

**PLF 2026 :
UN CADRE BUDGETAIRE ET FISCAL
POUR ANCRER LES AVANCEES DE LA CONFERENCE NATIONALE SUR
LE FINANCEMENT DES MOBILITES**

Qu'est-ce que l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ?

L'UTPF est l'organisation professionnelle française représentative des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires de gares et d'infrastructures ferroviaires.

Pourquoi les transports publics et ferroviaires sont un investissement d'avenir essentiel

La société française est à un tournant de son histoire et les transports publics et ferroviaires sont une réponse à nombre de défis qu'elle doit relever. Ils constituent en effet la colonne vertébrale de notre tissu économique, facilitent l'accès à l'emploi, mais aussi l'inclusion dans nos sociétés parfois fracturées. Si leur utilité n'est plus à prouver, ces transports ont des besoins de financements criants à combler. Ces besoins de financement tendent à augmenter à mesure que les exigences sur la qualité de l'offre se renforcent, et que la population croît.

Les avantages des transports publics et ferroviaires sont nombreux. Ils constituent tout d'abord un outil incontournable pour le pouvoir d'achat et la cohésion sociale : la voiture seule coûte 420 euros par mois en moyenne¹ alors qu'un abonnement mensuel de transport collectif seulement 31 euros dans les villes de province et 88 euros pour toute l'Île-de-France, pour un usage illimité. Pour les actifs, ce montant est remboursé *a minima* à 50% par l'employeur, alors que les tarifs solidaires, parfois gratuits ou presque, rendent la mobilité accessible aux personnes fragiles.

La mobilité est toujours la première étape pour répondre à nos besoins et aspirations : travailler, se former, se soigner, se distraire, voir ses proches. Le Secours Catholique indique que dans les territoires ruraux, « les 'déserts médicaux', l'éloignement des écoles, des commerces ou encore 'les zones blanches numériques' sont un facteur d'appauvrissement pour tous les habitants du territoire, quels que soient leurs revenus »².

Les inégalités économiques et territoriales dans l'accès à ces besoins fondamentaux, par le coût de la voiture individuelle et l'éloignement des services publics confèrent aux transports collectifs la vocation de rendre l'épanouissement de ces besoins accessible à tous.

¹ De 2017 à 2022, le Réseau Action Climat estime que le coût de possession et d'usage de la voiture est passé de 3 680 € à 4 210 € par an (dont 1 419 € de dépenses en carburants et lubrifiants), soit une augmentation de près de 14 %.

² *Territoires ruraux en panne de mobilité*, rapport du Secours Catholique, 2024 (<https://www.secours-catholique.org/m-informer/publications/territoires-ruraux-en-panne-de-mobilite>)

Ils sont également l’allié incontournable de la décarbonation : ils génèrent 50 fois moins de gaz à effet de serre que le transport routier individuel ou de marchandises. Décarbonation qui s’applique aussi à ce secteur, quand plus de 50% des voyages en transports collectifs en ville sont aujourd’hui réalisés avec un mode électrique, que 60% du réseau ferroviaire est électrifié, et que la transition des flottes s’accélère.


Dans ce domaine, l’innovation est la loi : nouvelles motorisations moins polluantes et moins émissives, métro automatique, véhicules partagés autonomes, amélioration de l’information voyageur grâce à des technologies de pointe : le secteur des transports publics et ferroviaires est une filière d’excellence, vitrine du savoir-faire français.

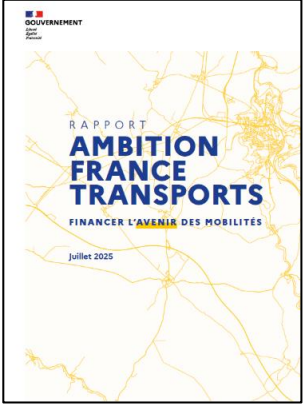
Le report modal, à savoir le changement de comportement vers des modes décarbonés, est particulièrement efficace en ce qui concerne les transports collectifs et ferroviaires : un bus seul permet de retirer 40 voitures de la circulation, quand un train de marchandises remplace 40 camions. Ce sont autant de congestion, de bruit, et d’accidents en moins.

Ils sont également un atout indéniable pour l’emploi et le développement des territoires. Ils facilitent l’accès aux zones d’emploi pour les salariés et encouragent ainsi l’implantation des entreprises qui savent qu’elles profiteront d’opportunités de recrutement accrues. Les employeurs et les salariés bénéficient par ailleurs d’un mode de déplacement moins accidentogène, sachant que les accidents de parcours constituent aujourd’hui la première cause de mortalité au travail, responsables également de 6 millions de jours d’incapacité de travail par an.

Avec près de 30 000 km de lignes et 3 000 gares et haltes ferroviaires réparties partout en France, dont 200 en Grande Vitesse – ce qui est unique en Europe, les trains contribuent à connecter les territoires, leurs populations et participent à leur désenclavement.

Enfin, les transports publics et ferroviaires représentent à eux seuls environ 260 000 emplois locaux, non délocalisables, en CDI, à temps plein et répartis dans toute la France.

 C’est pour toutes ces raisons que le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités – lancée le 5 mai par François Bayrou et clôturée le 9 juillet par le ministre Philippe Tabarot – présente comme son tout premier point de consensus dégagé « l’importance du développement des modes collectifs et massifiés pour réussir la transition écologique, renforcer la cohésion des territoires et améliorer la résilience des infrastructures face au changement climatique ».



Le choc d’offre : une attente forte des Français, une nécessité reconnue

Si le recours à la voiture reste pour beaucoup indispensable, en particulier dans les zones peu denses et sur les derniers kilomètres, il convient de développer massivement une offre de mobilité alternative sur tous les territoires pour offrir au plus grand nombre des solutions de déplacement qui soient abordables et durables pour leur vie de tous les jours.

De même, si la logistique du dernier kilomètre ne peut pas se dispenser de camions pour livrer les marchandises dans les commerces de centre-ville, il est indispensable de développer le fret ferroviaire et permettre ainsi aux Français d'être approvisionnés par un transport de marchandises respectueux de la planète et des territoires.

