



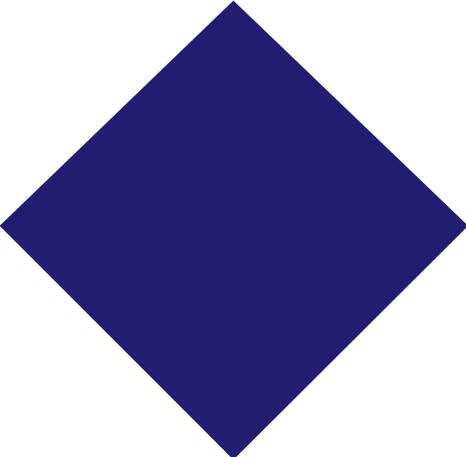
# Le développement de la compétence mobilité, transports, infrastructures des Régions

**Panorama d'exercice de la compétence**

*\*Mise à jour du panorama au 15 mai 2023*

*Présentation à l'IHEDATE*

**RÉGIONS  
DE FRANCE**



Partie 1

**Régions de France,  
Sa commission mobilité, transports, infrastructures**



# La commission mobilité, transports, infrastructures

## Deux piliers organisationnels politiques et techniques



- Philippe DEZAC**: commission transport
- Oean BARDAIL**: commission travaux et infrastructures
- Chester LEONCE**: VP Aménagement du territoire, désenclavement et transports
- David ZOBDA**: Conseiller exécutif Aménagement, développement durable, transports, transition énergétique
- Salime MDERE**: 1<sup>e</sup> VP Aménagement territoire, Infras et Foncier
- Ali OMAR**: 3<sup>e</sup> VP adm générale, Transport et Transition écologique
- Jacques TECHER**: VP Travaux et routes
- Normane OMARJEE**: VP Désenclavement aérien, maritime et numérique
- Patrice BOULEVART**: VP Mobilités durables

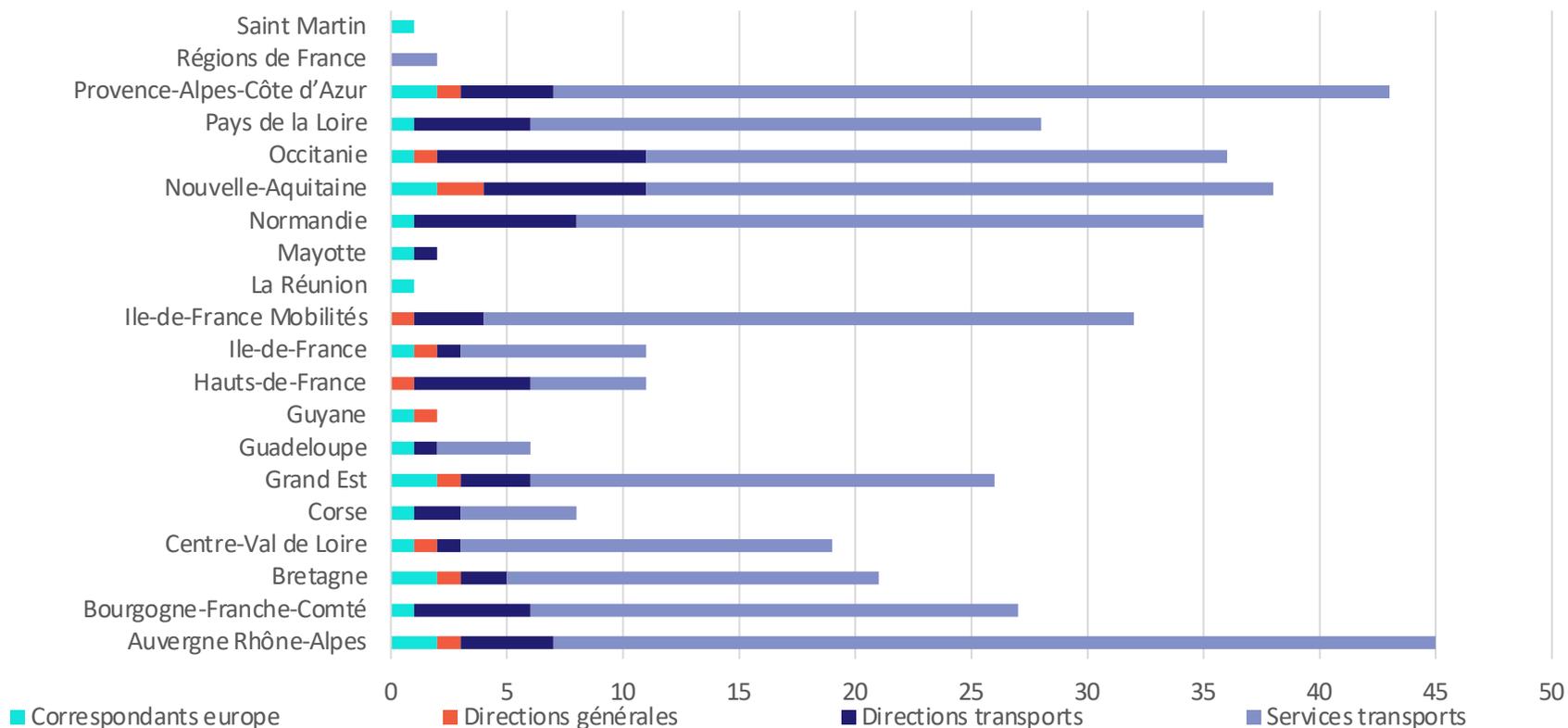
*... appuyée par les pilotes des groupes de travail de Régions de France*

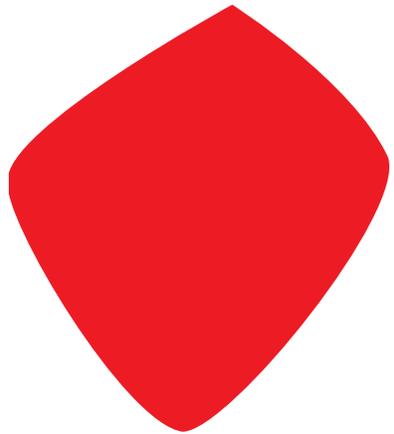


La commission mobilité, transports, infrastructures

# L'organisation des groupes de travail de la commission

- **Un réseau de plus de 450 experts techniques dans l'ensemble des régions**  
*(et de 70 correspondants niveaux élus/cabinets au niveau de la commission)*





Partie 2  
**Quelques chiffres clés**



Chiffres clés

## Les compétences mobilité des régions

- Organisation des **transports ferroviaires et routiers** de voyageurs
  - 1-1,1M de voyageurs/jour TER, 2,5M de voy/jour Transilien
  - 0,2M de voyageurs/jour en autocars hors scolaires
  - 3,6Mds€ de contribution publique à l'exploitation des TER (*hors 8,2Mds€ dans le cas d'IDFM*)
- Organisation des **transports scolaires** hors agglomération
  - 2/2,1M d'élèves/jour, soit 80% de PDM sur les élèves éligibles au transport scolaire
  - 2,4Mds€ de contribution publique à l'exploitation des transports routiers
- Architectes de l'**intermodalité** et de la mise en œuvre de la LOM dans les territoires
  - Développement de MaaS régionaux
  - Définition (en cours) de 10 à 20 bassins de mobilité par région



