utile d'articuler l'urbanisme avec l'offre de transport. Le cas du Grand Paris express est un bon exemple, avec des quartiers de gares renouvelés, densifiés, et une volonté de prendre en compte les rabattements vers les gares, en transport collectif et en modes actifs.

1.2. Transport de marchandises et logistique

Le transport de marchandises et la logistique urbaine dépendent des politiques locales d'aménagement du territoire, de la voirie, de l'urbanisme et du développement économique. La logistique représente entre 15 et 20% du trafic et 30% de l'occupation de la voirie en ville¹⁵. L'aménagement de la voirie et la compétence sur la circulation et le stationnement permettent aux communes et EPCI d'agir sur les flux de marchandises transportées et la logistique urbaine. Le plan de déplacements, les restrictions de circulation, les emplacements réservés aux livraisons ont un impact direct sur l'efficacité des livraisons et donc des émissions. Le développement d'aménagements cyclables et de *micro-hubs* peut favoriser la cyclo-logistique. Les politiques d'aménagements du territoire et de gestion foncière, de développement économique ainsi que les choix fiscaux jouent un rôle important sur le choix de localisation des sites logistiques et des activités économiques et industrielles. Il peut exister une tension dans le choix de localisation d'entrepôts et de plateforme logistiques, entre l'optimisation des flux pour limiter les distances parcourues, et la consommation d'espace avec l'objectif d'une moindre artificialisation. La logistique repose sur des interactions complexes entre les collectivités locales et de nombreux acteurs : les transporteurs et les livreurs dont elles encadrent la réglementation et les conditions de déplacement ; les habitants, dont les attentes en matière de livraison et de qualité de vie influencent les localisations et les pratiques ; et les activités commerciales et industrielles, soumises à des contraintes croissantes pour optimiser leurs flux tout en limitant leur impact environnemental et social. Ces enjeux semblent moins bien pris en compte dans les plans de mobilité que les déplacements de voyageurs¹⁶.

1.3. Remise à niveau, adaptation et usage des infrastructures routières

Le réseau routier des collectivités a besoin d'entretien et de remise à niveau, et souffre d'un manque de connaissance sur son état. Les collectivités gèrent la très grande majorité de la voirie, 35% du réseau pour les départements et 64% pour le bloc communal, accueillant environ 60% du trafic¹⁷. La voirie représente le premier poste d'investissement du bloc communal et des départements (plus de 30% pour ces derniers), et entre 5% et 8% de leurs dépenses totales¹⁸. Il est difficile d'évaluer l'état global de la voirie dans les collectivités car le suivi est insuffisant dans certains territoires et les pratiques sont hétérogènes¹⁹. Les données disponibles indiquent que 64% du réseau départemental est en bon état, 25% nécessite un entretien et 11% est en mauvais état. Pour les métropoles, 64% du réseau est en bon état, 19% nécessite un entretien et 17% est en mauvais état²⁰. Le conseil d'orientation des infrastructures travaille sur un audit du réseau pour objectiver l'état et les besoins²¹. Les investissements croissants des départements depuis 2016 ont permis une augmentation de la part du réseau en bon état, sans toutefois diminuer la part en mauvais état¹. Du fait des incertitudes sur l'état général du réseau, les estimations des besoins financiers pour la remise à niveau divergent : entre 7 et

¹ Le reste étant la part nécessitant un entretien, qui a diminué au profit de la part en bon état. Observatoire national de la route (2024), « Rapport 2024 »

18 Md€ de dette grise^l pour le réseau départemental, et entre 7 et 9 Md€ pour le réseau communal, et mériteraient d'être précisées²². De plus, la remise à niveau des ponts départementaux est estimée à 1,2 Md€²³, et ceux du bloc communal autour de 2,5 Md€²⁴.

Face aux impacts croissant du changement climatique, la remise à niveau des infrastructures est une opportunité d'anticiper leur adaptation. Les situations varient selon le contexte local, par exemple les routes de montagne sont particulièrement exposées au risque de glissement de terrain, d'autres zones sont exposées aux inondations ou aux feux de forêt. Avec près d'1 km sur 3 en mauvais état ou nécessitant de l'entretien, le réseau devient davantage vulnérable. Toutefois, ces vulnérabilités et les besoins d'adaptation ne sont pas bien connus et manquent d'évaluation. Une partie du réseau routier est vulnérable aux sécheresses et au risque de retrait-gonflement des argiles (RGA), pour lequel les techniques classiques de réparation de la chaussée ne sont pas adaptées, ce qui augmente le coût d'entretien²⁵. Il est estimé qu'1€ non dépensé dans l'entretien entraîne une dépense cinq fois plus grande, dont 2€ d'argent public en réparation et 3€ en effets socio-économiques²⁶, ce qui appelle à une action rapide et à ne pas diminuer les ressources allouées à l'entretien des infrastructures.

La réseau routier local peut participer à la réduction d'émissions, en prenant en compte les usages futurs et rééquilibrer la place donnée à chaque mode. L'électrification des véhicules routiers nécessite d'adapter le réseau routier, notamment en déployant des infrastructures de recharge correspondant aux futurs besoins. Le réseau a été construit pour favoriser les déplacements automobiles, il devra également s'adapter pour les futurs usages compatibles avec la transition écologique, soit moins de déplacements automobiles, plus de transports collectifs et partagés, plus de modes actifs. Cela peut passer par la réallocation de certaines parties de la voirie, qui relève de la compétence des collectivités, pour des voies réservées au transports en commun et/ou au covoiturage, ou aux modes actifs (cf page 7). Dans un contexte de contrainte budgétaire, où l'on souhaite limiter l'artificialisation et favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle, sachant que le réseau routier français est particulièrement dense, la requalification de voies secondaires en voies réservées (modes actifs, riverains et agricoles) est testée dans certaines collectivités et permettrait le développement d'un réseau cyclable maillée à moindre coût et moindre artificialisation²⁷. Favoriser les modes actifs en ville, notamment la marche, est positif pour l'activité commerciale²⁸ et peut réduire les dépenses de voirie²⁹.