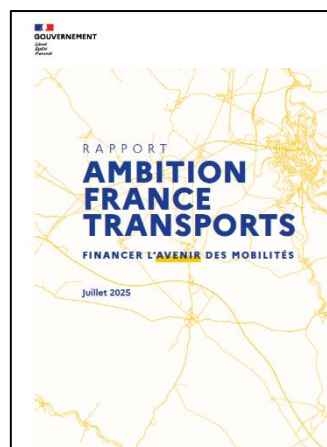
Plus de transports en commun et plus de trains, avec plus de fréquence, plus d'amplitude horaire et sur des territoires plus étendus ! C'est un impératif pour offrir aux citoyens, aux employeurs et aux entreprises des solutions alternatives au tout-voiture et au tout-camion.



Le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités en appelle bien à un « choc d'offre massif indispensable » et souligne que le nécessaire développement de l'offre de transports collectifs répond à la fois à :

- un enjeu social
→ « L'équité sociale impose d'accroître les solutions de mobilité alternatives à la voiture, facteur clé de pouvoir d'achat, d'insertion sociale et de mobilité professionnelle. Selon le sondage réalisé par le ministère des Transports, un tiers des Français ont déjà renoncé à une opportunité professionnelle en raison de l'insuffisance de l'offre de transport ».

- et à un enjeu écologique
→ « L'atteinte des objectifs de décarbonation du secteur des transports fixés par la SNBC 3 nécessite d'accroître les déplacements en transports collectifs de 25% d'ici 2030 par rapport à 2019, de tripler la part des déplacements en vélo et de faire diminuer la part modale de la voiture de 81% à 76% ».



Le rapport en appelle également à un « développement significatif du fret ferroviaire » en tant que « levier stratégique de la transition écologique du transport de marchandises et vecteur de développement des territoires ».

Des besoins de financement clairement identifiés et partagés



Après 10 semaines de travaux intenses ayant rassemblé l'ensemble des acteurs de l'écosystème, le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités a posé un constat clair quant aux besoins de financement pour le secteur.

Développement de l'offre de transports publics :

Le rapport pointe des « investissements annuels supplémentaires dans les transports collectifs par rapport à aujourd'hui entre 700 M€ et 1 Md€ pour atteindre les objectifs climatiques et répondre aux besoins de mobilité ». Il ajoute que « ce surcroît d'investissement se traduira également, à raison des mises en services de ces

investissements, par une hausse des dépenses de fonctionnement, notamment liées à la masse salariale supplémentaire pour déployer les services et aux charges d'énergie ». Le rapport en conclut qu'il est impératif de renforcer et de diversifier le modèle économique des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ».

Régénération et modernisation du réseau ferroviaire :

Le rapport confirme « un besoin d'investissement supplémentaire de 1,5 Md€ par an à partir de 2028 (par rapport aux 3,1 Md€ investis annuellement en 2024) pour améliorer la performance et la résilience du réseau ferroviaire national structurant ». Il est précisé que « ces investissements constituent un plancher pour stabiliser l'état du réseau structurant. Un montant inférieur pourrait occasionner des fermetures ou des ralentissements permanents affectant jusqu'à 10 000 km de lignes du réseau ». Par ailleurs, « les coûts de remise en état des lignes aujourd'hui qualifiées d'intérêt régional et local représenteraient un investissement annuel de 600 M€, à comparer aux 400 M€ investis en 2024 à travers les contrats de plan État-Région ». A noter que ce besoin d'investissement est clairement confirmé dans le rapport 2024 de l'ART³.

Fret ferroviaire :

Le rapport évalue le besoin d'investissement supplémentaire à 300 M€/an à court terme pour accroître la performance et la résilience des infrastructures de fret ferroviaire. En effet, « les travaux de la conférence ont affirmé la nécessité de procéder aux investissements recensés par la Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire, qui s'élèvent à 4,5 Md€ à horizon 2032, soit une hausse de 300 M€/an par rapport aux montants annuels investis ces dernières années (200 M€/an). Ils permettraient la régénération des installations dédiées existantes (capillaires, voies de service, installations de tri), leur modernisation (augmentation des capacités, rehaussement des gabarits) et le développement des plateformes de transport combiné ».

L'importance du PLF 2026 et de la loi-cadre annoncée pour passer des paroles aux actes

Comme elle l'a fait dans le cadre des derniers PLF et à l'occasion de la récente conférence nationale sur le financement des mobilités, l'UTPF plaide pour un ambitieux plan de financement qui devra :

- permettre aux AOM de dégager de nouvelles sources de financement pour exploiter leurs réseaux de transport public ;
- accompagner les AOM et les entreprises ferroviaires dans leurs stratégies d'investissement : verdissement des flottes de bus, locomotives électriques, développement de parking relais et de systèmes de transport en site propre (Bus à haut niveau de service, métro, tramway...);
- accélérer la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire ;
- faciliter et financer l'adaptation au changement climatique des gares, des ateliers et des réseaux ;
- soutenir les opérateurs de fret ferroviaire.

³ « Contrairement à la France, les dépenses européennes dans les infrastructures ferroviaires ont connu, depuis 2019, une croissance forte, de 36 % en euros courants, supérieure à l'inflation (19 %). Même si les investissements ont augmenté d'environ 12 % en France, cette évolution, inférieure à l'inflation (de +14,9 % entre 2019 et 2023), témoigne d'une baisse en termes réels ».

Le 9 juillet dernier, le ministre Philippe Tabarot a exposé les orientations issues de la conférence et retenues par le Gouvernement pour « refonder le financement du modèle de transport français ». Le ministre a alors annoncé l'élaboration d'une loi-cadre destinée à concrétiser ces orientations.

Cette loi-cadre doit comporter deux volets :

- un « volet principal » annoncé pour décembre 2025 ;
- un « volet programmatique » présenté ultérieurement, car élaboré sur la base du travail de re-priorisation des projets pour lequel le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) a été mandaté, et qui définira les projets d'investissement et leur financement. Selon le ministère, « cette programmation pluriannuelle permettra de redéfinir la trajectoire d'investissements pour les années à venir ».