## Chiffres clés

# Une évolution progressive des compétences, au-delà du seul rôle d'autorité organisatrice de la mobilité

**Une compétence ferroviaire progressive depuis 1997**

Expérimentation du TER



Gestion des infrastructures  
ferroviaires corses (AO depuis 1991)



Régionalisation du STIF/IDFM



Compétence du TER



« Liberté tarifaire »  
pour les TER



Possibilité de reprise  
en propriété des matériels roulants



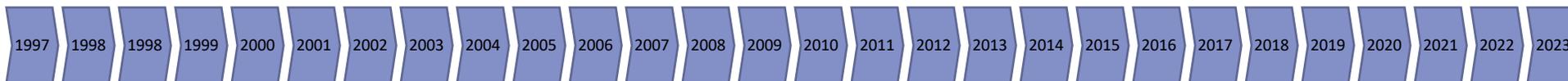
Reprise partielle des Intercités



Reprise en gestion des  
LDFT



Préparation de l'ouverture  
à la concurrence





## Chiffres clés

# Une évolution progressive des compétences, au-delà du seul rôle d'autorité organisatrice de la mobilité

**Une compétence ferroviaire progressive depuis 1997**

Expérimentation du TER



Compétence du TER



Gestion des infrastructures ferroviaires corses (AO depuis 1991)



Régionalisation du STIF/IDFM



**Une compétence des services routiers et scolaires depuis 2017**

« Liberté tarifaire » pour les TER



Possibilité de reprise en propriété des matériels roulants



Reprise des compétences autocars interurbains et scolaires



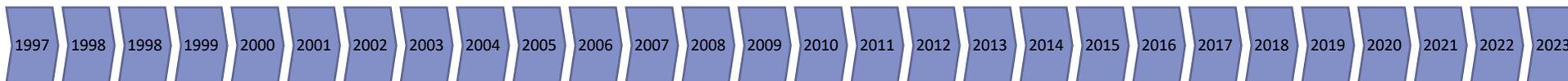
Reprise partielle des Intercités



Reprise en gestion des LDFT



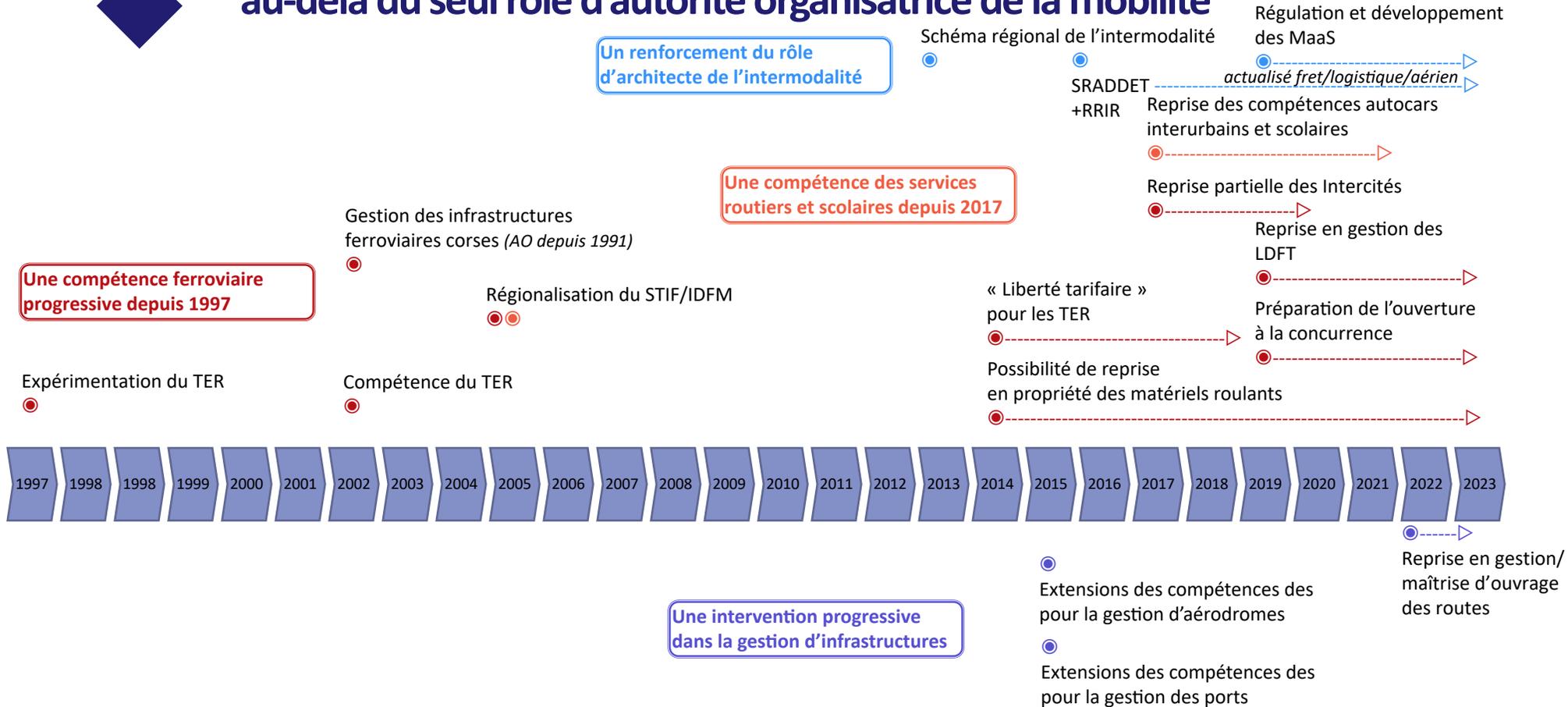
Préparation de l'ouverture à la concurrence