Il est important de rappeler que face aux problèmes de congestion, le développement de voirie n'est pas efficace du fait de l'induction de trafic, cela peut même l'aggraver, tandis qu'une réduction de la voirie, si elle est accompagnée d'une régulation de la vitesse ou d'une offre de transport alternative permet de réduire la congestion³⁰.

1.4. Mobilité inclusive

Le développement des modes actifs est un moyen de favoriser l'autonomie des personnes qui ne peuvent pas conduire, soit 1 personne sur 3, notamment pour la mobilité des jeunes. 19% des ménages ne possède pas de voiture en France³¹, et plus de 30% de la population ne peut pas conduire, n'ayant pas le permis pur la plupart, ou étant en incapacité³². Pour se déplacer de manière autonome, ces individus ont besoin d'avoir accès à une offre de transport en commun et/ou partagés et/ou des aménagements sécurisés pour se déplacer en modes actifs. De plus, 15 millions de personnes sont en situation de précarité de mobilité et pourraient bénéficier du développement d'alternatives à la voiture individuelle^l, tout comme les personnes âgées ne pouvant plus conduire, devenant de plus en plus nombreuses avec le vieillissement de la population. Les jeunes représentent par ailleurs une grande partie de ceux ne pouvant pas conduire. Alors que plus de 60 % des enfants et adolescents vivent à moins de 5 km de leur établissement scolaire, dont près de 45 % à moins de 2 km, seuls 34 %

^lBesoins d'investissement dans une infrastructure pour assurer son bon fonctionnement/sa remise à niveau, suite à un sous-entretien.

^{ll} Une partie de réponse à cet enjeu viendra de véhicules électriques abordables mais ce n'est pas du ressort des collectivités locales, pour plus de détails voir le rapport annuel 2025 du Haut Conseil pour le climat (p132-134)

de ces trajets sont effectués en modes actifs. Sur ces trajets, la marche est bien utilisée (autour de 40% pour les 6-14 ans, 25% pour les 15-18 ans), mais la part du vélo reste comprise entre 1 et 5% pour ces tranches d'âge³³. Développer des aménagements sécurisés pourrait favoriser l'autonomie des plus jeunes et leur apprentissage des modes actifs, et limiter les besoins de déplacements d'accompagnement, notamment en voiture. 60% des adolescents n'atteignent pas les seuils minimaux d'activité physique recommandés par l'OMS³⁴. Par ailleurs, un autre des nombreux co-bénéfices à améliorer la marchabilité et la cyclabilité est d'augmenter l'utilisation des transports en commun de 10% à 50%, toute chose égale par ailleurs, renforçant l'utilisation du réseau de transports³⁵. Les aménagements cyclables se développent rapidement dans les grandes villes, de manière hétérogène dans les villes moyennes et moins rapidement dans les espaces ruraux, alors que les modes actifs peuvent être pertinents dans l'ensemble du territoire³⁶ et générer des économies en dépense de voirie³⁷. Le code de l'environnement impose aux collectivités la mise au point d'un itinéraire cyclable en zone urbaine lors de tout aménagement de la voirie, ce qui ne semble pas totalement respecté, avec une vingtaine de recours d'associations par an environ¹. Certaines autorités organisatrices de la mobilité (AOM) organisent une partie de leur offre de transport en coordination avec les horaires scolaires³⁸.

La mobilité solidaire et inclusive est un enjeu qui pourrait être mieux pris en compte par les collectivités. Les régions doivent élaborer des plans d'action en faveur d'une mobilité solidaire (PAMS) au niveau des bassins de mobilité, mais peu de collectivités s'en saisissent, avec seulement 17% d'intercommunalités ayant un PAMS validé ou en cours d'élaboration en 2023³⁹. Seulement 2 régions ont lancé des démarches pour leurs bassins de mobilité. Le diagnostic peut être commun avec les contrats opérationnels de mobilité (COM), élaborés à la même échelle (cf page 9). Les actions pour une mobilité solidaire se traduisent la plupart du temps par une tarification des transports en commun adaptée, ou un développement de services spécifiques, comme le transport à la demande et la mise en place d'accompagnements dédiés. Favoriser les modes actifs permettraient également une mobilité plus inclusive, ceux-ci étant des modes généralement moins coûteux à utiliser, mais qui demandent un niveau d'aménagement suffisant pour des déplacements sécurisés et favoriser la pratique. Le développement des Serm, et plus globalement de l'offre de transport dans les couronnes viendrait répondre à la surreprésentation de la précarité mobilité dans ces zones. Les collectivités travaillent avec le tissu associatif qui s'est bien emparé du sujet de la mobilité inclusive.

2. Répartition des compétences et planification des mobilités

Tableau n°1 – Répartition des compétences transports selon l'échelle administrative

ECHELLE DE GOUVERNANCE	COMPETENCES
Régions : AOM régionale AOM locale pour les communautés de commune n'ayant pas pris la compétence	<ul style="list-style-type: none"> Planification des infrastructures régionales de transport Transport collectif régional et interurbain (ferroviaire et routier) Transport scolaire régional Stratégie aéroportuaire régionale Ports de commerce
Départements	<ul style="list-style-type: none"> Voirie départementale Transport des élèves en situation de handicap Ports de pêche

¹ Article L228-2 du code de l'environnement. Depuis 2019, plus de 90 recours ont été déposés par des associations, aboutissant dans la moitié des cas en médiation. 20 collectivités ont été condamnées pour non-respect de cette obligation et n'ont pas ajusté les aménagements réalisés (FUB).

