

Analyse des moyens financiers alloués par les Régions en matière de transport

Conseil national de la FNAUT

4 septembre 2026

Isabelle KÉBÉ, Dirigeante
Tél. 01 55 34 40 28 | Mob. 06 63 23 23 75
ikebe@fcl.fr

Association Qualité Mobilité

www.fcl.fr

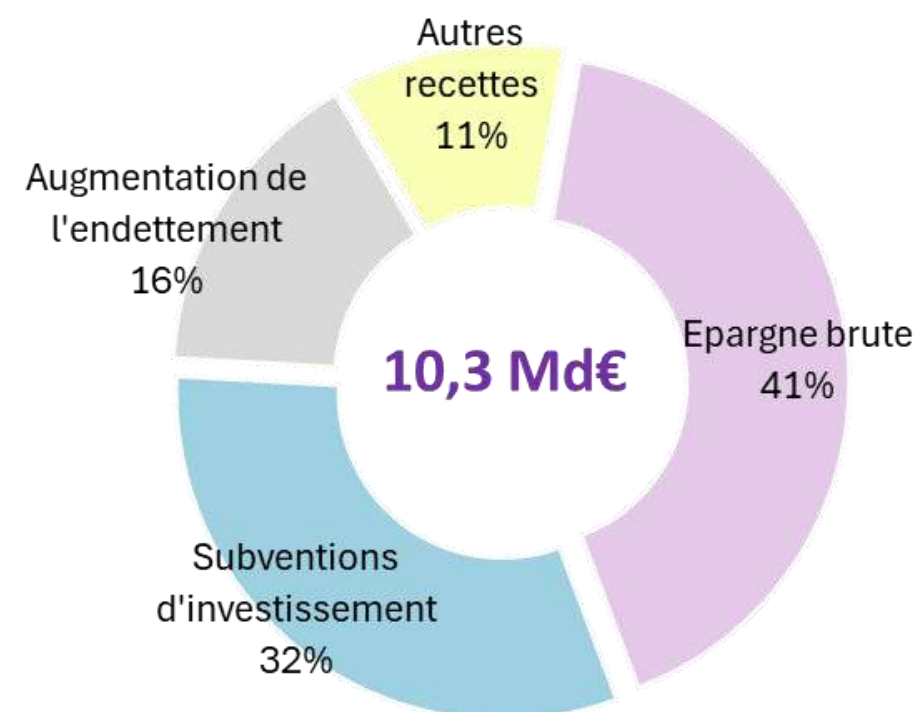




ANALYSE CONSOLIDÉE DES MOYENS DÉPLOYÉS PAR LES RÉGIONS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

- De 2021 à 2024, les Régions ont investi 10,3 Md€, soit 196 €/habitant en moyenne par an.
- Ces investissements ont été financés en premier lieu par de l'épargne brute (41 %) et des subventions d'investissement (32 %).
- **Le solde a été couvert par un endettement supplémentaire de 1,6 Md€, soit 16 % du montant investi — sans hausse parallèle de l'épargne qui aurait permis de préserver les ratios financiers.**