## Chiffres clés

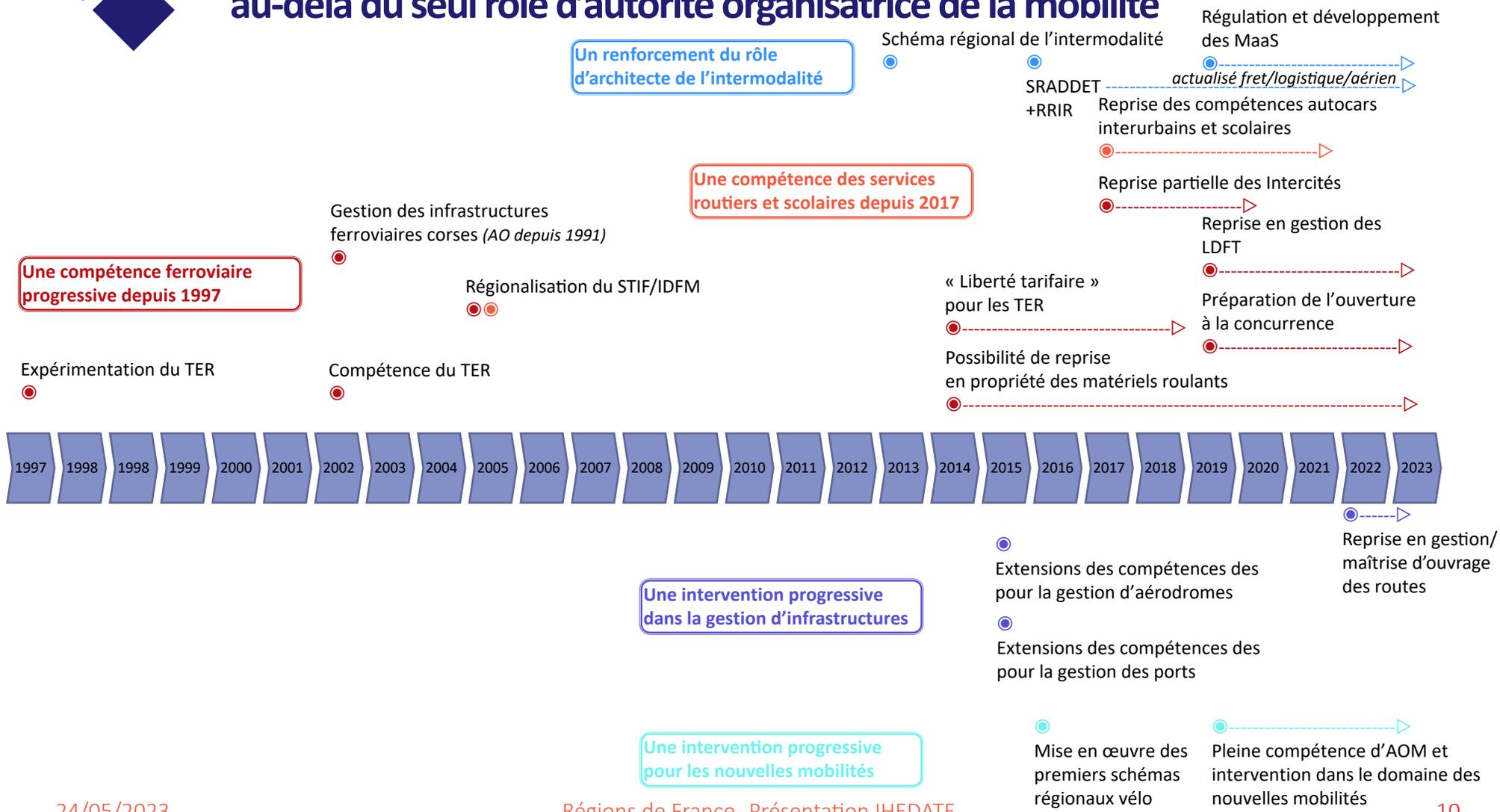
# Une évolution progressive des compétences, au-delà du seul rôle d'autorité organisatrice de la mobilité





## Chiffres clés

# Une évolution progressive des compétences, au-delà du seul rôle d'autorité organisatrice de la mobilité

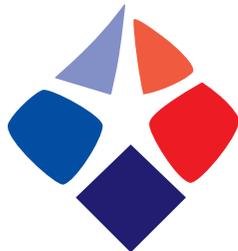




Chiffres clés

## Le premier budget des régions (*avec IDFM*), mais des incertitudes sur sa pérennité

- La mobilité représente **40% du budget des régions et d'Ile-de-France Mobilités**, soit 12Mds€/an (*et 10,5Mds€ pour IDFM*), avec des incertitudes budgétaires fortes :
  - Depuis 2020, 680M€ de pertes « nettes » des comptes d'exploitations des services de transports, autant pour Ile-de-France Mobilités
  - Depuis 2018, un contentieux fiscal de +80M€/an pour TER et +120M€/an en 2018-2020 pour IDFM
  - Une augmentation des péages devraient également augmenter de +8%/an à partir de 2024, soit +25% d'ici à 2026
    - ⚠ Des effets encore différés de la crise économique: les charges des TER ont évolué de +300/400M€ en 2022 (*malgré un effet recettes de 100/150M€*), les charges des cars interurbains et scolaires de +150/200M€ également en 2022, ces effets étant probablement prolongés en 2023 (IDFM est également impacté par +600M€ de surcoûts en 2022 et +450M€ en 2023)
- Les investissements en cours pour le développement du réseau ne sont pas financés quant à leur exploitation future :
  - 1,2Md€ pour la SGP, et un montant encore inconnu au regard **des enjeux de développement des futurs SEM/RER métropolitains**
  - **Le financement des mobilités dans les territoires peu denses** faisait également l'objet d'un non-traitement dans le cadre de la LOM



Chiffres clés

## Un rôle majeur en termes d'investissements, mais des enjeux essentiels pour en assurer leurs financements

- Régions et Ile-de-France Mobilités investissent en moyenne **3,7Mds€/an**, **principalement dans le secteur ferroviaire** (*hors IDFM en propre, 2,3Mds€*)
  - Matériels roulants ferroviaires et ateliers à hauteur de 1,8Mds€ (TER et Transilien)
  - Infrastructures ferroviaires à hauteur de 1Md€ (*655M€ régions, 370M€ par conventionnement IDFM-SNCF Réseau*)
    - ⚠ Ces données n'incluent pas les redevances d'accès (*160M€ payés directement en fonctionnement par IDFM à SNCF Réseau*) et les péages à SNCF Réseau (*760M€ régions et 600M€ IDFM*) et G&C (*280M€ régions et 140M€ IDFM*), soit près de 2Mds€, alors qu'il manque encore 1Mds€/an pour la régénération du réseau hors gares, et plus du double pour son automatisation
    - ⚠ Ces données n'incluent pas les effets potentiels de la crise économique sur les investissements : les évolutions de l'indice TP01 sont estimées à +33% d'ici 2024 par rapport à 2020
- Hors ferroviaire, un financement des **routes**, à hauteur de 550M€/an, dont 220M€ en régions hors Corse et outre-mer, 80M€ pour la Corse et 250M€ pour les collectivités outre-mer pleinement compétentes
  - ⚠ Ces données n'incluent pas les enjeux des régions pour : le financement du verdissement des matériels roulants (1200 automoteurs et 50 000 autocars), la régénération des LDFT (6,4Mds€ non financés).



## Chiffres clés

# Un rôle majeur en termes d'investissements, mais des attentes non-satisfaites sur la contractualisation Etat-régions

Identification des crédits AFITF nouvelles ressources ? Passage législatif de potentielles des crédits AFITF nouvelles ressources ?

● PLFR ● PFL 2024

Premiers mandats  
CPER/relance 2021-2022

● Octobre/Novembre  
2020

Transmission des mandats CPER  
Signature des CPER

● Février mars, avril, mai 2023 ● « à l'été 2023 »

2020

2021

2022

2023

2024

● Mars 2022 1<sup>er</sup> rapport COI  
attentes exprimées tous financeurs de 22,3Mds€<sub>2020</sub>/an en 2023-27, contre 13Mds€/an de référence, et 15,6Mds€/an sur 2018-22

Etat/AFITF : 6,5Mds€<sub>2020</sub>/an en 2023-27, contre 3,4Mds€/an de référence, et 4,3Mds€/an sur 2018-22

Collectivités/UE : 6,5Mds€<sub>2020</sub>/an en 2023-27, contre 8,5Mds€/an de référence, et 4,9Mds€/an sur 2018-22

● Janvier 2023 2<sup>nd</sup> rapport COI  
scénario budgétaires actualisés de 16,9 à 19,6Mds€<sub>2023-2027</sub> tous financeurs, face à un cadrage gouvernemental 11Mds€<sub>2023-2027</sub>,

Etat/AFITF : 4,7 à 5,8Mds€<sub>2020</sub>/an en 2023-27, face à un cadrage gouvernemental 1,7Md€/an

Collectivités/UE : 4,8 à 6,5Mds€<sub>2020</sub>/an en 2023-27, face à un cadrage gouvernemental 2,1Md€/an