Intercommunalités :

AOM locale (automatiquement pour les métropoles, communautés d'agglomération et communautés urbaines, au choix avant juillet 2021 pour communautés de communes. La compétence a pu être transférée à un syndicat, un PETR ou un établissement public)

- Aménagement et entretien de la voirie, et police de circulation et de stationnement (automatique pour les métropoles et communautés urbaines, sur les voies d'intérêt métropolitain; transfert optionnel pour les communautés d'agglomération et les communautés de communes)
- Ports de plaisance

En tant qu'AOM :

- Transport collectif au sein du territoire administratif
- Transport scolaire
- Transport à la demande
- Services de mobilités actives et partagées
- Services de mobilité solidaire

Communes

- Voirie communale
- Police de stationnement et de circulation
- Ports de plaisance

Source : HCC

Les collectivités sont en charge des infrastructures de transport. Les régions planifient les infrastructures de transport et l'intermodalité dans le cadre du Sraddet. Elles sont en charge du transport scolaire régional, de certaines routes nationales dans le cadre d'expérimentations, et cofinancent l'entretien du réseau ferroviaire. Les régions définissent et mettent en œuvre une stratégie aéroportuaire régionale. Elles peuvent aussi créer, aménager et exploiter les ports maritimes de commerce (hors Grands Ports Maritimes et ports autonomes), et aménager et exploiter les ports de pêche qui lui sont transférés. Les départements sont en charge de la voirie départementale (35% des routes de France), ainsi que du transport des élèves en situation de handicap. Ils peuvent créer, aménager et exploiter les ports de pêche et aménager et exploiter des ports de commerce qui lui sont transférés. Les communes s'occupent de la voirie communale (64% des routes de France), de la police de circulation et de stationnement. Les métropoles et les communautés urbaines prennent en charge la création, l'aménagement et l'entretien de la voirie, pour les voies d'intérêt métropolitain, elles assurent également la police de circulation et de stationnement sur ces voies. Les communes peuvent transférer ces compétences à l'intercommunalité dans les communautés d'agglomération et dans certains cas pour les communautés de communes. Dans le cadre de la compétence voirie, il est possible de limiter la circulation de certains véhicules, par exemple pour des raisons de qualité de l'air avec des zones à faibles émissions (ZFE), ou de sécurité avec des restrictions pour certains véhicules de transport de marchandises. Les communes et EPCI peuvent créer, aménager et exploiter des ports de plaisance, et aménager et exploiter des ports de commerce et de pêche qui lui sont transférés. Par ailleurs, les intercommunalités ayant la compétence pour créer des infrastructures de recharge ont la possibilité de réaliser un schéma directeur de développement des infrastructures de recharges pour véhicules électriques, afin de déployer une offre de recharge adaptée aux besoins, en coordonnant les différents acteurs publics et privés.

L'organisation de la mobilité dans les territoires s'appuie sur un binôme Région-intercommunalités.

Il existe des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qui planifient les mobilités des personnes et des marchandises sur leur territoire. Elles organisent le transport collectif (service régulier, transport à la demande, transport scolaire), sont en charge des services de mobilités actives et partagées et peuvent contribuer à leur développement. L'ensemble du territoire est désormais couvert par une autorité organisatrice de la mobilité, contre seulement 70% de la population et 20% du territoire avant la LOM⁴⁰. Chaque région est une AOM régionale, qui assure l'intermodalité et organise le transport collectif régional et interurbain, ferroviaire (TER) et routier, en fixant le niveau de service, la tarification et les objectifs de qualité de service. L'enjeu de coordination est fort pour le transport interrégional, cela manque parfois de clarté pour l'utilisateur en terme de tarification et de billetterie. Elles ont également la charge du transport scolaire régional. Elles fonctionnent en binôme avec les AOM locales au niveau des EPCI¹. Les communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles

¹ Sauf en Île-de-France où l'AOM est au niveau régional (Île-de-France mobilités, IDFM)

sont AOM de plein droit. Elles ont pu transférer cette compétence à un syndicat mixte, un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) ou un établissement public. Il existe 26 syndicats, 5 PETR, et 3 établissements publics, dont IDFM pour l'Île-de-France et Sytral pour la métropole de Lyon. Enfin les communautés de communes ont pu choisir de prendre cette compétence en faisant la demande avant 2021, si la demande n'a pas été faite, la région a pris le rôle d'AOM locale. Environ la moitié des communautés de communes ont pris cette compétence, et certaines souhaitent rouvrir la possibilité de prendre cette compétence⁴¹. Le choix semble assez dépendant de la région d'appartenance, dans certains cas, des régions ont tenté de limiter la prise de compétence par les communautés de communes. Le portage politique des sujets mobilités semble plus fort pour les communautés de communes ayant pris la compétence d'AOM que celles dont la région est AOM locale. Lorsque la communauté de communes est AOM, on y retrouve significativement plus de services et d'aménagements de mobilités actives, et plus de pôles d'échanges multimodaux⁴².

Pour financer leurs dépenses de fonctionnement et d'investissement, les AOM locales s'appuient sur différentes ressources. La principale ressource des AOM provient des entreprises avec le versement mobilité, une contribution assise sur la masse salariale des employeurs du territoire comptant 11 employés ou plus (permet de financer en moyenne de l'ordre de 40-50% des coûts du transport selon les sources et les périmètres)^{43 44 45 46 47}, à condition d'offrir un service régulier de transport en commun. Viennent ensuite les concours publics (en moyenne de l'ordre de 30%), constitués principalement des subventions reçues des collectivités, parfois aussi de l'État et de l'UE. Les recettes commerciales dépendent de la politique tarifaire et de la structure du réseau (en moyenne de l'ordre de 20%, avec 0% pour les réseaux offrant la gratuité totale, entre 35% et 50% pour quelques réseaux ayant les meilleurs taux de couverture⁴⁸, avec une corrélation positive entre la part des recettes commerciales et la taille du réseau). L'emprunt peut être utilisé pour financer des investissements.