Niveau moyen d'investissement hors dette 2021-2024 et mode de financement

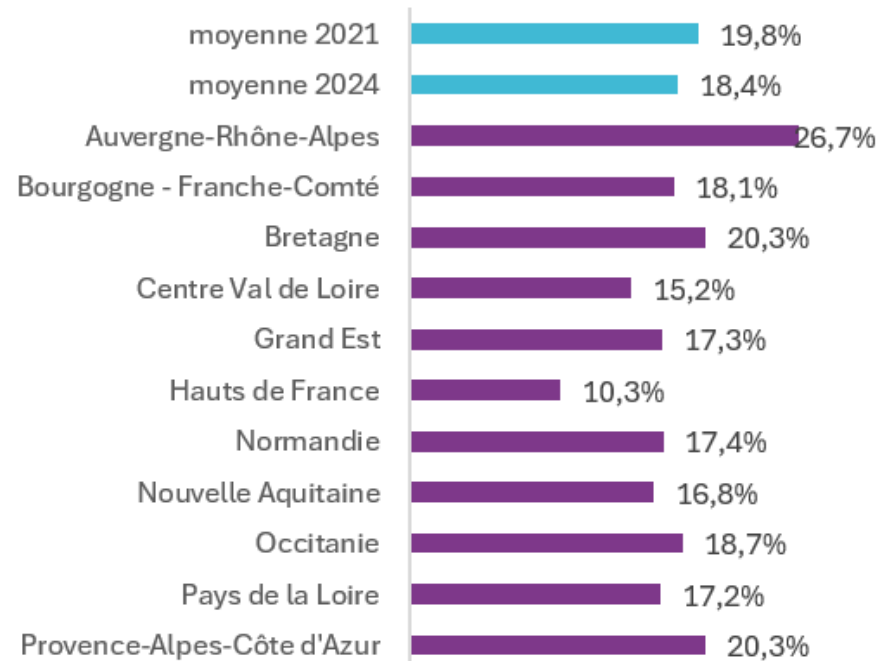


SUR LA PÉRIODE ÉTUDIÉE, LA SITUATION FINANCIÈRE DES RÉGIONS S'EST TENDUE

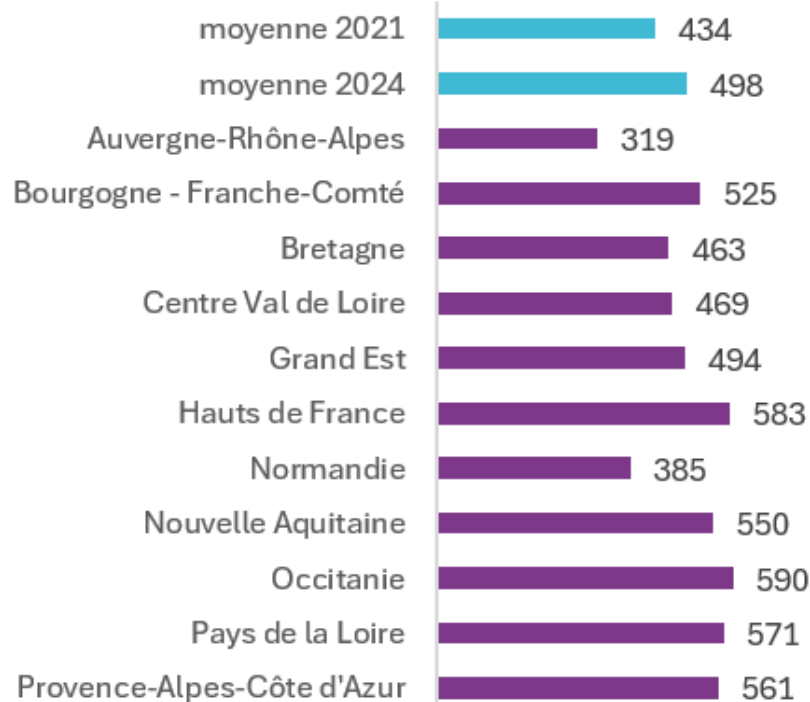
ANALYSE CONSOLIDÉE — RATIOS D'ÉPARGNE ET D'ENDETTEMENT

Le taux d'épargne brute moyen recule de 19,8 % à 18,4 % : les recettes progressent plus vite que l'épargne, ce qui traduit un resserrement des marges de manœuvre. En parallèle, l'endettement par habitant passe de 434 € à 498 € entre 2021 et 2024.

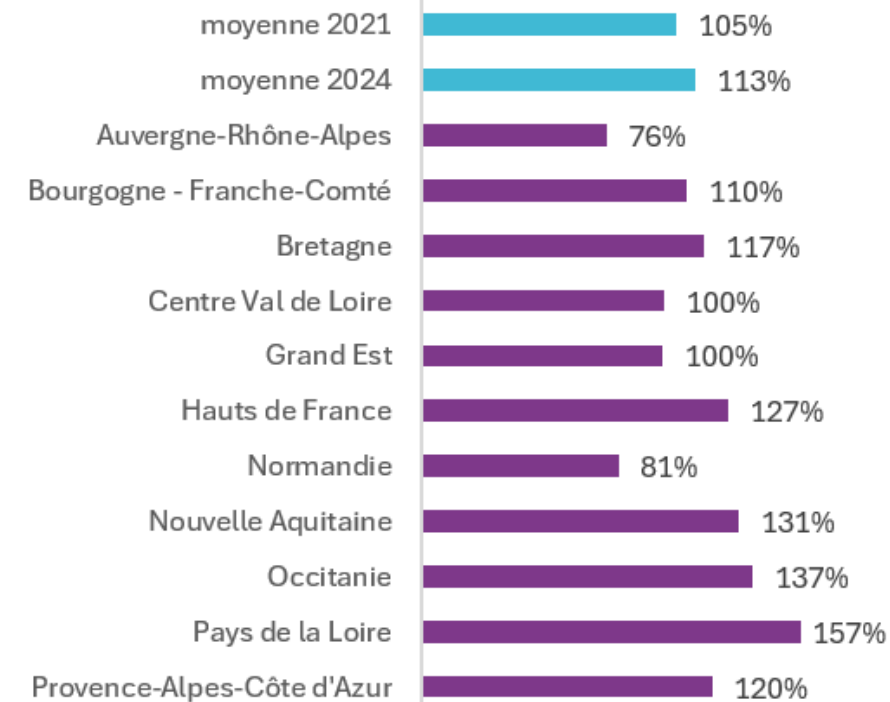
Taux d'épargne brute 2024



Encours de dette 2024 en €/hab



Taux d'endettement 2024



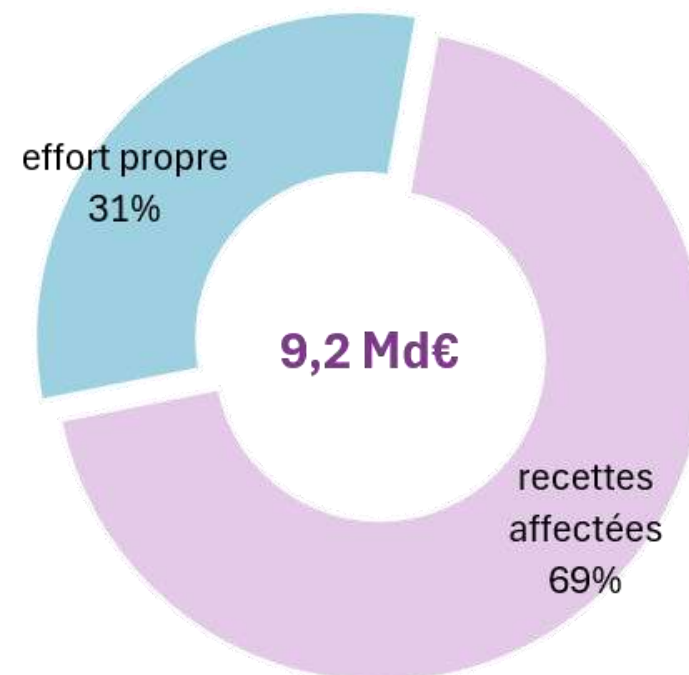
32 %

du budget total des Régions
(fonctionnement + investissement)