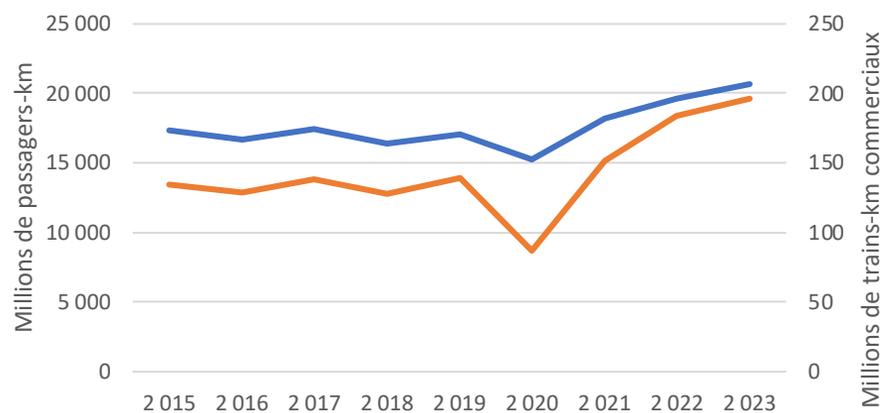
Chiffres clés

## Une évolution contrastée

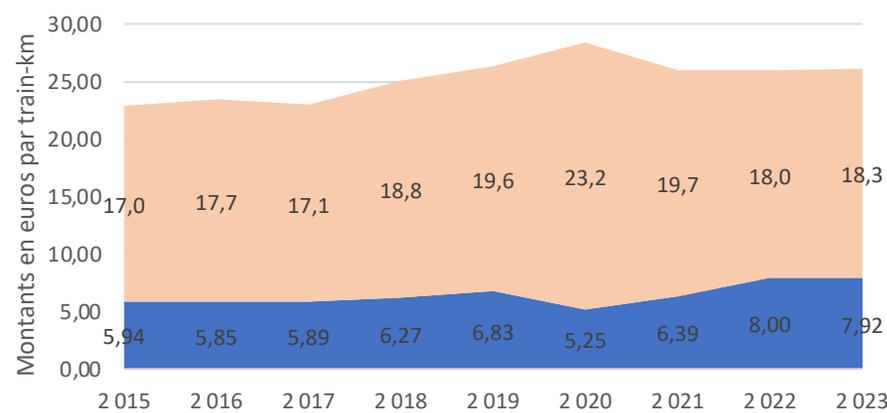
avec de multiples biais statistiques à prendre en compte

- En budget de référence, **3,6Mds€/an de contribution** des régions au déficit d'exploitation des TER, 3,3Mds€ de contribution au déficit d'exploitation du Transilien (IDFM) en 2022 (*sur un budget d'exploitation de près de 10Mds€ pour tous les transports en Ile-de-France*)
- **1,1Mds€ de recettes directes du TER** avec des écarts de ratio recettes/dépenses de 15% à 35%, 0,9Md€ de recettes du Transilien (sur des recettes directes totales de 2,8Mds€ tous transports confondus en Ile-de-France)

Perspectives d'évolution de l'offre et trafic TER



Evolution des recettes/dépenses

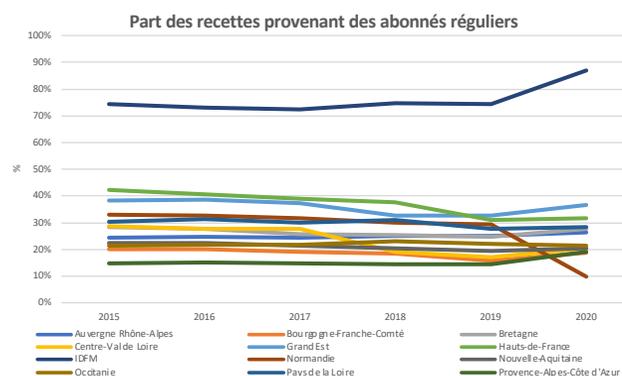
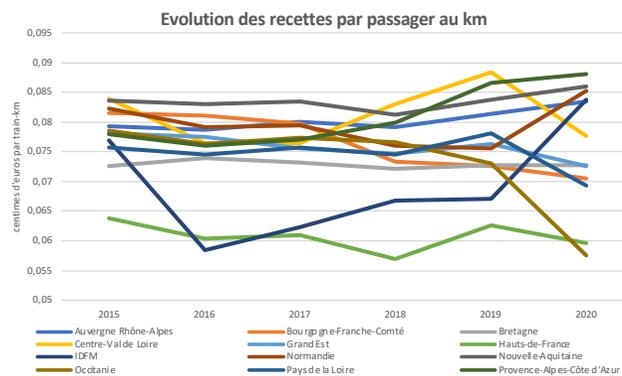
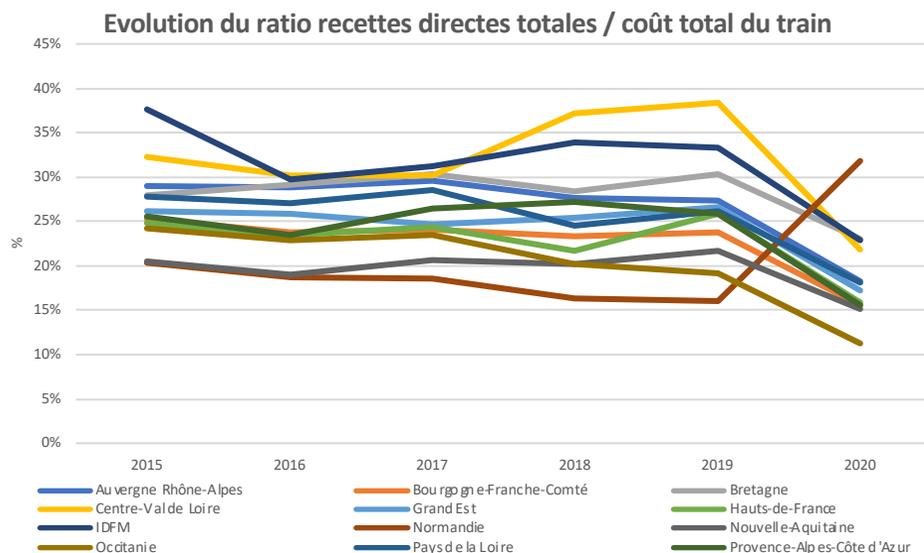




Chiffres clés

# Une évolution contrastée avec de multiples biais statistiques à prendre en compte

- 1,1/1,2Mds€ de recettes directes du TER avec des **écarts de ratio recettes/dépenses de 15% à 35% en fonction des régions**