Le projet de loi-cadre devrait inclure plusieurs annonces faites par le ministre et saluées par l'UTPF, en l'occurrence :

➤ *des engagements financiers forts – très attendus – en faveur du réseau ferroviaire*

Le Gouvernement a annoncé qu'il fixerait comme priorité la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire et graverait « dans le marbre de la loi l'objectif de 1,5 Md€ par an supplémentaire à compter de 2028 ». Le ministre a prévu pour cela de recourir à plusieurs pistes de financement défendues par l'UTPF, que ce soient les certificats d'économies d'énergie (CEE) ou la mobilisation de capitaux privés pour certains types de projets pertinents en lien avec la modernisation.

➤ *la réforme du modèle des concessions des autoroutes et le maintien du principe du péage autoroutier avec un fléchage vers les transports des recettes associées aux nouvelles concessions*

Le Gouvernement a annoncé le futur fléchage de 100% des recettes associées aux nouvelles concessions « vers les investissements dans les transports » (soit 2,5 Md€ par an supplémentaires à compter de 2036).

Au-delà de la question – essentielle – des réseaux d'infrastructure, il est urgent d'aider les territoires à continuer de développer une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle. Il s'agit d'une impérieuse nécessité pour mieux relier les périphéries et ainsi préserver la cohésion sociale dans notre pays. Or si le ministre Tabarot a rappelé qu'il était essentiel de répondre à « l'accroissement des besoins de mobilité » chiffrés à +50% d'ici 2050 pour les transports collectifs, il n'a cependant fait aucune annonce pour reprendre à son compte les préconisations qui ont émané de la conférence nationale pour renforcer le modèle économique des AOM.

Dans l'attente de la loi-cadre précitée et en complément du dispositif extra-budgétaire des certificats d'économies d'énergie (CEE) – sur lequel nous reviendrons ultérieurement –, le PLF 2026 revêt une importance considérable pour d'ores et déjà mettre en œuvre des recommandations clés qui ont émané de la conférence nationale.

En parallèle, l'UTPF et ses adhérents, conscients de la situation globale des finances publiques, et en particulier des AOM, s'engagent à maximiser l'impact de chaque euro dépensé en transport public et ferroviaire sur leur territoire. Ils poursuivront ainsi leur travail de pédagogie auprès de l'ensemble des parties prenantes pour optimiser les ressources existantes et garantir l'efficacité des dépenses.

Synthèse des propositions :

Attentes pour la partie I du PLF

❖ **Axe 1 : Permettre aux AOM de dégager de nouvelles sources de financement pour développer l'offre de transport public**

- Augmenter le taux plafond du Versement mobilité en-dehors de l'Île-de-France
- Affecter aux AOM une fraction accrue du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)
- Capter une partie des plus-values foncières générées par la mise en place d'infrastructures de transport public et ferroviaire
- Augmenter le taux plafond de la taxe de séjour et affecter la surtaxe aux AOM

❖ **Axe 2 : Préserver le patrimoine ferroviaire national**

- Affecter à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)
- Rendre éligible au mécénat SNCF Gares & Connexions pour les dons des entreprises et des particuliers affectés à la rénovation de son patrimoine remarquable

❖ **Axe 3 : Soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant la planète**

- Pérenniser l'exonération de cotisations et contributions sociales pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75%

❖ **Axe 4 : Instaurer une fiscalité plus équitable entre les modes de transport de marchandises**

- Appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons autoroutiers concurrents des grands corridors de fret ferroviaire

Attentes pour la partie II du PLF

❖ **Axe 1 : Encourager l'investissement dans les transports publics urbains**

- Mettre en place un bonus écologique pour aider les collectivités à acquérir des bus électriques ou à hydrogène

❖ **Axe 2 : Soutenir le fret ferroviaire**

- Renforcer le dispositif actuel de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire

Attentes pour la partie I du PLF

❖ Axe 1 : Permettre aux AOM de dégager de nouvelles sources de financement pour développer l'offre de transport public

Proposition : Augmenter le taux plafond du Versement mobilité en-dehors de l'Île-de-France

Le Versement mobilité (VM) est un impôt payé par les employeurs d'un territoire sur leur base salariale, avec un taux variable en fonction de la population de l'agglomération concernée, de la présence de transports en commun en site propre et de l'éventuelle dimension touristique du dit territoire.

Cet impôt représente la 1^{ère} source de financement du transport en commun en France (40% en moyenne), fort d'un modèle de financement unique au monde. Son utilité n'est donc plus à prouver, permettant aux collectivités de développer leur offre sans faire payer l'intégralité de la facture aux usagers, et ainsi proposer une offre sociale. Il permet donc, par effet rebond, une meilleure attractivité des territoires, ces derniers étant mieux desservis par les transports publics.

Revendication clé, réitérée lors de la conférence Ambition France Transports, les quatre grandes associations d'élus – GART, Régions de France, France urbaine et Intercommunalités de France – demandent unanimement une « majoration du Versement mobilité pour les AOM urbaines »⁴. L'UTPF soutient cette demande légitime des collectivités.

A noter que dans son rapport⁵ intitulé *Décentralisation : Le temps de la confiance*, remis au Chef de l'Etat le 30 mai 2024, le député Éric Woerth préconise de la même manière que « dans les métropoles, le plafond du Versement mobilité [puisse] être réhaussé à condition qu'existe un projet de développement de transports en commun, comme les RER métropolitains, et que cette augmentation fasse l'objet d'une concertation approfondie avec les représentants des entreprises au niveau local ».

De la même manière, et parce qu'à « cadre réglementaire et fiscal inchangé, l'équilibre budgétaire des AOM pourrait être rapidement fragilisé », l'Institut de l'Economie pour le Climat (I4CE) se prononce pour une « augmentation des taux du Versement mobilité » dans son dernier rapport⁶ intitulé *Financement de la transition : quelles marges de manœuvre autour du besoin de financement public ?* (juillet 2024).