9,2 Md€

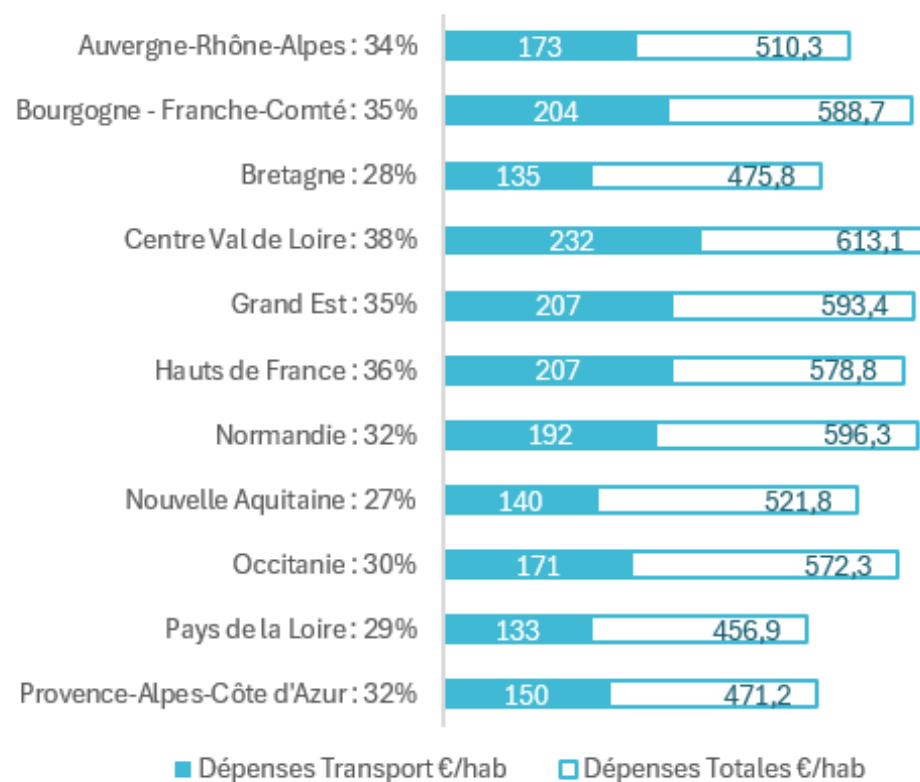
de dépenses de transport par an, pour
l'ensemble des Régions

- Ces dépenses sont financées par des recettes affectées (issues de l'exploitation de l'activité ou de recettes transférées), complétées par un effort propre des Régions.
- L'analyse porte sur la part des dépenses de transport portée directement dans le budget des Régions ; les opérateurs privés auxquels les Régions délèguent une partie de la gestion portent, de leur côté, des dépenses et perçoivent des recettes qui ne sont pas comptabilisées ici.



Le poids du transport dans le budget total oscille entre 27 % (Nouvelle-Aquitaine) et 38 % (Centre-Val de Loire). En fonctionnement seul, il varie de 31 % (Normandie) à 51 % (Auvergne-Rhône-Alpes).

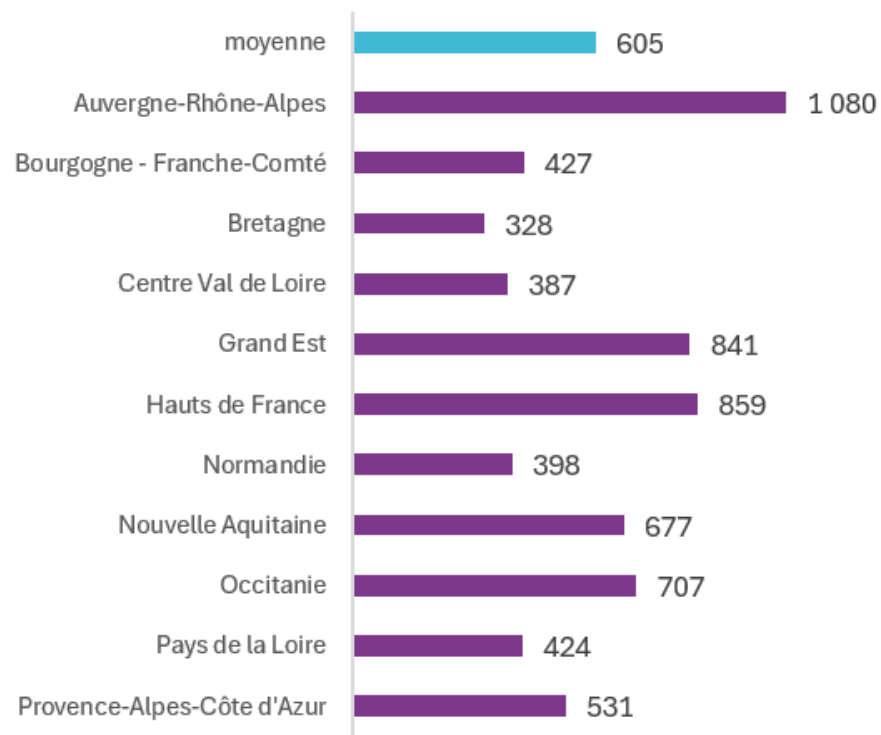
**Poids du transport dans le budget des Régions moyenne
2021-2024**