Le plan de mobilité (PDM) constitue la feuille de route de la mobilité et des transports dans les territoires, et doit s'articuler avec la planification territoriale. Les AOM contenant une unité urbaine de plus de 100 000 habitants ont l'obligation d'établir un plan de mobilité (PDM), qui soit cohérent avec le Srdet, c'est le cas de 83 AOM. Cela constitue la feuille de route planifiant les transports et la mobilité sur le territoire, avec 14 objectifs obligatoires qui doivent y figurer. Le PDM organise les flux de personnes et de marchandises, bien que ces dernières ne soient pas toujours traitées à la hauteur des enjeux⁴⁹. Dans certains cas, il peut prendre la forme de PLUi-M qui a l'avantage d'une meilleure articulation avec les enjeux d'urbanisme et d'aménagement. Peu d'évaluation de ces plans ont été menées pour l'instant, et les objectifs de ces plans peuvent être vagues et lointains⁵⁰, ces points pourraient être améliorés. Par ailleurs, les Régions, en concertation avec les acteurs du territoire, AOM et autres collectivités, définissent des bassins de mobilité. Ces bassins de mobilité ne correspondent pas nécessairement au périmètre des AOM, ce qui demande de la coordination entre acteurs. Ainsi, des contrats opérationnels de mobilité (COM) sont établis (cf page 9). C'est également à cette échelle que sont élaborés les plans d'action en faveur d'une mobilité solidaire (PAMS), afin de prendre en compte la vulnérabilité économique ou sociale, ainsi que les individus en situation de handicap ou celles et ceux dont la mobilité est réduite⁵¹.

3. Initiatives locales

Les plus petites AOM ont la possibilité d'élaborer un plan de mobilité simplifié (PDMS) pour planifier les transports et la mobilité. Le PDMS poursuit le même objectif qu'un PDM, établissant une feuille de route de la mobilité, mais il est optionnel, avec un contenu libre. Il n'y a pas d'obligation sur la forme, mais il fait souvent le lien avec les autres documents de planification. De plus en plus d'AOM s'en saisissent, à ce jour plus de 170 sont adoptés ou en cours d'élaboration⁵². L'élaboration de ce document permet d'aborder une réflexion sur les sujets de mobilité et de se fixer de objectifs.

Des services de proximité peuvent être développés pour réduire les besoins de déplacements. Dans des zones peu denses, certains services peuvent être éloignés des habitations. Développer des services de proximité et mailler le territoire au niveau de l'EPCI peut être fait. Certaines collectivités proposent des services itinérants pour les rapprocher des individus et leur faciliter l'accès à certains services publics, diminuant ainsi leur besoin de déplacement. Par exemple, fin 2025, 143 bus France services parcourent les territoires ruraux et les quartiers prioritaires de la politique de la ville⁵³.

Les entreprises, acteurs de la mobilité professionnelle, peuvent réaliser un plan de mobilité employeur (PDME). Un PDME vise à optimiser les déplacements liés à l'activité d'une entreprise, il comprend un diagnostic et un plan d'action, et doit être transmis à l'AOM. Pour des entreprises présentes dans une zone d'activité, un plan de mobilité employeur commun est possible, afin de mutualiser les moyens d'action et gagner en efficacité. Seulement, le PDME n'est obligatoire qu'en cas d'échec des négociations annuelles obligatoires, dans lesquelles la mobilité est secondaire et n'est pas traitée en amont⁵⁴.

4. Les freins à l'action climatique locale sur la mobilité

4.1. Gouvernance

La multiplicité des acteurs intervenant sur un même objet, avec plusieurs échelons compétents sur des infrastructures, complexifie les procédures et peut amener à des blocages. Par exemple, la gouvernance des gares routières n'est pas clairement définie, ce qui peut limiter l'attractivité de certains transports en commun, à travers une qualité de service dégradée et un manque de coordination entre plusieurs services (cars régionaux, interrégionaux, services librement organisés (SLO), bus locaux, intermodalité)⁵⁵. Il n'existe pas de définition claire de ce qu'est une gare routière¹. Il n'est pas non plus identifié d'acteur en charge de l'accueil de SLO, de ce fait, rien n'oblige les gares routières à proposer aux voyageurs des services ou des équipements dont ils pourraient avoir besoin⁵⁶. Les voyageurs ont besoin de correspondances faciles, de lisibilité, d'une information fiable et harmonisée. Par ailleurs, presque tous les échelons administratifs ont une compétence sur la voirie. Face à cette multiplicité d'acteurs, des situations de blocage ou de ralentissement peuvent survenir lors de projets, au moment d'identifier l'échelon en charge de la portion concernée, et cela peut prendre du temps pour s'accorder sur un aménagement et sur le financement, selon la portion de voirie concernée.