⁴ Communiqué de presse des 4 associations publié le 27 septembre 2023 : https://www.gart.org/wp-content/uploads/2023/09/CP-com-mun-sur-le-modele-economique_27092023.pdf

⁵ <https://www.vie-publique.fr/rapport/294470-decentralisation-le-temps-de-la-confiance>

⁶ <https://www.i4ce.org/publication/financement-transition-marges-manoeuvre-besoin-financement-public-climat/>

Le rapport final de la récente conférence nationale sur le financement des mobilités conclut que « le modèle économique des AOM pourrait être renforcé selon deux scénarios qui ne sont pas antagonistes », le premier scénario consistant justement à « s'appuyer sur un déplafonnement du versement mobilité sous conditions ». Le rapport indique qu'à « titre d'illustration, une hausse de 0,1 point du VM pour les AOM locales hors Ile-de-France (déjà au plafond) génèrerait un rendement d'environ 360 M€ ».

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Resté stable pendant des années (de 2017 à 2024⁷), le taux plafond du Versement mobilité a récemment évolué en Ile-de-France dans le cadre de la loi de finances 2024. Par principe d'équité territoriale et pour permettre à toutes les AOM d'augmenter ce financement si elles le souhaitent, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'augmenter les plafonds du VM pour les AOM urbaines en-dehors de l'Île-de-France (qui n'ont pas évolué depuis 2011) – en concertation avec les milieux économiques locaux et dans le respect des équilibres entre les sources de financement – dans les territoires qui ont des projets d'augmentation de l'offre.

Bien entendu, augmentation du taux plafond ne veut pas dire augmentation systématique du taux du Versement mobilité sur tous les territoires car les AOM sont dans des situations très différentes en termes de base de VM et de besoins d'offre, et elles pourront décider d'appliquer le nouveau taux plafond ou pas. Il est important de leur laisser une flexibilité locale.

Proposition : Affecter aux AOM une fraction accrue du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1)

Le système d'échanges de quotas carbone est un système vertueux dans la mesure où il met à contribution les secteurs qui ont le plus fort impact négatif sur la planète. C'est le principe fondamental du pollueur-payeur. Pour compenser leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, les entreprises couvertes par le système européen d'échange de quotas d'émission (dit ETS) doivent en effet acheter une proportion croissante de quotas par le biais d'enchères. C'est de ces enchères que les États tirent les revenus de l'ETS.

Dans le cas de la France, les revenus générés par l'ETS 1 ont représenté un produit brut d'environ 2,4 milliards d'euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l'Etat, la récente révision de la directive européenne impose aux Etats membres de consacrer 100% de leurs revenus « ETS 1 » à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels les transports publics et ferroviaires⁸. Il n'existe cependant aucun pourcentage de fléchage obligatoire des revenus ETS vers nos secteurs.

⁷ Pour la Région Île-de-France

⁸ « Investissement dans des formes de transport qui contribuent de manière significative à la décarbonation du secteur et dans l'accélération de la transition vers ces formes de transport, y compris le développement de services et de technologies de transport ferroviaire de passagers et de marchandises et de bus respectueux du climat »

Parce que les transports publics et ferroviaires contribuent au quotidien à réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut impérativement leur réserver une partie des recettes du système ETS.

Dans un rapport intitulé *Gouvernance et financement des AOM*, le MEDEF s'est prononcé en 2024 en faveur de la création d'un « fonds pour le développement des transports en commun sur la base du produit de la mise aux enchères des quotas carbone ».

Concernant ces revenus « ETS 1 » et dans le cadre des discussions sur le PLF 2025, le sénateur Jean-François Husson, Rapporteur général de la commission des finances, a déposé (au nom de la commission des finances) un amendement⁹ proposant « une affectation pérenne, de 250 millions d'euros dès 2025, et qui aurait vocation à augmenter au fil des années, à mesure de l'accroissement des besoins de financements des AOM et du dynamisme de cette ressource ». Adopté en séance publique, le principe d'une affectation a été conservé lors de la CMP mais avec un montant réduit à 50 millions d'euros. Ainsi, tel que codifié à l'article 43 de la loi n° 2012-1509 du 29 décembre 2012 de finances pour 2013, « une fraction de 50 millions d'euros du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre [...] est affectée chaque année aux autorités organisatrices de la mobilité ».

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Afin d'aider les AOM à développer l'offre de transport collectif sur leurs réseaux, l'UTPF demande aux pouvoirs publics de porter le montant de la fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1) affectée aux AOM à 250 millions d'euros.

Proposition : Capter une partie des plus-values foncières générées par la mise en place d'infrastructures de transport public et ferroviaire

La mise en place d'infrastructures de transport et donc de desserte d'un territoire augmente logiquement l'attractivité de celui-ci, et par voie de conséquence, la valeur du foncier. Aussi les effets positifs du transport collectif bénéficient-ils directement aux acteurs tirant profit de cette manne foncière, comme les promoteurs immobiliers. Un des grands principes de ces plus-values pourrait être de les flécher vers l'acteur qui porte l'investissement (dans le cas, par exemple, d'un embranchement ferroviaire qui évite le passage de camions dans un village, ou la construction d'une ligne de tramway, de métro ou d'un téléphérique à proximité d'opérations immobilières).

La Cour des comptes, dans son rapport de 2022 dédié aux transports en commun franciliens, considère qu'il « serait légitime de faire profiter à Ile-de-France Mobilités de la valorisation d'une partie de la plus-value immobilière que les collectivités territoriales et les entreprises tirent de la mise en service des gares et stations des

⁹ https://www.senat.fr/amendements/2024-2025/143/Amdt_I-2181.html

nouvelles lignes de RER, métro et tramway ». Pour la Cour, « plusieurs leviers, notamment fiscaux, sont envisageables, comme les taxes foncières, les droits de mutation, l'imposition des plus-values ».

Pour sa part, le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités met en exergue « le développement de la fiscalité sur les plus-values foncières induites par le développement des infrastructures de transports pour capter une part de la rente foncière ».

Selon le rapport, « une modulation des droits de mutation à titre onéreux (DMTO), perçus par les départements sur les ventes immobilières (entre 5 et 6 % du prix de vente), en fonction de la proximité à un service de transport pourrait être envisagée, avec une affectation aux AOM ». Le point positif est qu'un « barème différencié selon le degré d'accessibilité et de desserte pourrait ainsi inciter les territoires à densifier l'urbanisation autour des pôles de transport et générer des recettes supplémentaires sans création de taxe ». Cependant, le rapport Bozio-Wasmer (2024) identifie les DMTO comme l'un des prélèvements les plus inefficients et déconseille d'y recourir à grande échelle en raison de l'élasticité de l'assiette (une hausse de 0,7 point du taux départemental réduit les transactions), de son effet régressif, des freins induits à la mobilité résidentielle et du fait qu'ils entraînent une mauvaise allocation du parc immobilier.