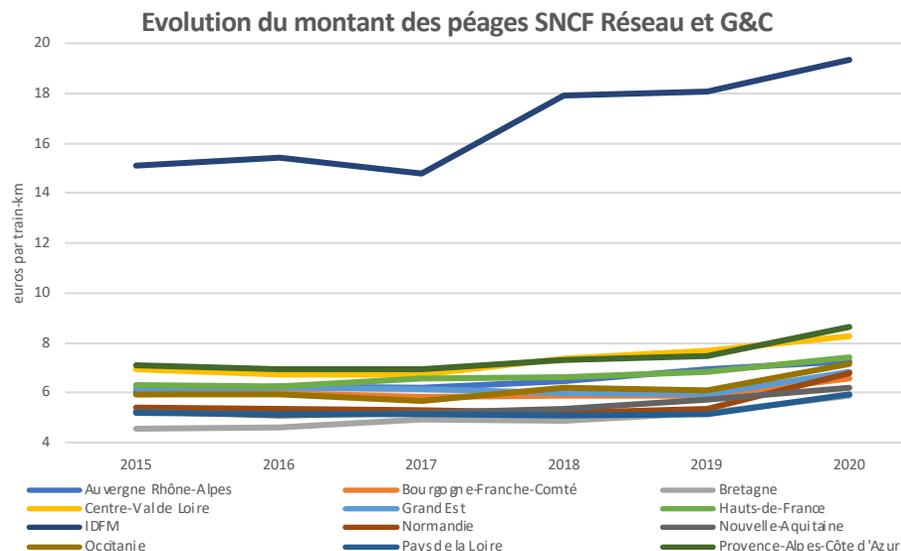


Chiffres clés

## Une évolution contrastée

avec de multiples biais statistiques à prendre en compte

- **Rappel des chiffres clés** : 880M€/an de péages TER à SNCF Réseau, 600M€/an de péages Transilien à SNCF Réseau sous forme de redevance et 160M€/an sous forme de forfait (*la redevance d'accès est payée en Ile-de-France par IDFM, alors qu'elle est payée par l'Etat au titre des TER pour les autres régions à hauteur de 1,7Md€/an*), et enfin 280M€/an de péages TER à SNCF Gares & Connexions et 140M€/an de péages Transilien à SNCF G&C





## Partie 3

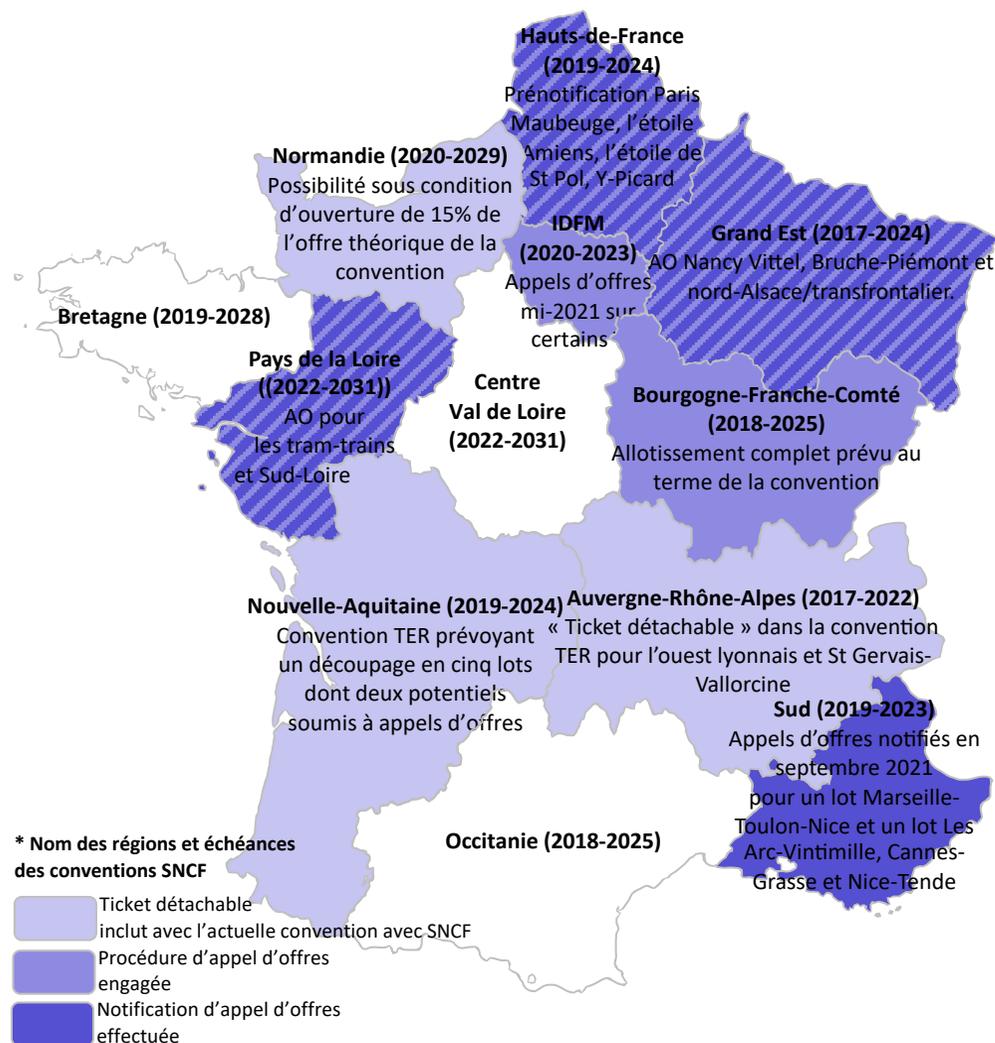
# La mise en perspective des nouvelles expressions de besoin des régions

**Note préalable : les cartographies et monographies régionales présentées dans cette étude ont été complétées à partir d'informations des régions à date de publication de la synthèse. Celles-ci ne sont pas figées et peuvent différer en fonction des orientations prises par les régions.**



# La préparation de l'ouverture à la concurrence

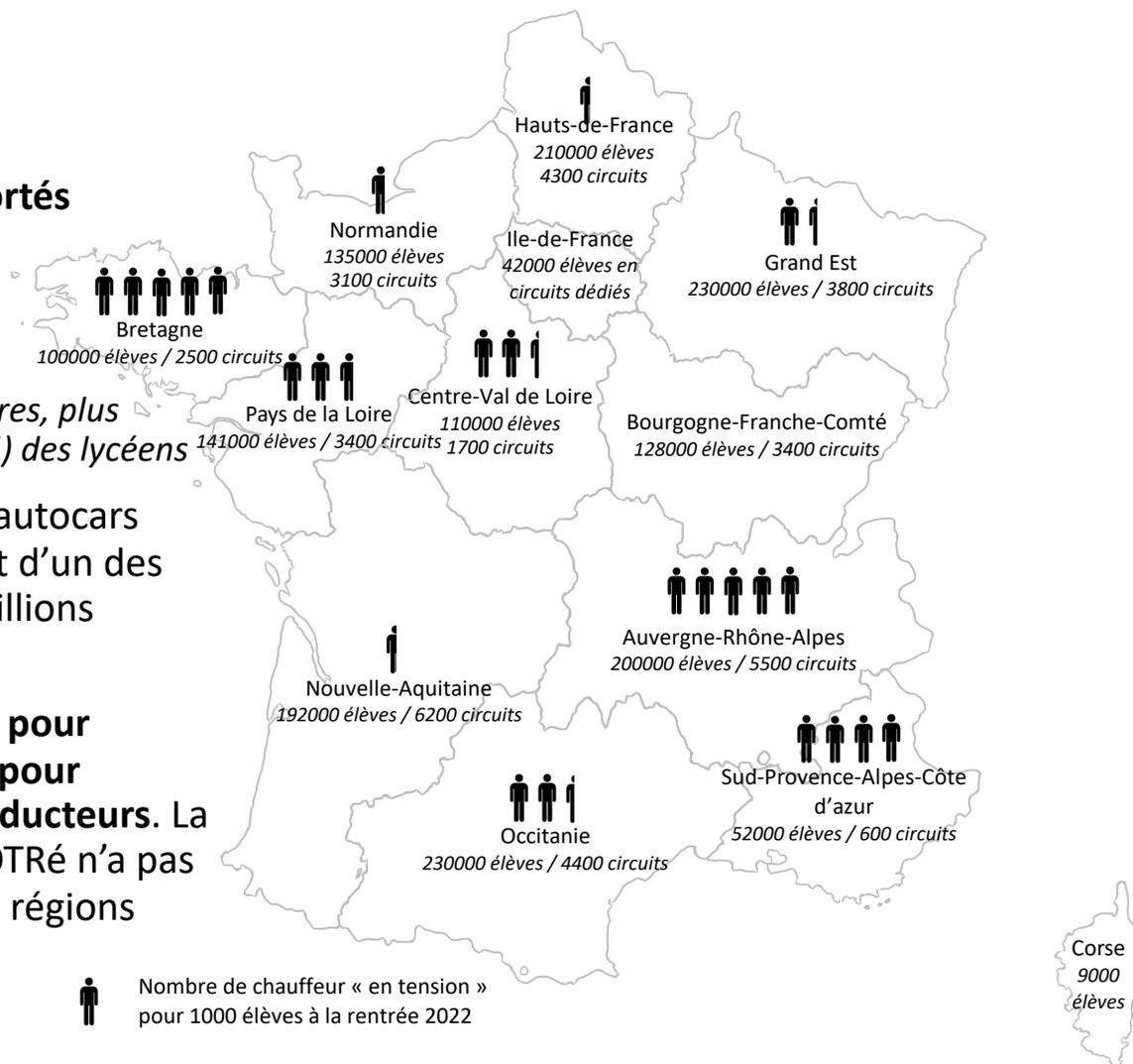
- La **préparation de la concurrence** est aujourd'hui abordée de manière concrète par la majorité des régions
- Les premières **notifications d'appels d'offres** ont été effectuées par les régions Sud, Grand Est, Hauts-de-France et Pays de la Loire, les calendriers ont également été définis en Bourgogne-Franche-Comté et Ile-de-France