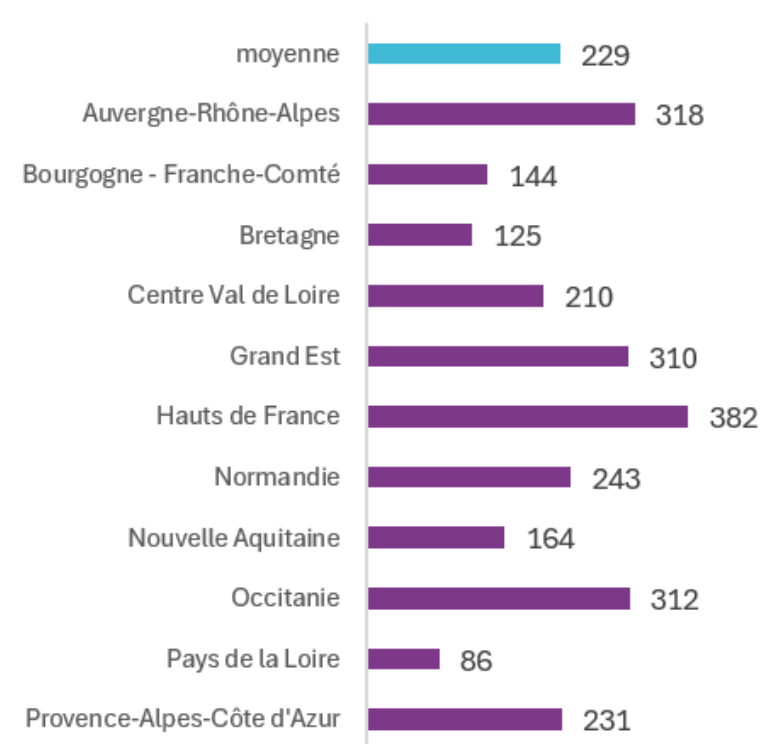
ANALYSE CONSOLIDÉE

Les 9,2 Md€ se décomposent en 6,7 Md€ de dépenses de fonctionnement (36 % du budget de fonctionnement des régions) et 2,5 Md€ de dépenses d'investissement (25 % du budget d'investissement des régions), soit 127 €/habitant en fonctionnement et 48 €/habitant en investissement

Dépenses de fonctionnement transport
moyenne 2021-2024 en M€



Dépenses d'investissement transport
moyenne 2021-2024 en M€



les recettes affectées au transport toutes origines confondues apportent 69% des dépenses totales.

Le reste à financer, soit l'effort net des Régions sur leurs ressources propres, s'élève à 2.8Md€ pour le fonctionnement et l'investissement.

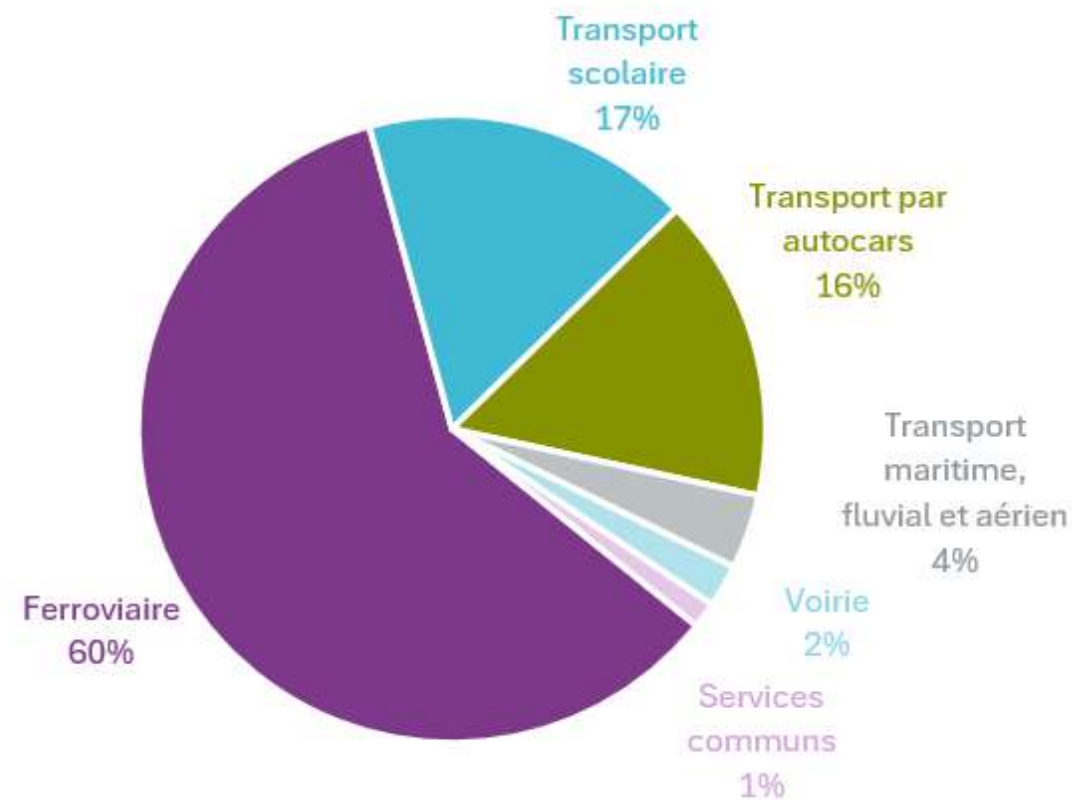
en M€	Moyenne 2021 - 2024	Part dans le total
Dépenses en matière de transport (A)	9 183,3	
Recettes fonctionnement directes	538,2	6%
TICPE Grenelle - ferroviaire	488,9	5%
Recettes Etat transférées (DGD / TVA) ferroviaire	1 899,0	21%
Recettes départements issus transferts scolaire et interurbain	3 057,2	33%
Subventions d'investissement	362,2	4%
Sous total recettes affectées transport (B)	6 345,4	69%
Effort propre à fournir par les régions (A)-(B)	2 837,9	31%