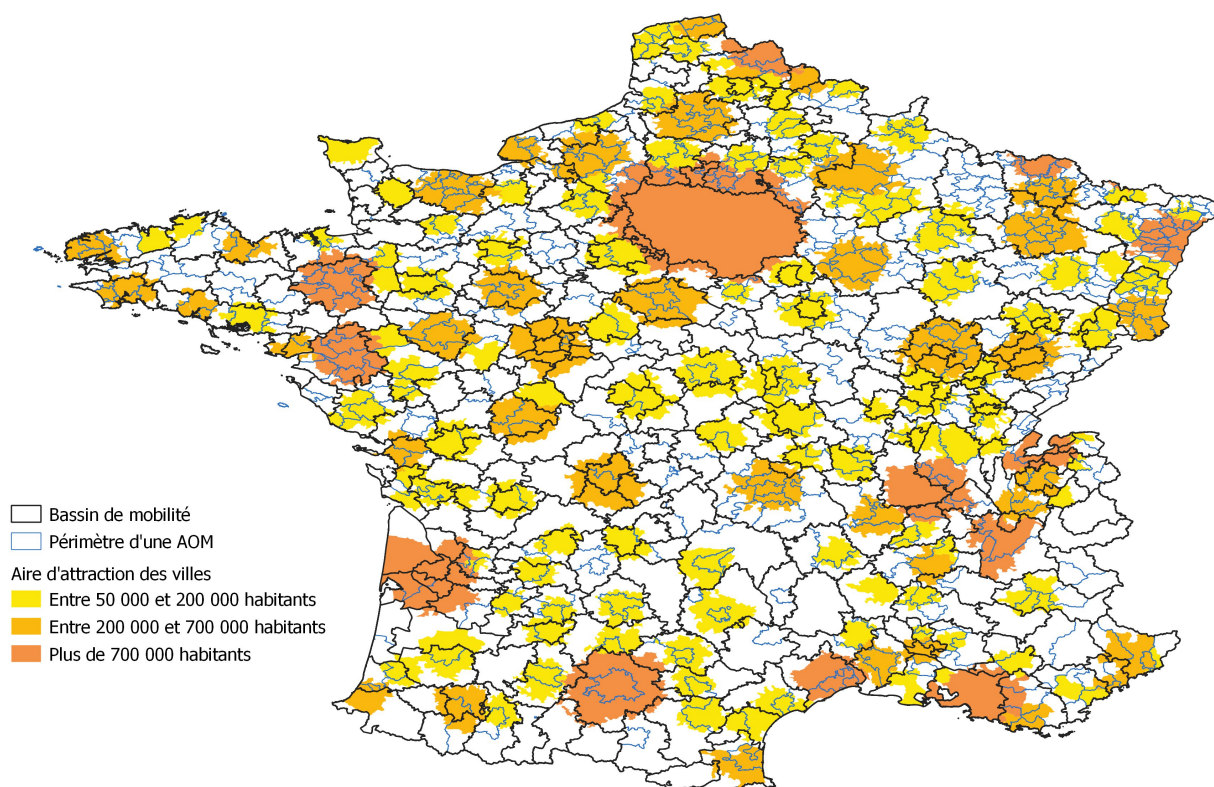
Le fait que l'AOM ne soit pas forcément compétente sur l'aménagement de la voirie, la police de circulation et de stationnement, peut représenter un frein au report modal. Les AOM planifient la mobilité, ont la compétence sur les services de mobilités actives et partagées mais n'ont pas forcément la compétence d'aménagement de la voirie, ni de police de stationnement et circulation (cf page 7). Ainsi des incohérences peuvent surgir, d'une part entre une collectivité et l'AOM, d'autre part entre deux communes au sein d'une AOM. Or, le stationnement est un levier important de report modal⁵⁷. Le plan de circulation et les limitations de vitesse peuvent aussi être déterminants sur l'usage de modes alternatifs, notamment pour obtenir une circulation automobile apaisée et limiter le trafic de transit sur certains axes pour les sécuriser. La réalisation d'aménagements cyclables et piétons peut aussi manquer de cohérence, voire d'ambition. Si le responsable de la voirie doit prendre en compte le PDM et aménager un itinéraire cyclable lors de travaux, ce n'est pas systématiquement

¹ « La situation dans les Hauts-de-France est symbolique de l'imbroglie qui existe : la région déclare qu'elle n'est pas responsable des arrêts, car les abris sont de la compétence du département et les potelets d'arrêts dépendent du gestionnaire de la voirie » FNAUT, <https://www.fnaut.fr/gouvernance-des-gares-routieres-mettre-fin-au-flou-institutionnel/>

réalisé (cf page 12). Le fait que ces leviers ne soient pas utilisables par l'autorité qui organise la mobilité peut représenter un frein dans l'atteinte de ses objectifs. S'il n'y a pas de consensus sur le fait que l'ensemble de la compétence voirie devrait être à la main de l'AOM, cette séparation apparaît comme un frein dans de nombreux cas. La cohérence d'un plan de mobilité décidée par l'AOM peut être limitée selon les aménagements réalisés par une commune, et un manque de continuité entre deux communes ayant des visions ou pratiques différentes peut s'observer.

Le périmètre administratif de l'AOM peut ne pas correspondre aux déplacements quotidiens effectués par les individus, limitant l'efficacité de la planification, et demande une coordination forte entre les AOM et les collectivités. Dans le cadre de la LOM, les régions, en concertation avec les acteurs du territoire, définissent des bassins de mobilité. Ces bassins contiennent souvent plusieurs AOM, ce qui demande une forte coordination pour organiser la mobilité de manière cohérente et adaptée aux besoins. Les contrats opérationnels de mobilité (COM) ont été pensés pour répondre à ce besoin de coordination entre acteurs, mais apparaissent pour l'instant assez descriptif, dressant un panorama de ce qui est fait par la région. Cela peut être lourd administrativement, et aucun financement n'est associé à ce qui apparaît dans le document. L'articulation des COM avec les Sradet et les PDM n'est pas claire, et leur portée dépend de l'ambition qui est mise dedans et la manière dont les acteurs les font vivre. En 2024, seuls 11 COM ont été signés sur plus de 200 bassins de mobilité⁵⁸. En outre, ni les bassins de mobilité, ni les AOM ne correspondent aux aires d'attraction des villes (cf Figure 2), mesurées selon l'intensité des déplacements domicile-travail pour représenter l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes⁵⁹. Cela peut limiter le financement de l'offre, avec un périmètre restreint de certaines AOM pour lever le VM (cf 4.3). Pour répondre à cette incohérence territoriale, déléguer la compétence à une échelle plus pertinente semble être une voie possible, par exemple avec un syndicat, ou en regroupant des EPCI, ce qui est parfois observé. Cela peut également faciliter la transversalité et permettre une meilleure coordination entre la mobilité et d'autres secteurs tels que l'aménagement et le logement. En Île-de-France par exemple, l'échelle de gouvernance semble au bon niveau, avec l'AOM au niveau régional correspondant au bassin de mobilité, et se rapprochant fortement de l'aire d'attraction.

Figure 2 - Carte superposant les périmètres des AOM, des bassins de mobilité et des aires d'attraction des villes.