# Une organisation de proximité avec les transports routiers et scolaires

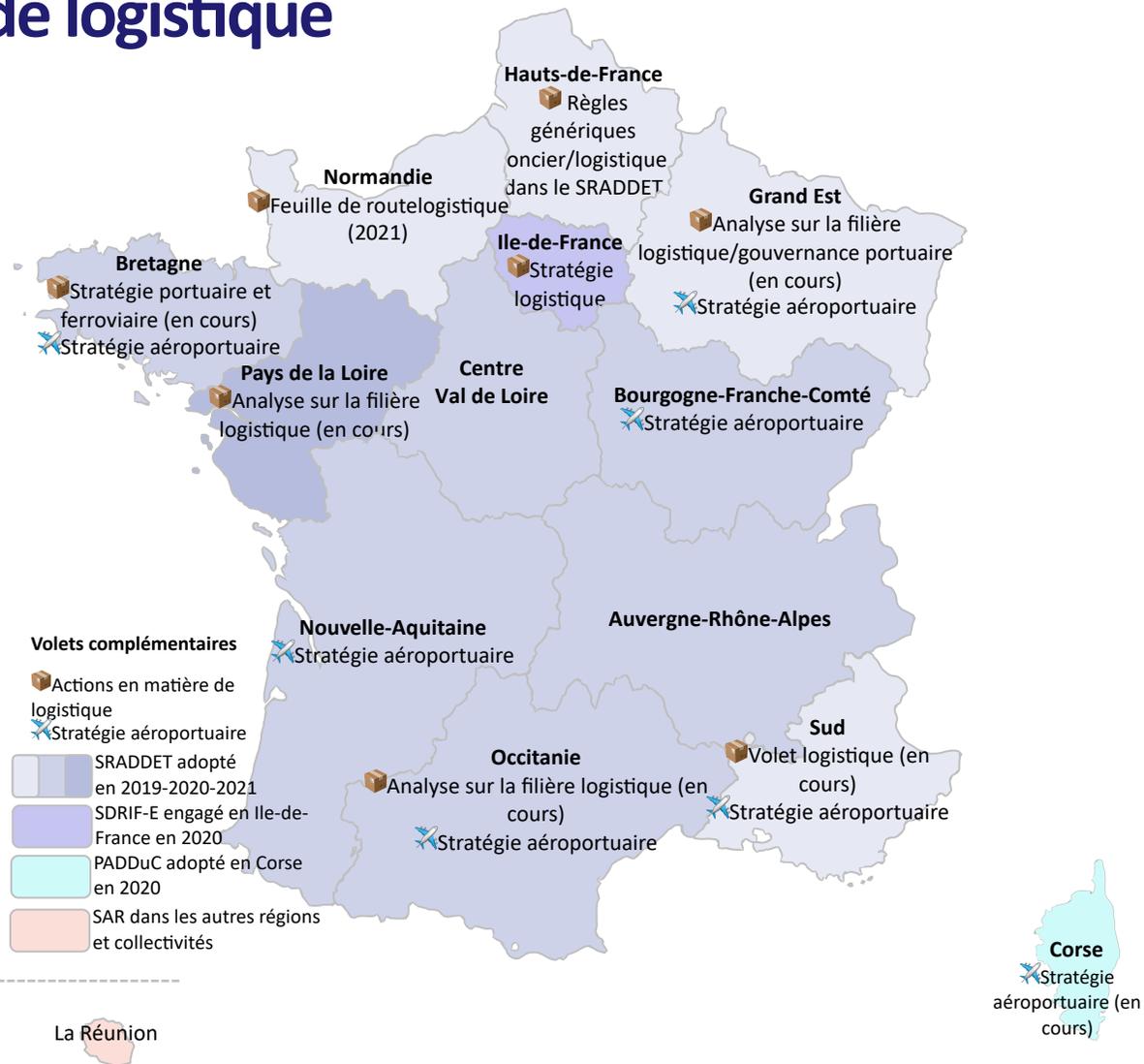
- Environ **1,9 millions d'élèves sont transportés quotidiennement** par les régions hors agglomération et hors Ile-de-France  
*En moyenne en raisonnant en part de marché : seuls 10% des élèves en primaire hors agglomération empruntent les transports scolaires, plus d'un tiers (39%) des collégiens, et la moitié (51%) des lycéens*
- Un tiers emprunte des lignes régulières d'autocars interurbains, les autres élèves empruntant d'un des **40 000 circuits dédiés** pour environ 1,3 millions d'élèves
- **Les Régions ont pris leurs responsabilités pour identifier tous les leviers conventionnels pour sécuriser l'attractivité des métiers de conducteurs.** La reprise de compétence du fait de la loi NOTRÉ n'a pas eu d'impact sur le tissu conventionnel des régions





# Un rôle croissant en matière de planification, y compris en matière de fret et de logistique

- La loi 3DS fait évoluer les compétences des régions en matière de planification, en intégrant notamment dans le SRADDET des orientations complémentaires en matière de stratégie aéroportuaire et de logistique



Guyane

Guadeloupe

Martinique

Mayotte

La Réunion

Corse

Stratégie aéroportuaire (en cours)

24/05/2023

Régions de France- Présentation IHEDATE

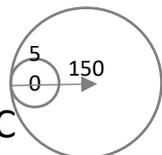
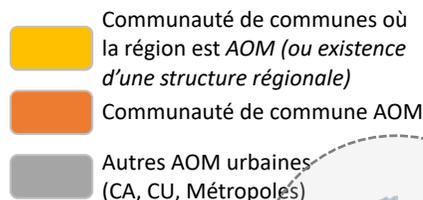
20