Le transfert du ferroviaire (2002) est plus ancien que celui du scolaire et de l'interurbain (2017) : la dynamique des recettes transférées diffère fortement selon la source (CVAE devenue TVA côté départements vs DGF réduite de 26 % entre 2014 et 2017 côté État).



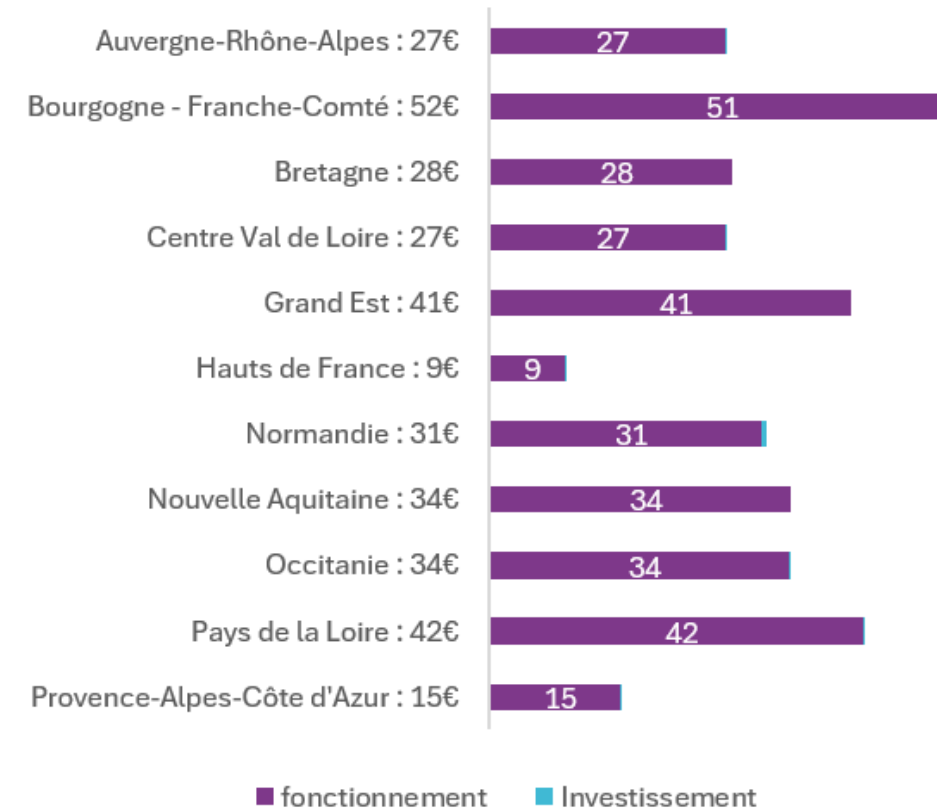
- Le ferroviaire représente 5,7 Md€ par an en moyenne, loin devant le transport scolaire (1,5 Md€) et les autres transports sur route (1,7 Md€).
- Les dépenses de fonctionnement, quasi exclusivement des contributions à l'opérateur, représentent 65 % des dépenses ferroviaires.
- **Les recettes perçues par les Régions compensent en moyenne 51 % des charges ferroviaires ; l'investissement (35 % des dépenses) se traduit essentiellement par des subventions versées à l'opérateur.**