Par conséquent, la conférence nationale sur le financement des mobilités a analysé une autre piste consistant à « taxer le stock foncier et créer une contribution foncière spécifique sur les parcelles qui vont ou ayant bénéficié d'une revalorisation liée à un gain d'accessibilité, par les transports publics, mesuré objectivement (réduction du temps de trajet, desserte directe, etc.) ». Ce mécanisme reposerait sur une logique de contribution proportionnelle à l'avantage privé tiré d'un investissement public. Selon le rapport, cette contribution sur le stock – qui serait perçue par les AOM tant urbaines que régionales – « nécessite une base juridique nationale, mais pourrait être mis en œuvre localement par les collectivités, sur le modèle de la taxe GEMAPI ou de certaines surtaxes foncières facultatives ».

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de créer au bénéfice des AOM une contribution foncière spécifique sur les parcelles qui vont ou ont bénéficié d'une revalorisation liée à un gain d'accessibilité par les transports publics et ferroviaires.

Proposition : Augmenter le taux plafond de la taxe de séjour et affecter la surtaxe aux AOM

Dans leur rapport d'information de juillet 2023 sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité, les sénateurs Hervé Maurey et Stéphane Sautarel préconisent « de permettre aux AOM d'instituer une majoration de taxe de séjour pour les hébergements haut de gamme ».

Selon eux, « l’institution d’une telle ressource pour les AOM serait cohérente avec l’objectif poursuivi, en permettant de faire contribuer les touristes au financement des services de transport dont ils bénéficient fortement ». Ils précisent : « instituée sur délibération de l’intercommunalité exerçant la compétence d’AOM locale, elle pourrait prendre la forme d’une majoration des tarifs applicables aux hébergements haut de gamme de 2 à 5 euros en fonction de la catégorie à laquelle appartient l’établissement (les hôtels 3, 4 et 5 étoiles ainsi que les palaces). En tout état de cause, le taux de taxe de séjour devrait rester relativement faible comparé au prix des nuitées, de sorte que l’effet économique de la mesure demeurerait limité. Cet instrument pourrait constituer une source de financement puissante pour les AOM, dont le rendement pourrait atteindre 1,2 Md€ sur la période 2025-2030 ».

Dans le même ordre d’idée, le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités évoque, parmi « la création de nouvelles ressources fiscales locales dédiées », la possibilité de « mise en place d’une taxe additionnelle à la taxe de séjour, à l’instar de ce qui a été mis en place en Île-de-France ». En effet, la loi de finances pour 2024 a institué une nouvelle taxe additionnelle à la taxe de séjour au profit d’Île-de-France Mobilités (IDFM). Celle-ci s’élève à 200 % de la taxe de séjour. Elle concerne Paris ainsi que les communes et communautés de communes de la région Île-de-France. De plus petites agglomérations pourraient également en bénéficier, comme le démontre l’exemple de Nyons, en Suisse¹⁰.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Comme cela a été fait pour l’Île-de-France dans le cadre de la loi de finances 2024, et par principe d’équité territoriale, l’UTPF demande aux pouvoirs publics de donner la possibilité aux AOM en dehors de l’Île-de-France de créer une surtaxe sur la taxe de séjour qui leur serait affectée.

❖ **Axe 2 : Préserver le patrimoine ferroviaire national**

Proposition : Affecter à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d’émission de gaz à effet de serre (ETS 1)

Comme précédemment expliqué, les revenus générés par l’ETS 1 ont représenté un produit brut d’environ 2,4 milliards d’euros en 2023. Si ces sommes sont versées au budget général de l’Etat, la récente révision de la directive européenne impose aux Etats membres de consacrer 100% de leurs revenus « ETS 1 » à une série limitée de secteurs verts parmi lesquels figurent les transports ferroviaires.

Le rapport final de la conférence nationale sur le financement des mobilités a clairement confirmé « un besoin d’investissement supplémentaire de 1,5 Md€ par an à partir de 2028 (par rapport aux 3,1 Md€ investis annuellement en 2024) pour améliorer la performance et la résilience du réseau ferroviaire national structurant ».

¹⁰

<https://regiondenyon.ch/wp-content/uploads/2025/01/PR-49-2025-Financement-carte-Explore.pdf>

Outre le projet de loi-cadre annoncé pour décembre 2025 et qui doit « graver dans le marbre de la loi l'objectif de 1,5 Md€ par an supplémentaire à compter de 2028 » pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire, il demeure essentiel de mettre d'ores et déjà en place les conditions juridiques nécessaires pour garantir ces financements futurs. Cela devra passer par l'affectation à l'AFIT, dès 2026 et jusqu'en 2028, d'une fraction du produit des revenus ETS 1 (de l'ordre de 100 M€ en 2026, 200 M€ en 2027 et 300 M€ en 2028).

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Afin de sanctuariser une enveloppe minimale de 600 M€ à l'horizon 2028 en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire, l'UTPF demande aux pouvoirs publics d'affecter à l'AFIT une fraction du produit de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre (ETS 1).

Proposition : Rendre éligible au mécénat SNCF Gares & Connexions pour les dons des entreprises et des particuliers affectés à la rénovation de son patrimoine remarquable

Les gares appartiennent au domaine public de l'Etat et représentent, pour nombre d'entre elles, un important intérêt patrimonial, architectural et culturel. Qu'ils s'agissent de fresques, boiseries, stucs, marquises ou des Grandes Halles Voyageurs (GHV), les gares sont le reflet de l'excellence ferroviaire et du patrimoine industriel français.

Conséquence de décennies de sous-investissements, comme l'a souligné un rapport de la Cour des Comptes en 2021¹¹, ces actifs présentent aujourd'hui des signes marqués d'usure, susceptibles de compromettre leur pérennité et à terme la sécurité des voyageurs, de tous les salariés et prestataires travaillant en gare.