Source : HCC ; Données : Cerema, Insee

4.2. Articulation entre la planification écologique et les politiques locales

La question de la fermeture ou de la mutualisation de certaines liaisons nationales et de certains aéroports secondaires doit être posée. En effet, dans un contexte de contrainte budgétaire, avec des objectifs de modération du trafic aérien et de moindre artificialisation des sols, ces lignes et aéroports bénéficient de subventions publiques malgré des retombées économiques et sociales incertaines et peu documentées. Une partie des aides publiques aux lignes aériennes et aux aéroports est nécessaire pour maintenir leur activité, et se fait en retour d'un service de promotion du territoire de la part de compagnies aériennes. Or, l'évaluation de ces soutiens n'est pas réalisée dans la plupart des cas, entraînant une dépense publique défavorable au climat, avec des retombées socio-économiques incertaines voire inexistantes⁶⁰. D'autres aides existent, pour subventionner des lignes d'aménagement du territoire soumises à une obligation de service publique (OSP). Là encore, le manque d'étude socio-économique ne permet pas de démontrer « le caractère vital et irremplaçable d'une liaison aérienne »⁶¹. Ainsi, le désenclavement qui justifie le maintien de ces lignes est un concept incertain et fragile juridiquement, remettant en question l'intérêt de ces soutiens publics. La décentralisation aéroportuaire n'a pas favorisé la coopération ni la mutualisation entre aéroports, les aéroports secondaires ont continué de vouloir se développer, en saisissant parfois les opportunités offertes par les transporteurs aérien⁶². Depuis 2022, la stratégie aéroportuaire régionale doit être inscrite dans le Sradet. Certaines stratégies régionales de développement de l'activité aérienne entrent en contradiction avec les objectifs de réduction de GES⁶³. Le trafic intérieur a baissé de l'ordre de 20% entre 2019 et 2024, et devrait continuer de diminuer d'après le scénario du projet de SNBC 3. Le manque de retombées économiques de certaines liaisons, dans un contexte de contrainte budgétaire et de volonté de modérer le trafic aérien pousse à envisager la mutualisation de certaines activités aériennes, voire leur arrêt à terme.

L'articulation entre le choix des régions en termes de matériel roulant et la planification écologique n'est pas claire. La planification écologique prévoit une électrification de quasiment l'ensemble du transport routier de voyageurs. De leur côté, les régions choisissent leur matériel roulant selon leur coût, mais également le coût d'abattement, dans une volonté de réduire leurs émissions. Cette stratégie, avec la fiscalité en vigueur, peut amener à privilégier des technologies comme les biocarburants ou le GNV, qui ne sont pas pertinentes à l'échelle nationale d'un point de vue de bouclage biomasse et énergétique. Les besoins pour le verdissement des flottes de bus et cars est estimé à 130 M€ supplémentaire par an entre 2024 et 2030, soit 8% des investissements réalisés en 2023⁶⁴.

4.3. Financement

Les aménagements cyclables ne se développent pas de manière homogène. Les aménagements cyclables ne se développent pas aussi vite dans les zones rurales et petites villes que dans les grandes villes⁶⁵. Les collectivités en charge de la voirie ont pourtant l'obligation de réaliser un aménagement cyclable lors de travaux sur la voirie depuis presque 30 ans, ce qui n'est pas fait systématiquement¹. Les préfets, veillant à l'exécution des règlements et en charge de la sécurité, pourraient jouer un rôle dans une meilleure application du code de l'environnement, afin de s'assurer de la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés. Dans les zones plus rurales, le binôme communes-département peut avoir un rôle important à jouer pour le développement d'itinéraires cyclables pertinents. On observe que les aménagements cyclables qui ont été cofinancés par l'État dans le cadre du fonds

¹ Une vingtaine de recours d'associations par an en moyenne, concernant l'application de l'article L228-2 du code de l'environnement

mobilité actives sont de meilleure qualité, grâce à un cahier des charges à respecter pour bénéficier de l'accompagnement⁶⁶. Si un effet de taille est possible, avec une demande de cofinancement pour des aménagements plus structurants, le cofinancement de l'État permet aussi une amélioration par rapport à ce qui aurait pu être fait sans. La forte réduction de ce fonds limite la capacité des collectivités à atteindre les objectifs fixés dans la plan vélo. Les besoins annuels supplémentaires en investissement pour les aménagements cyclables sont estimés à +1,7 Md€, soit entre 2 et 3 fois les montants investis en 2022⁶⁷. La réalisation d'aménagements cyclables peut passer par la réaffectation de voirie existante, entraînant des coûts plus faibles de réalisation et d'entretien. Mobiliser environ 3,5% du réseau routier pour des aménagements sécurisés permettrait un réseau unifié et favoriserait grandement les déplacements en vélo⁶⁸. Un manque d'ingénierie et de main d'œuvre ressort concernant les plus petites communes⁶⁹.

Les dépenses des régions dans les transports collectifs ont fortement augmenté durant la dernière décennie. Entre 2015 et 2022, les dépenses des régions dédiées aux transports collectifs ont augmenté de près de 60% pour les investissements, et de 50% pour le fonctionnement. Le transfert du transport interurbain de voyageurs et la reprise progressive d'une partie des trains d'équilibre du territoire ont joué un rôle^I. L'augmentation récente des investissements dans le ferroviaire s'est faite au niveau de l'inflation. L'offre de transport ferroviaire a augmenté de 6% entre 2019 et 2024^{II}, avec une hausse plus forte pour les TER et trains d'équilibre du territoire.

Face aux besoins financiers pour augmenter l'offre de transports en commun, un ensemble de leviers peut être activé. Les transports en commun ont besoin d'investissements supplémentaires pour la transition, estimé à +1,3 Md € (+50%) pour les transports en commun urbain, et +0,8 Md € (+50%) pour le ferroviaire par an d'ici 2030⁷⁰. À l'inverse de nombreux autres secteurs, les transports ont aussi besoin d'une augmentation des dépenses de fonctionnement (de l'ordre de +20-25% pour les AOM locales⁷¹). Cela s'explique par un besoin d'offre supplémentaire, et par le fait de desservir des zones de moins en moins denses, pouvant augmenter le coût par voyage. Continuer de développer l'offre est essentiel pour favoriser le report modal, en augmentant à la fois les territoires desservis, mais aussi la fréquence et l'amplitude horaire. À offre constante, les régions ont déjà besoin de près de 0,9 Md € supplémentaire en exploitation entre 2022 et 2030, pour faire face à l'inflation, les charges de matériel roulant et les péages d'infrastructure⁷². Plusieurs leviers à la main des AOM existent pour augmenter leurs recettes, qu'il faudra sûrement combiner face aux besoins observés :