Répartition des dépenses transport moyenne 2021-2024



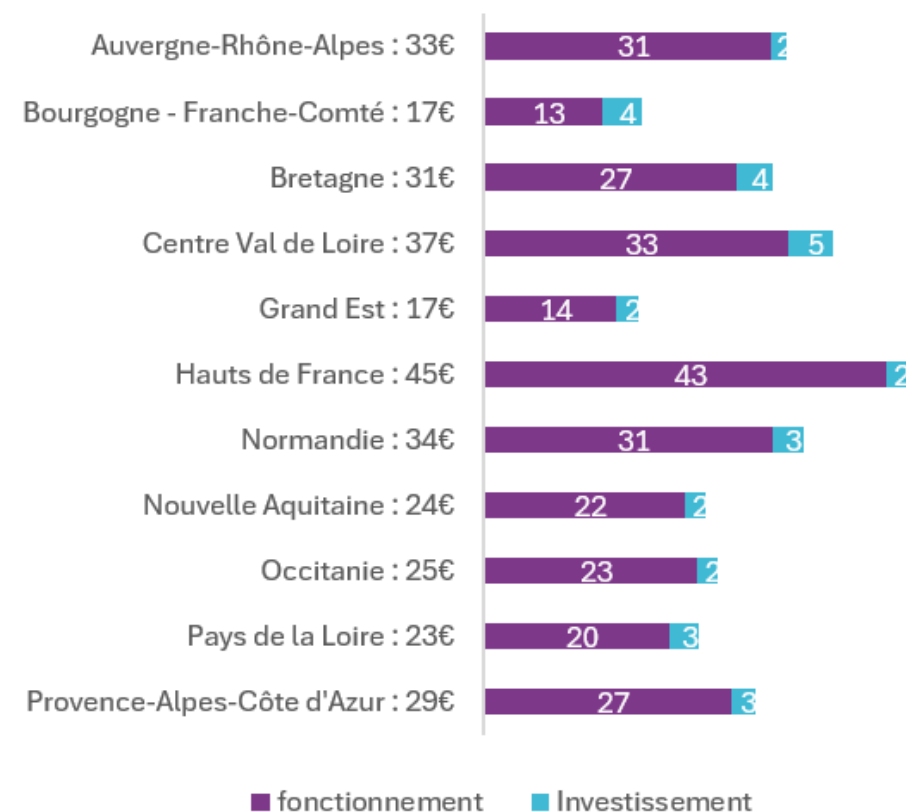
- Le transport scolaire représente 1,5 Md€ par an en moyenne, soit le troisième poste de dépenses de mobilité des Régions.
- Il est composé essentiellement de dépenses de fonctionnement : les Régions recourent majoritairement à des prestataires privés via des contrats de prestations de services.
- Les investissements ne sont pas portés directement par les Régions : ils restent à la charge des prestataires (acquisition de matériel roulant, notamment).
- **Les participations des familles et les contributions des communes ne compensent que 13 % des charges ; l'essentiel du financement repose sur la compensation versée par les départements.**

Dépenses en matière de transport scolaire moyenne 2021-2024 en €/hab



- Le transport public sur route hors scolaire — pour l'essentiel les réseaux interurbains d'autocars — représente 1,7 Md€ par an.
- Comme pour le transport scolaire, il repose majoritairement sur des contrats conclus avec des opérateurs privés, même si certaines Régions contribuent à des syndicats mixtes.
- **Les investissements demeurent modestes, de l'ordre de 66 M€ par an, et concernent principalement les aménagements de pôles d'échange multimodaux.**

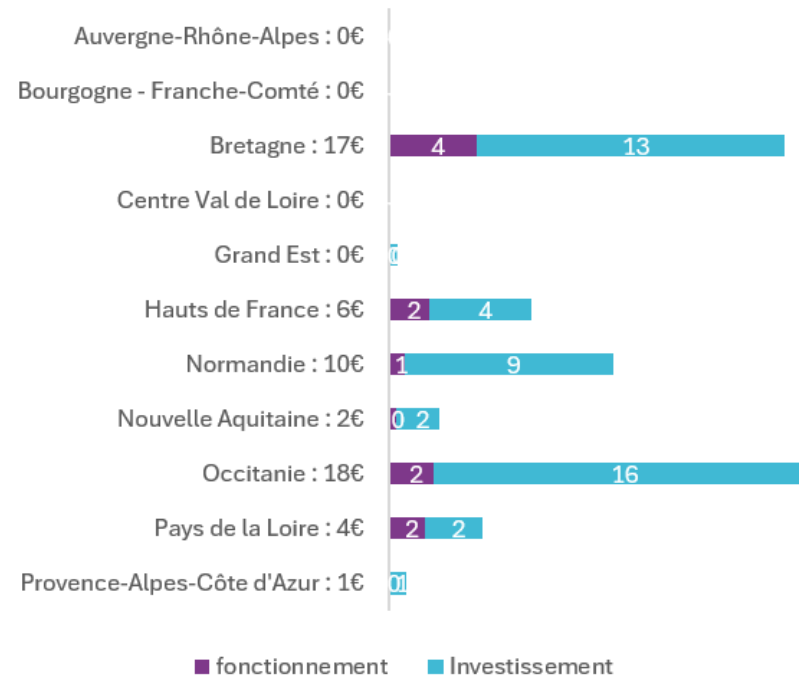
Dépenses en matière de transport par autocars moyenne 2021-2024 en €/hab