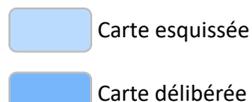
# Une mise en œuvre progressive de la LOM

- **Autant de communautés de communes (CDC) ont pris la compétence AOM que de CDC où la région est AOM locale.** Seules trois CDC ont fait part de leur souhait d'une reprise en bloc des compétences de la région
- On estime à **250 et 275 les bassins de mobilité** sur le territoire de taille variable en fonction des régions

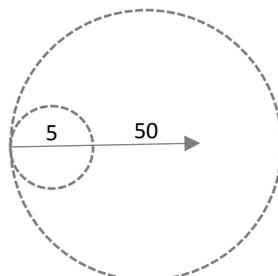
## Nombre d'EPCI dans la région



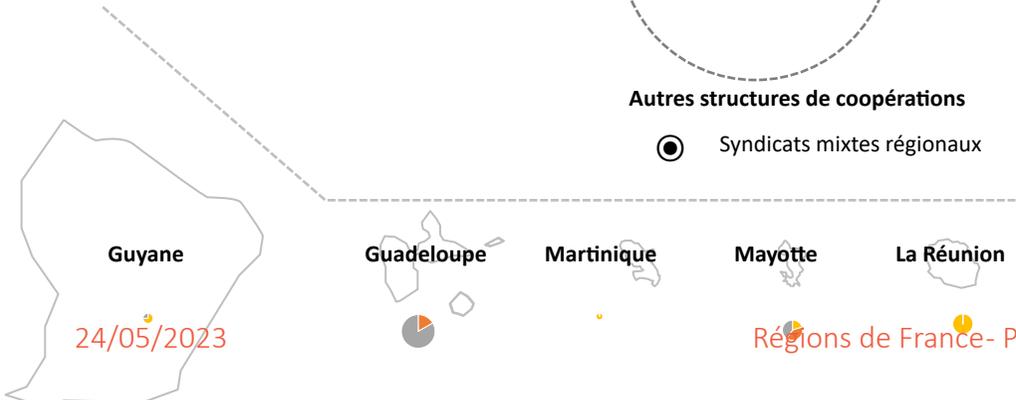
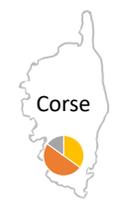
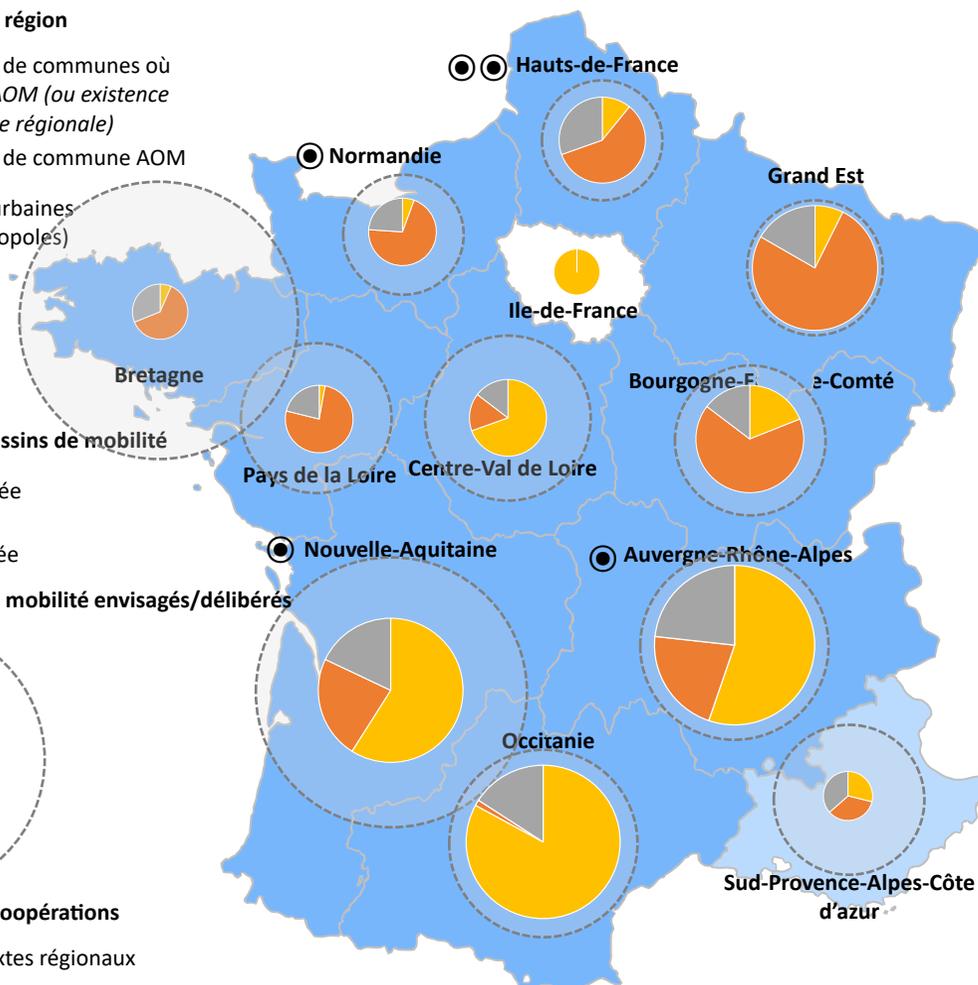
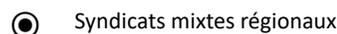
## Mise en œuvre des bassins de mobilité