- La politique tarifaire : les AOM choisissent le prix des transports payé par les usagers. Les usagers payent un peu plus de 20% des coûts du transport^{III}. Augmenter progressivement la tarification des usagers peut être un moyen pour améliorer l'offre, à condition de prendre en compte les usagers vulnérables. Actuellement, de nombreux réseaux intègrent une tarification sociale, proposant des tarifs réduits basés sur le statut ou l'âge notamment, alors qu'une tarification basée sur les ressources aurait plus de sens en termes de justice sociale et d'efficacité⁷³.
- Optimisation des coûts : la mise en concurrence permet de réduire les coûts par voyage et/ou d'augmenter l'offre⁷⁴. Une coordination entre les gestionnaires de voirie et les AOM peut permettre d'augmenter la vitesse commerciale et ainsi augmenter l'attractivité des transports et leur rentabilité. Dans des régions moins denses, une meilleure utilisation des cars scolaires pourrait être étudiée pour permettre à d'autres voyageurs de se déplacer, ainsi qu'un décalage des horaires scolaires pour optimiser les services de transport scolaire.
- Le versement mobilité (VM) : si en 2024, l'ensemble des AOM fixait le taux du VM au plafond, environ 1 Md€ serait mobilisable^{IV}. Il est toutefois nécessaire de prendre en compte, sur chaque territoire, l'impact d'une hausse du VM sur les entreprises et les salaires. Il convient également

^I Les dépenses totales des régions pour les transports publics ont augmenté de près de 50% entre 2015 et 2022, contre 22% pour l'ensemble des dépenses. La hausse de dépenses des régions est largement supérieure à la baisse de dépenses des départements suite au transfert des trajets interurbains, données OFGL.

^{II} Mesurée en sièges.km, Autorité de régulation des transports (2026), « Le marché français du transport ferroviaire en 2024 »

^{III} Déduction faite de l'aide employeur, c'est près de 30% en IDF, moins de 15% en province d'après la Cour des comptes

^{IV} Le plafond varie selon la taille de la population, entre 0,55% et 2% de la masse salariale des entreprises de plus de 11 personnes, hors Île-de-France, La banque postale (2025), « Mobilités du quotidien : entre présent complexe et avenir incertain »

de rappeler que l'inégale répartition des emplois sur le territoire limite son potentiel pour certaines AOM. De plus, le découpage actuel de certaines AOM peut entraîner des difficultés à lever un VM suffisant, notamment pour celles de grandes couronnes ne bénéficiant pas des emplois concentrés dans la métropole, mais ayant des habitants qui se déplacent pour y travailler (cf Figure 2). Il n'existe pas de système de péréquation. Il est estimé que grâce à la dynamique du VM, les recettes des AOM devraient augmenter de 0,8 Md€_{courant} entre 2023 et 2027 hors Île-de-France⁷⁵. Depuis 2025, les régions ont la possibilité de lever une fraction de VM, à ce jour 6 régions l'ont fait.

- De nouvelles sources de financement semblent possibles, comme la taxation des plus-value foncière, une redevance locale liée à la mobilité, une éco-contribution régionale sur les poids lourds, ou des péages urbains, évoquées dans le rapport de la conférence de financement des transports⁷⁶ et identifiées de longue date en économie des transports. En outre, de plus en plus de régions créent des sociétés publiques locales (SPL) pour investir dans leurs matériels roulant⁷⁷. Cela permet de limiter l'endettement de la collectivité et de mutualiser des commandes pour réaliser des économies d'échelle.

Les Services express régionaux métropolitains (Serm) ont des besoins d'investissement variables selon le projet, et des besoins en fonctionnement qui semblent réalisables mais qui restent à trouver pour développer l'offre de transports en commun entre le périurbain et les métropoles. Les études pour développer les Serm sont actuellement financées par les CPER sur la période 2023-2027, mais le financement pour les investissements et pour le fonctionnement n'est pas encore assuré. Un besoin d'investissement de 20 Md€₂₀₂₃ est estimé sur 20 ans, dont 8 Md€ pour le projet de Lille et 3 Md€ chacun pour les projets de Lyon et Toulouse. Concernant l'exploitation, le besoin supplémentaire est estimé +580M€₂₀₂₂/an d'ici 2040, soit moins de +1%/an en € constant. L'ensemble des leviers mentionnés au paragraphe précédent peuvent être mobilisés. En outre, les territoires souhaitant développer un Serm peuvent se faire accompagner par la société des grands projets (SGP) pour le financement, en contractant des prêts de long terme associés à une fiscalité locale. Cette solution ne serait toutefois pertinente que dans certains cas exceptionnels⁷⁸.

■ Références

¹ Leviaux et Péguy (2022), « Le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs tendances et leviers d'action pour les espaces métropolitains français »

² Cerema (2025), « Mobilités du quotidien : tendances et enseignements »

³ Ademe (2025), « émission de GES et mobilité des français »

⁴ Insee, <https://www.insee.fr/fr/information/4803954>

⁵ Ademe (2025), « émission de GES et mobilité des français »

⁶ Cerema (2025), « Mobilités du quotidien : tendances et enseignements »

⁷ Ademe (2024), « Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture »-

⁸ Keolis, Ifop (2026), « Keoscopie municipales »

⁹ Cerema (2025), « Mobilités du quotidien : tendances et enseignements »

¹⁰ Rocci (2015), « Comment rompre avec l'habitude ? Les programmes d'accompagnement au changement de comportements de mobilité »

¹¹ Insee, S. Chaumeron, A. Lécroart (2023), « Le trajet médian domicile-travail augmente de moitié en vingt ans pour les habitants du rural »

¹² Ademe (2025), « émission de GES et mobilité des français »

¹³ Raux et Charmes (2021), « Tous en ville ! Faut-il empêcher l'émiettement périurbain pour décarboner la mobilité ? »

¹⁴ Haut conseil pour le climat (2025), « Relancer l'action climatique face à l'aggravation des impacts et à l'affaiblissement du pilotage », p129

¹⁵ Idrac et Jean (2026), « Mission logistique urbaine durable 2025 »

¹⁶ Intercommunalités de France, La poste (2022), « Logistique urbaine, la capacité à agir des collectivités »