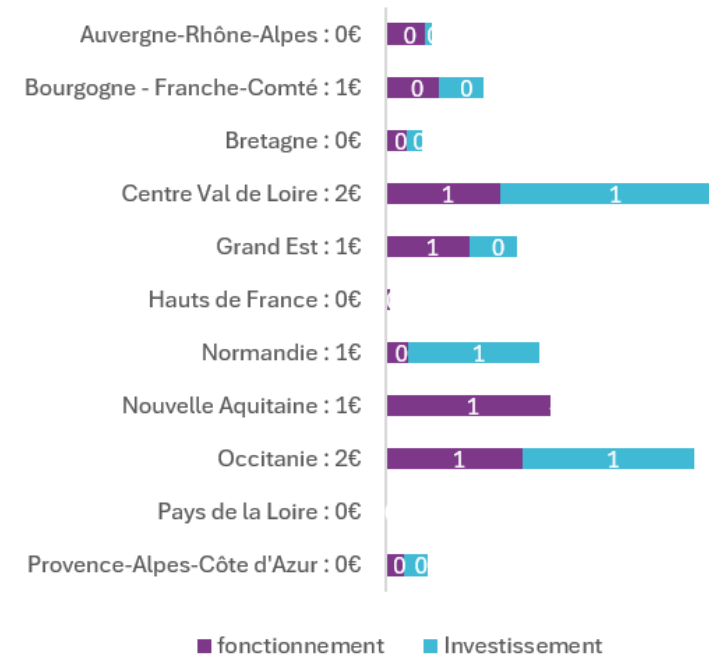
Ces modes de transport représentent une part minoritaire des dépenses, soit 468M€ par an, mais sont structurants pour les Régions disposant d'une façade maritime ou d'infrastructures portuaires : Bretagne, Occitanie, Normandie concentrent l'essentiel de ces dépenses.

Elles concernent l'entretien, la modernisation et le développement des infrastructures, gérées selon les cas en régie directe ou via des structures dédiées.

Dépenses en matière de transport maritime moyenne 2021-2024 en €/hab



Dépenses en matière de transport aérien Moyenne 2021-2024 en €/hab





LA RÉALISATION DES CPER AU SEIN DES RÉGIONS

Créés par la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification (article 11), les Contrats de Plan État-Région (CPER) ont pour objectif de **coordonner l'action de l'État et des Régions afin de financer des projets structurants pour les territoires**, en cohérence avec les compétences régionales.

Ces contrats couvrent plusieurs domaines d'intervention, notamment l'enseignement supérieur et la recherche, la transition écologique, l'innovation et le numérique, ainsi que l'emploi et l'industrie.

Toutefois, sur le plan financier, **le volet consacré aux mobilités représente la part la plus importante des CPER.**

La présente étude s'intéresse aux deux dernières générations du volet mobilités des CPER: 2015-2022 et 2023-2027.

Dans le cadre de cette étude, nous avons recueilli pour les 11 Régions métropolitaines, hors Corse et Île-de-France :

- La totalité des CPER 2015-2022 initiaux ainsi que la totalité des avenants.
- Les avenants mobilités 2023-2027 aux CPER 2021-2027 ainsi que le seul avenant modificatif existant au stade de la réalisation de notre étude (pour la Région Sud).

L'ensemble de ces documents peuvent être mis à disposition des antennes locales de la FNAUT.

Des entretiens ont été conduits avec les services en charge des transports au sein de ces Régions afin de garantir une bonne compréhension des enjeux associés à ces documents et de recueillir des données complémentaires, notamment relatives au taux de réalisation des CPER.



Les CPER ne sont pas des documents engageants (au sens juridique du terme, ce ne sont pas des contrats):

- la signature des CPER ne lie pas les parties
- plus qu'un « outil de planification » stricto sensu, il s'agit de document de nature politique visant à **communiquer sur l'action de la Région et de l'État sur un territoire**

Il ne faut pas non plus mésestimer l'importance des CPER. Les discussions autour de ceux-ci permettent à l'État et à la Région - voire à d'autres collectivités – **d'élaborer une vision partagée des priorités pour un territoire et de décliner celle-ci en une liste de projets pour lesquels les différents niveaux de la puissance publique prévoient des crédits sur plusieurs années.**



MONTANTS INITIAUX 2015-2022

Financement Région (M€)	Ferroviaire	Routier	Maritime/ fluvial	Autres	Total
Auvergne	60,00	0,00		4,85	64,85
Rhône-Alpes	299,00	22,00		32,20	353,20
Bourgogne	100,29	8,65	6,70	0,80	116,44
Franche-Comté	37,10	45,90			83,00
Bretagne	159,18	122,56	134,34		416,08
Centre-Val de Loire	278,38		0,05		278,43
Alsace	103,59	45,75	7,40		156,75
Champagne-Ardenne	39,09	32,85	4,21		76,15
Lorraine	37,88	44,78	4,84		87,49
Nord-Pas-de-Calais	235,00	35,90	95,06	9,75	375,71
Picardie	322,20	8,35	6,13		336,68
Basse-Normandie	122,00	9,40		0,30	131,70
Haute-Normandie	44,50	89,46	14,50		148,46
Aquitaine	205,30		12,41	4,11	221,81
Limousin	47,60	10,50			58,10
Poitou-Charentes	173,50	88,10			261,60
Languedoc-Roussillon	70,34	23,72	60,00	1,50	155,55
Midi-Pyrénées	140,72	102,60			243,33
Pays de la Loire	141,09	2,43	16,30		159,82
Provence-Alpes-Côte d'Azur	217,40	73,95	33,90	78,00	403,25