Le niveau des investissements nécessaires pour rénover les seules GHV devrait s'élever à plus de 56 M€/an en moyenne sur les 10 prochaines années et connaître un pic de 76 M€/an en moyenne entre 2028 et 2033. En l'absence de financements additionnels, un risque pèse sur la capacité de SNCF Gares & Connexions à financer intégralement ces investissements sur fonds propres.

Dans un contexte de tension budgétaire et afin de ne pas faire porter la charge du financement de la régénération de notre patrimoine remarquable sur les diverses compagnies ferroviaires et donc *in fine* sur l'utilisateur du train via une hausse des redevances, il est d'intérêt général de permettre à la société affectataire de ces gares par la loi (chargée d'en assurer la modernisation, la gestion et la valorisation patrimoniale – missions coûteuses par nature) de bénéficier de dons de la part d'entreprises et de particuliers selon le régime fiscal applicable en matière de mécénat.

¹¹ <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-04/20210420-rapport-gares-ferroviaires-voyageurs.pdf>

Cette proposition a pour objectif d'ouvrir aux organismes publics dont la gestion est désintéressée et ayant pour principale activité la gestion de gares et la valorisation de ce patrimoine appartenant au domaine public de l'État, la possibilité de percevoir les dons d'entreprises et de particuliers. Ceci sur le modèle de l'éligibilité précédemment accordée par le législateur à d'autres sociétés de capitaux publics.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

L'UTPF demande aux pouvoirs publics d'ouvrir la possibilité de percevoir les dons d'entreprises et de particuliers pour les sociétés de capitaux dont les actionnaires sont l'Etat, dont la gestion est désintéressée et qui ont pour activité principale la gestion de gares et la valorisation de ce patrimoine appartenant au domaine public de l'Etat.

❖ **Axe 3 : Soutenir le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant la planète**

Proposition : Pérenniser l'exonération de cotisations et contributions sociales pour la prise en charge par l'employeur des titres d'abonnements de transports publics jusqu'à 75%

Face à l'augmentation générale des prix et à l'urgence écologique, le contexte oblige à proposer des solutions pour concilier protection du pouvoir d'achat et baisse des émissions. Le transport public étant la colonne vertébrale d'une mobilité durable, il faut permettre aux employeurs, qui le peuvent et le souhaitent, de participer davantage à la prise en charge des abonnements de transports publics de leurs employés et d'en faire la promotion auprès de leurs salariés

Jusqu'à l'été 2022 la loi prévoyait une exonération de cotisations et contributions sociales mais dans la limite de 50% de ces frais d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur lieu de résidence habituelle et leur lieu de travail.

La loi de finances rectificative pour 2022 a permis de porter ce plafond d'exonération de 50 à 75% pour les années 2022 et 2023, ce qui a permis aux salariés de bénéficier d'un gain supplémentaire de pouvoir d'achat exonéré d'impôt sur le revenu. Les dernières lois de finances ont permis de prolonger le dispositif pour les années 2024 et 2025 mais, sans nouvelle reconduction, ce dernier disparaîtra à la fin de l'année.

Pourtant, et à titre d'exemples, lorsque cela a été mis en place par les employeurs, les salariés ont pu voir leur pouvoir d'achat augmenter :

- de 266,4€ en Ile-de-France où l'abonnement en transport public coûte 1065,6€ à l'année¹²
- de 249,60 € pour un abonnement Thionville-Metz en transport public ferroviaire régional coûtant 998,40 € à l'année¹³

¹² Sur la base du forfait « Navigo Mois » à 88,80 0€/mois

¹³ Sur la base de l'abonnement « Presto mensuel » à 83,20 €/mois

- de 222,30 € à Lyon où l'abonnement en transport public urbain est de 889,20 € à l'année ¹⁴
- de 174€ à Toulouse où l'abonnement en transport public urbain est de 696 € à l'année ¹⁵.

Le Gouvernement ayant pérennisé ce dispositif pour l'ensemble des fonctionnaires depuis le 1^{er} septembre 2023 (par le décret n° 2023-812), il serait juste que les salariés du secteur privé puissent en bénéficier au-delà de 2025.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de pérenniser ce dispositif car il permet de revaloriser le pouvoir d'achat des salariés tout en protégeant l'environnement. En outre, il constitue un élément du dialogue social en entreprise favorable au changement d'habitude de déplacement.

❖ **Axe 4 : Instaurer une fiscalité plus équitable entre les modes de transport de marchandises**

L'UTPF défend avec constance la mise en place d'un véritable système de pollueur-payeur qui tienne compte, pour chaque mode de transport, des émissions de carbone, de l'impact environnemental spécifique et des coûts externes comme la congestion, le bruit, la consommation d'espace, l'accidentologie ou encore la consommation d'énergie. Il est urgent d'établir cette équité entre les modes et d'appliquer une taxation juste.

Par comparaison avec la route, pour une tonne de marchandises transportée par le train, c'est 6 fois moins d'énergie consommée, 8 fois moins d'émissions de particules nocives et 9 fois moins d'émissions de CO2 et nul besoin d'artificialiser les sols !

Parce que « tous les véhicules utilitaires lourds ont un impact significatif sur les infrastructures routières et contribuent à la pollution atmosphérique », l'Union européenne prône elle-même un « système de taxation pour l'utilisation des infrastructures dans l'ensemble de l'Union » et demande aux « États membres d'instaurer des péages sur tous les tronçons de leur réseau d'autoroutes ». Par le biais de la Directive Eurovignette révisée¹⁶, l'UE demande expressément que les « systèmes de tarification routière [...] [garantissent] une répartition équitable des coûts d'infrastructure et [reflètent] le principe du pollueur-payeur ».

¹⁴ Sur la base du forfait « 26-64 ans Mensuel » à 74,10 €/mois

¹⁵ Sur la base du forfait « 31 jours » à 58€/mois

¹⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32022L0362>

Proposition : Appliquer une majoration sur la redevance d'infrastructure perçue sur des tronçons autoroutiers concurrents des grands corridors de fret ferroviaire

L'article 7 *septies* de la directive Eurovignette révisée (2022) permet une majoration ciblée des péages routiers sur des tronçons spécifiques régulièrement saturés ou dont l'utilisation par des véhicules cause des dommages importants à l'environnement. Si cet article n'a pas encore fait l'objet d'une transposition en droit français, le Gouvernement pourrait opportunément tirer parti du PLF 2026 pour le faire.