## Nombre de bassins de mobilité envisagés/délibérés



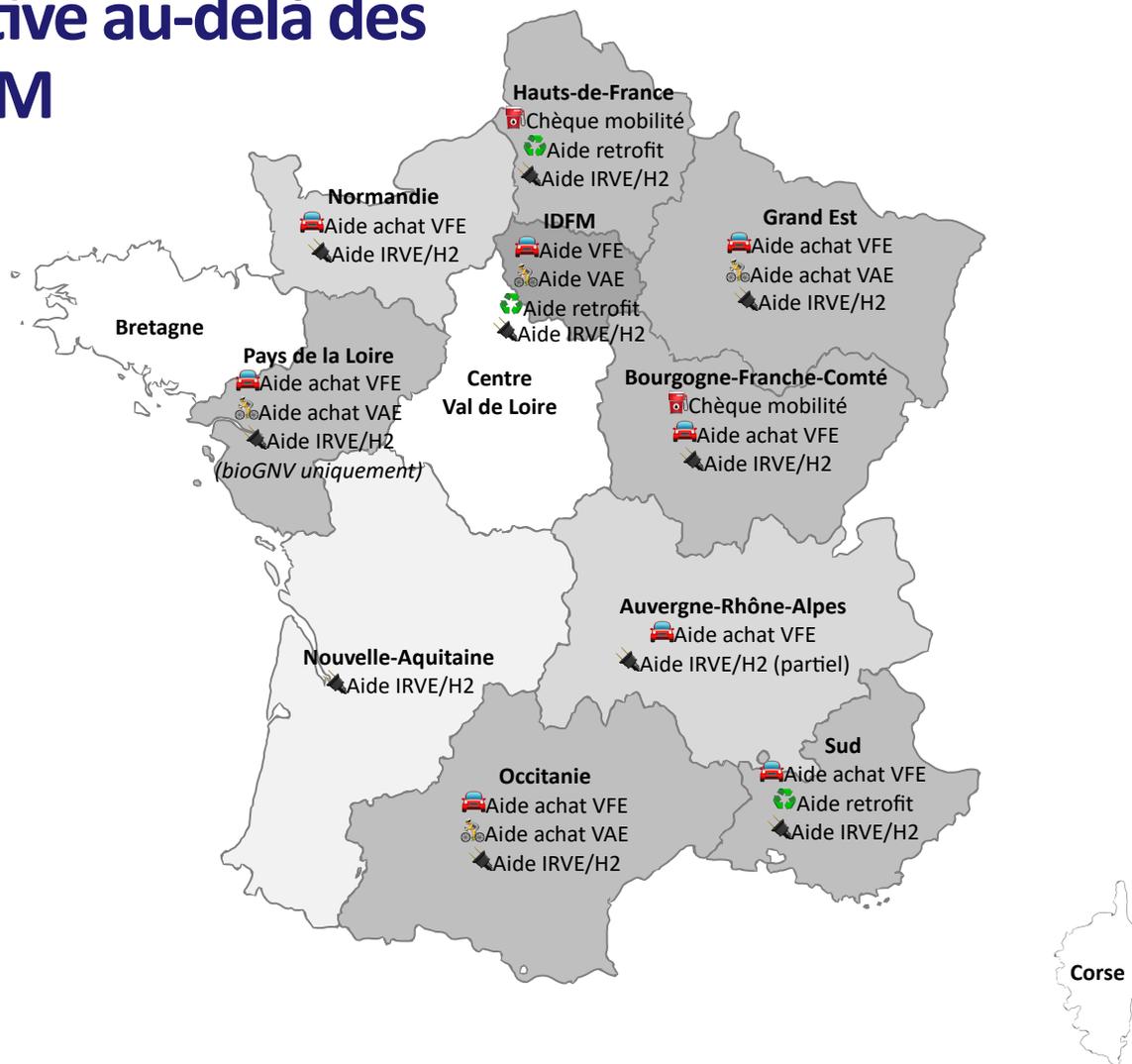
## Autres structures de coopérations

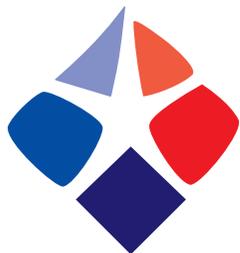




# Des aides ponctuelles pour la mobilité individuelle/collective au-delà des compétences d'AOM

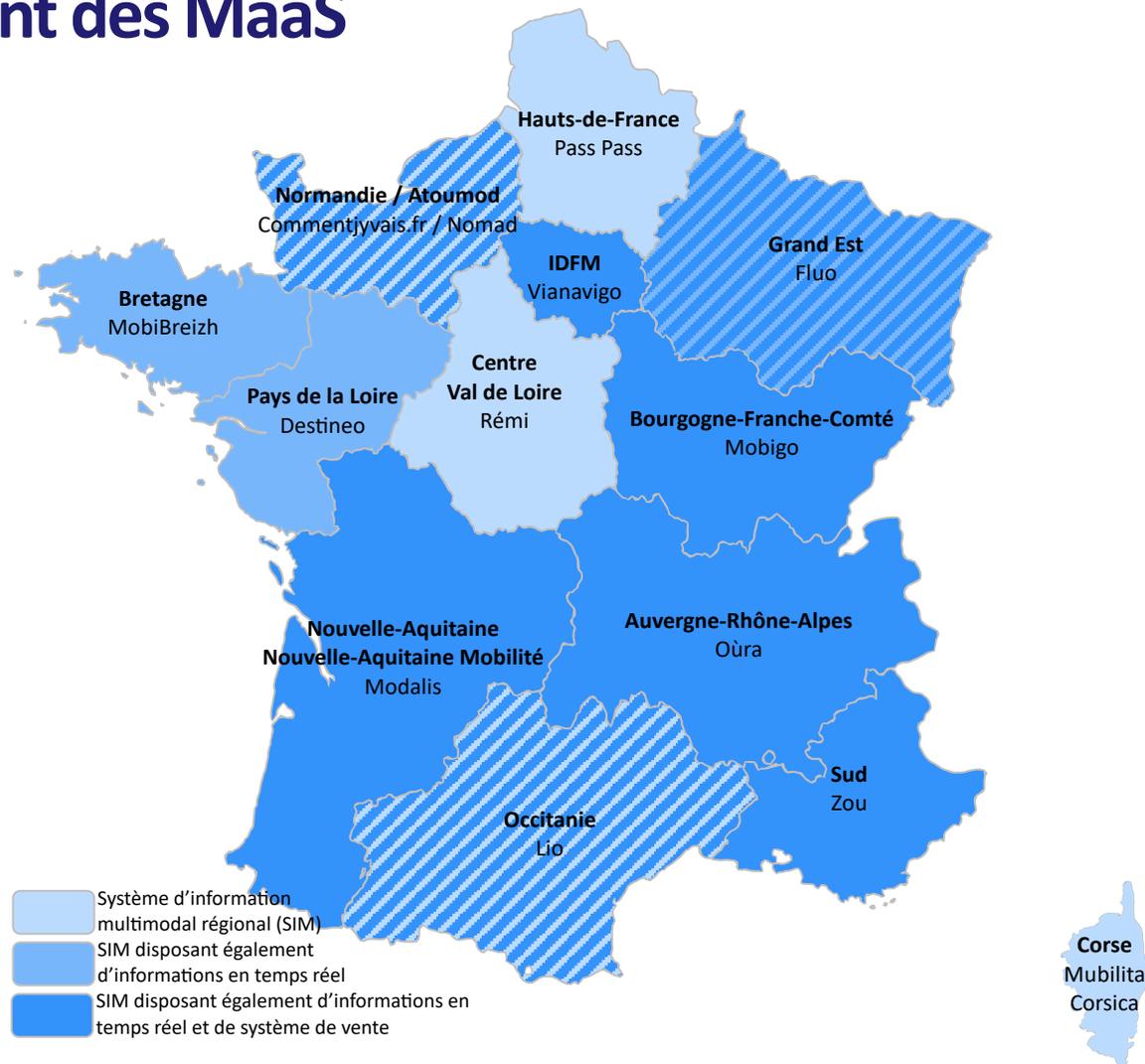
- D'un point de vue fiscal, des exonérations de carte grise pour tous les VFE
- Des dispositifs d'aide à l'achat de VFE dans la majorité des régions, étendu au retrofit dans certains cas
- Un soutien ponctuel au développement de borne de recharges





# Une optimisation de l'intermodalité et le développement des MaaS

- Toutes les régions disposent d'un SIM régional doublé d'une marque régionale
- Les deux-tiers des SIM transmettent des informations en temps réel
- Si seuls cinq dispositifs incluent également la possibilité de vente de titre en s'affranchissant de l'opérateur, des réflexions sont en cours pour la majorité d'entre eux



1 quai de Grenelle, 75015 Paris, France  
Tél : +33 1 45 55 82 48  
[contact@regions-france.org](mailto:contact@regions-france.org)  
[www.regions-france.org](http://www.regions-france.org)

# RÉGIONS DE FRANCE

24/05/2023

Régions de France- Présentation IHEDATE