-
- ¹⁷ Données SDES, bilan de la circulation 2023
- ¹⁸ Données OFGL, Les finances des collectivités locales, chapitre 4
- ¹⁹ Cour des comptes (2022), « l'entretien des routes nationales et départementales »
- ²⁰ Observatoire national de la route (2024), « Rapport 2024 »
- ²¹ Réponse du gouvernement au rapport annuel 2025 du Haut Conseil pour le climat
- ²² Gouvernement (2025), « Rapport ambition France transports, financer l'avenir des mobilités »
- ²³ Données IDDRIM
- ²⁴ Sénat (2022), « Sécurité des ponts : face au « chantier du siècle », l'urgence d'une action publique plus ambitieuse », Rapport d'information
- ²⁵ Ighil-Ameur (2022), « Les maisons et les routes exposées au RGA à l'épreuve de l'adaptation au changement climatique »
- ²⁶ Gouvernement (2025), « Rapport ambition France transports, financer l'avenir des mobilités »
- ²⁷ Ademe (2025), « Potentiel de changement de classification des routes pour développer les usages des modes actifs et/ou légers »
- ²⁸ Faure et Héran (2024), « Les retombées économiques de la marche, une première approche »
- ²⁹ Ademe (2025), « Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche »
- ³⁰ Crozet, Mercier (2016), « Induction et évaporation de trafic : revue de la littérature et études de cas. »
- ³¹ Données Insee, https://www.insee.fr/fr/statistiques/2012694#tableau-TCRD_001_tab1_regions2016
- ³² Crédoc, Forum vies mobiles (2025), « Les éconduits de la voiture »
- ³³ Onaps (2025), « N°12 – mobilités actives scolaires »
- ³⁴ Verdot, Salavane et Deschamps (2020), « Activité physique et sédentarité dans la population française. Situation en 2014-2016 et évolution depuis 2006-2007 »
- ³⁵ Litman (2025), « Evaluating Public Transit Benefits and Costs »
- ³⁶ FUB (2025), « Baromètre vélo »
- ³⁷ Ademe (2025), « Mobilité à pied et bilan socio-économique de la marche »
- ³⁸ Cour des comptes (2025), « La mobilité des jeunes en transports collectifs : de la politique tarifaire au renforcement de l'offre dans les territoires » Rapport annuel
- ³⁹ Intercommunalités de France (2023), « L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie »
- ⁴⁰ La banque postale (2025), « Mobilités du quotidien : entre présent complexe et avenir incertain »
- ⁴¹ Association des maires de France, Intercommunalités de France (2025), « Une couverture et des financements encore insuffisants notamment dans les zones rurales »
- ⁴² Intercommunalités de France (2023), « L'organisation des mobilités à l'échelle des bassins de vie »
- ⁴³ Cour des comptes (2025), « la contribution des usagers au financement des transport collectifs urbains »
- ⁴⁴ Sénat (2023), « Les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité » Rapport d'information
- ⁴⁵ AFL (2025), « transport et mobilité : quels leviers de financement pour que les collectivités concilient égalité territoriale et neutralité carbone ? »
- ⁴⁶ La banque postale (2025), « Mobilités du quotidien : entre présent complexe et avenir incertain »
- ⁴⁷ GART, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains
- ⁴⁸ Cour des comptes (2025), « la contribution des usagers au financement des transport collectifs urbains »
- ⁴⁹ Intercommunalités de France, La poste (2022), « Logistique urbaine, la capacité à agir des collectivités »
- ⁵⁰ Baltazar (2024), « Integrating environmental issues into territorial strategies : a methodological contribution to the design of mobility plan »
- ⁵¹ <https://www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite/bassins>
- ⁵² Observatoire des Politiques Locales de Mobilité
- ⁵³ <https://www.france-services.gouv.fr/notre-mission/un-service-public-de-proximite>
- ⁵⁴ Haut conseil pour le climat (2025), « Relancer l'action climatique face à l'aggravation des impacts et à l'affaiblissement du pilotage », p128-129
- ⁵⁵ Autorité de régulation des transports (2024), « Rapport annuel du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023 »
- ⁵⁶ IGEDD (2025), « Mission relative aux gares routières »
- ⁵⁷ Salihou et al. (2022), « Incentives for modal shift towards sustainable mobility solutions: A review »
- ⁵⁸ Observatoire national des mobilités locales
- ⁵⁹ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5039879?sommaire=5040030>
- ⁶⁰ Assemblée nationale (2025), « Rapport d'information sur les dépenses de soutien aux aéroports »
- ⁶¹ Cour des comptes (2023), « le maillage aéroportuaire français »
- ⁶² J. Chevalier (2022), « Les aéroports secondaires en France métropolitaine. Une approche territorialisée des trajectoires entre 1990 et 2016. »

⁶³ Avis de CESER

⁶⁴ Inspection générale des finances (2025), « Le financement des AOM »

⁶⁵ FUB (2025), « baromètre vélo »

⁶⁶ FUB (2025), « baromètre vélo »

⁶⁷ I4CE (2024), « Panorama des financements climat des collectivités territoriales »

⁶⁸ Fondation pour la nature et l'homme (2026), « Comment mieux partager la route pour développer le vélo en territoire peu dense ? »

⁶⁹ Banque des territoires (2023), « Mobilités : intérêt généralisé des (grandes) collectivités pour le vélo et la marche »

⁷⁰ I4CE (2024), « Panorama des financements climat des collectivités territoriales »

⁷¹ Sénat (2023), « Les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité » Rapport d'information

⁷² Inspection générale des finances (2025), « Le financement des AOM »

⁷³ Cerema (2022), « Tarification solidaire dans les transports publics »

⁷⁴ Haut conseil pour le climat (2025), « Relancer l'action climatique face à l'aggravation des impacts et à l'affaiblissement du pilotage », p130

⁷⁵ Inspection générale des finances (2025), « Le financement des AOM »

⁷⁶ Gouvernement (2025), « Rapport ambition France transports, financer l'avenir des mobilités »

⁷⁷ Ville, Rail & Transports (2025), « Pourquoi les SPL suscitent tant d'intérêt en France ? »

⁷⁸ Inspection générale des finances (2025), « Le financement des AOM »