L'article 7 *septies* susmentionné offre un fondement juridique pertinent pour introduire un dispositif de sur-péage poids lourds qui porterait essentiellement sur des tronçons des grands axes autoroutiers à péages traversant la France, entre la Belgique et l'Allemagne d'une part, et l'Espagne d'autre part (par Bordeaux-Hendaye et par Montpellier-Perpignan). Ces axes correspondent à des corridors du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) identifiés comme prioritaires par la Commission européenne, où l'offre ferroviaire existe mais reste sous-exploitée par rapport à ses capacités réelles. Ces axes autoroutiers sont par ailleurs majoritairement empruntés par des poids lourds sous pavillon étranger, dont la part modale n'a pas cessé de croître au cours des dernières années et qui se ravitaillent en carburant aux frontières et échappent ainsi à l'accise sur les produits énergétiques.

Ce sur-péage poids lourds, qui représenterait une majoration de 15% environ, se distingue de l'écotaxe de 2014 dans la mesure où il s'agit d'un dispositif ciblé sur certains tronçons, qui ne nécessite pas d'infrastructures dédiées (cf. portiques). Il constituerait dès à présent un moyen d'appliquer le principe du pollueur-payeur en renforçant la contribution des poids lourds pour compenser les externalités négatives générées par le transport routier. Ainsi, la mise en place du sur-péage favoriserait le report modal vers le ferroviaire par le signal-prix envoyé aux transporteurs, et par les ressources additionnelles dégagées qui seraient fléchées vers le développement et la modernisation des infrastructures ferroviaires.

Au total, l'introduction de ce dispositif pourrait permettre de dégager environ 400 M€ de ressources supplémentaires par an pour financer des investissements ferroviaires, en particulier sur les tronçons transfrontaliers.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de mettre en place un dispositif de sur-péage portant essentiellement sur les grands axes autoroutiers saturés et ciblés contribuant à favoriser le report modal vers le transport ferroviaire.

L'UTPF identifie deux mesures phares – relevant de la partie II du PLF – qui répondent pleinement à la nécessité d'accélérer la transition énergétique et écologique.

❖ Axe 1 : Encourager l'investissement dans les transports publics urbains

Proposition : Mettre en place un bonus écologique pour aider les collectivités à acquérir des bus électriques ou à hydrogène

Conformément aux exigences législatives et réglementaires, pour réduire davantage l'empreinte environnementale des flottes de véhicules, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leur flotte de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus. Au 1^{er} janvier 2024, le parc d'autobus français des réseaux adhérents à l'UTPF était ainsi constitué de 15 635 autobus dont 8% étaient électriques ou à hydrogène.

Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les bus électriques et à hydrogène sont considérablement plus chers que les bus diesel ou au gaz, que ce soit à l'achat ou sur l'ensemble de leur cycle de vie. Le surcoût d'un autobus électrique ou à hydrogène par rapport à un véhicule diesel est en effet de l'ordre de 280 000 € à 420 000€ par bus. Si l'on applique ce surcoût aux 14 384 bus (soit les 92% de bus qui ne sont aujourd'hui ni électriques ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 5,3 milliards d'euros à l'achat. Il convient de noter que dans de nombreux cas, un bus diesel ne peut pas être remplacé par un seul bus électrique en raison des problématiques d'autonomie, ce qui augmente encore les coûts.

Après les obligations législatives et réglementaires imposées par l'État français, c'est désormais l'Union européenne qui va contraindre les collectivités à investir massivement pour accélérer le processus de verdissement de leurs flottes. Le nouveau Règlement UE relatif au renforcement des normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds prévoit qu'au moins 90% des nouveaux autobus urbains vendus dans l'UE devront être « zéro-émission » dès 2030 – avant de passer à 100% en 2035 – ce qui reviendra à imposer à toutes les collectivités françaises, peu importe leurs tailles, d'acquérir uniquement des bus électriques ou à hydrogène à court terme.

De nombreuses collectivités pourraient tout simplement ne pas avoir la capacité de procéder aux investissements imposés, que ce soit pour l'acquisition des flottes électriques ou à hydrogène ou pour les projets d'infrastructure requis (cf. transformation des dépôts, installation d'unités de production et de systèmes d'avitaillement). A titre d'illustration, aujourd'hui, 34 % des réseaux ne disposent d'aucune station de recharge, avec une situation particulièrement critique pour les petits réseaux, où ce taux atteint 44 %¹⁷. Cette situation ferait peser une contrainte forte sur l'offre de services de transports publics sur ces réseaux, au risque de perdre des voyageurs. Une telle contraction du marché aurait aussi des effets

négatifs sur toute la filière industrielle française et européenne qui investit massivement pour augmenter ses capacités de production en bus électriques et à hydrogène.

De ce point de vue, l'UTPF a salué le dernier appel à projets 2024 de l'ADEME pour l'aide à l'acquisition de véhicules lourds électriques. En effet, ce dernier a prévu une enveloppe de 10 millions d'euros, financée dans le cadre des certificats d'économies d'énergie (CEE), pour aider les AOM de moins 400 000 habitants à acquérir des bus électriques – après une exclusion de ce type de véhicules des dispositifs de soutien en 2023. Si cette enveloppe était très en-deçà des besoins des AOM, il s'agissait d'un signal politique fort à destination de tout notre écosystème.

Le Gouvernement a certes mis en place et récemment révisé et bonifié une fiche standardisée dédiée, financée par des certificats d'économie d'énergie (CEE), mais cette dernière ne pourra financer en moyenne l'achat de bus standards électriques qu'à hauteur de 49 000€¹⁸.

Nous craignons que ce dispositif CEE, même bonifié, ne soit pas suffisant pour créer l'effet levier qui incitera les collectivités territoriales à concrétiser la transition de leurs flottes, eu égard au surcoût d'un bus électrique mentionné plus haut. Sachant que le premier appel à projets « Ecosystèmes des véhicules lourds électriques » du Gouvernement, lancé en mars 2022, avait appliqué un plafond d'aide de 100 000€ par bus, l'UTPF demande la mise en place d'un soutien public complémentaire pour permettre de retrouver ce même niveau de cofinancement.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Alors que près de 2 000 autobus sont renouvelés chaque année en France, nous en appelons aux pouvoirs publics pour mettre en place un dispositif d'aide complémentaire à la fiche CEE qui permettrait d'atteindre un niveau de soutien aux collectivités de l'ordre de 100 000 euros pour l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène.

❖ **Axe 2 : Soutenir le fret ferroviaire**

Chaque jour, les trains de fret transportent des millions de tonnes de marchandises en émettant très peu de gaz à effet de serre. Un train de marchandises évite 40 camions sur les routes, générant ainsi moins d'usure des routes et 6 fois moins d'énergie consommée. Au-delà de sa contribution à la protection de la planète, le fret ferroviaire est aussi un atout majeur pour la réindustrialisation de la France, favorisant l'emploi local et l'économie territoriale.

¹⁸ Sur la base d'un montant estimé de 7€/MWh, la fiche CEE telle que révisée et bonifiée permettrait un cofinancement d'environ 65 000€ pour un bus standard dans une agglomération de moins de 250 000 habitants et d'environ 33 000€ pour un même bus dans une agglomération de plus de 250 000 habitants, soit une moyenne de 49 000€.

Pour toutes ces raisons, l'UTPF s'est félicitée de l'adoption en 2021 d'une *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*. L'objectif de l'Etat est de doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, en passant de 9 % (en 2019) à 18 %. À plus long terme, l'État vise une part modale pour le fret ferroviaire de 25 % à l'horizon 2050.

Dans ce cadre, le Gouvernement s'était alors engagé à soutenir l'exploitation des services de fret ferroviaire. Cet engagement s'est traduit par une enveloppe d'aides de 170 millions d'euros jusqu'en 2024, portée à 200 millions à compter de 2025 et ce jusqu'en 2030. Ces aides incluent une prise en charge partielle¹⁹ des péages dus par les opérateurs de fret à SNCF Réseau, des aides pour les wagons isolés, pour l'exploitation des services de transport combiné, et enfin pour les autoroutes ferroviaires.

Proposition : Pérenniser le dispositif actuel de soutien aux opérateurs de fret ferroviaire

Il convient d'offrir aux Français la possibilité d'être approvisionnés par un transport de marchandises respectueux de la planète et des territoires. Comment ? En mettant en place les conditions nécessaires au développement ambitieux du fret ferroviaire.

Cela passe notamment par le maintien et la pérennisation de l'engagement du Gouvernement sur le montant annuel de 200 millions d'aides au secteur, qui répond à une demande de l'Alliance 4F soutenue par l'UTPF.

Attente vis-à-vis des pouvoirs publics :

Si l'on souhaite véritablement doubler la part modale du transport ferroviaire de marchandises d'ici 2030, il est impératif de sécuriser un dispositif de soutien ambitieux aux opérateurs de fret.

L'UTPF demande aux pouvoirs publics de maintenir une enveloppe de 200 millions d'euros par an et de la pérenniser jusqu'en 2030. Elle pourra soutenir les opérateurs de fret ferroviaire par les biais suivants : prise en charge à hauteur de 50 % des péages dus à SNCF Réseau, aides pour les wagons isolés, aides pour l'exploitation des services de transport combiné, aides pour les autoroutes ferroviaires.

¹⁹ Initialement annoncée à hauteur de 50 %, il s'agit en réalité d'une enveloppe fixe avec un pourcentage davantage à hauteur de 42% en 2024 ; pourcentage qui doit diminuer graduellement avec la croissance des trafics.

Hors PLF : l'importance d'accroître la part des certificats d'économie d'énergie (CEE) attribuée aux transports publics et ferroviaires

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) constitue l'un des principaux instruments de la politique de maîtrise de la demande énergétique. Il génère annuellement, selon la DGEC, de l'ordre de 5 à 6 milliards d'euros d'aides aux opérations d'économies d'énergie.

Actuellement, les fiches standardisées CEE – qui visent à réaliser des économies d'énergie dans différents secteurs et de les quantifier proportionnellement aux économies réalisées – ne représentent pourtant que de faibles ressources pour les transports publics et ferroviaires. Lors d'une audition au Sénat le 30 octobre 2024, le ministre des Transports François Durovray avait alors regretté que la « mobilité ne récupère que 6 % des CEE » alors même que « les obligés sont, pour moitié, des acteurs liés à la mobilité, comme TotalEnergies ou Engie » et que le secteur des transports, dans sa globalité, est responsable de 34 % des émissions de gaz à effets de serre²⁰ et est, par ailleurs, le deuxième plus gros consommateur d'énergie après le bâtiment.

Le développement de fiches CEE, adaptées aux besoins du secteur – notamment en termes de financement d'infrastructure dans le transport urbain et ferroviaire, et d'achats de véhicules à faibles émissions (y compris locomotives hybrides pour les lignes non électrifiées) – constituerait une ressource supplémentaire utile et cohérente compte tenu du potentiel d'économie d'énergie des transports publics et ferroviaires.

La conférence nationale sur le financement des mobilités en atteste : « aujourd'hui marginalement utilisés dans les mobilités, les certificats d'économies d'énergie (CEE) pourraient être davantage mobilisés par la création de fiches d'opérations standardisées sur les thématiques de report modal ».

Florence Sautejeau Déléguée générale de l'UTPF fsautejeau@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 67	Jean-Philippe Peuziat Directeur du département des Affaires publiques <a href="mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr">jppeuziat@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 49	Stéphanie Lopes d'Azevedo Directrice du département des Affaires économiques, techniques et prospective <a href="mailto:slazevedo@utpf-
mobilites.fr">slazevedo@utpf- mobilites.fr +33 (0)1 48 74 73 31	Sacha Raynaud Chargé de mission Affaires institutionnelles <a href="mailto:sraynaud@utpf-
mobilites.fr">sraynaud@utpf- mobilites.fr +33 (0) 1 48 74 01 00
---	---	--	---

²⁰ Ministère de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation, « Chiffres clés des transports - Édition 2025 »