Financement État (M€)	Ferroviaire	Routier	Maritime/ fluvial	Autres	Total
Auvergne	48,00	210,20			258,20
Rhône-Alpes	253,00	203,70		6,00	462,70
Bourgogne	62,23	93,17	0,49	0,80	156,69
Franche-Comté	50,00	207,10			257,10
Bretagne	196,62	139,83		0,25	336,69
Centre-Val de Loire	118,70	50,10			168,80
Alsace	86,40	122,80	18,30		227,50
Champagne-Ardenne	57,29	105,70	1,85		164,83
Lorraine	62,05	89,55	12,00		163,60
Nord-Pas-de-Calais	156,20	123,60	111,47	2,60	393,87
Picardie	78,10	76,60	15,19		169,89
Basse-Normandie	36,50	94,90		0,30	131,70
Haute-Normandie	20,40	196,30	39,50		256,20
Aquitaine	121,30	200,50	18,49		340,29
Limousin	57,86	75,84			133,70
Poitou-Charentes	97,20	181,00	12,17		290,37
Languedoc-Roussillon	50,20	86,80		1,50	138,50
Midi-Pyrénées	104,44	247,02			351,46
Pays de la Loire	105,03	102,56	18,10		225,69
Provence-Alpes-Côte d'Azur	180,65	135,23	44,40	12,00	372,28

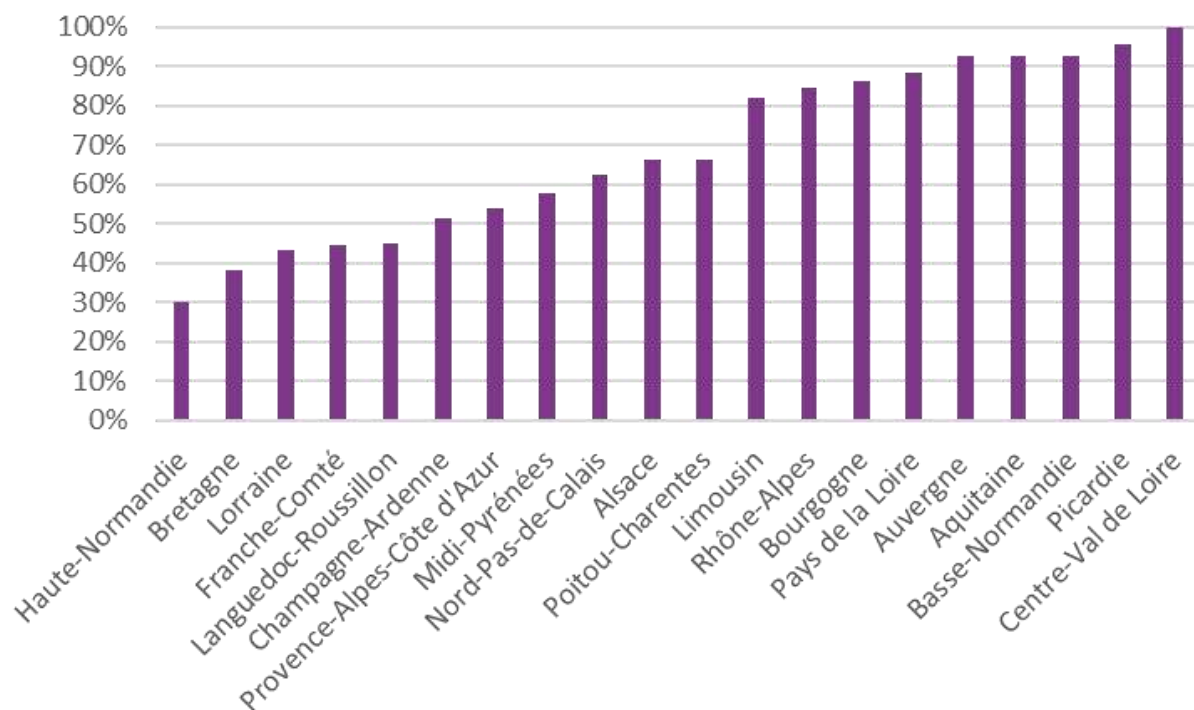


MONTANTS INITIAUX 2023-2027

Financement Région (M€)	SERM	Ferroviaire	Routier	Maritime/fluvial	Vélo	Divers	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	175,35	148,73	298,00		69,82	5,10	697,00
Bourgogne Franche-Comté		118,13	46,90	10,00	4,00		179,03
Bretagne	51,12	111,62	48,00	3,00	10,00	9,30	233,04
Centre-Val de Loire	18,00	156,23	0,00	0,25	18,17	0,25	192,90
Grand Est	197,38	369,97	81,01	40,69	18,50		707,55
Hauts-de-France	138,94	355,52	122,65	66,35	10,00		693,45
Normandie	57,20	187,84	46,50				291,54
Nouvelle-Aquitaine	94,87	449,28	50,18	11,60	7,00		612,93
Occitanie	81,00	331,60	105,00		15,00		532,60
Pays de la Loire	17,83	151,99	10,09	32,81	17,74	4,35	234,79
Provence-Alpes-Côte d'Azur	60,67	273,49	115,16	37,70	30,00	17,00	534,02

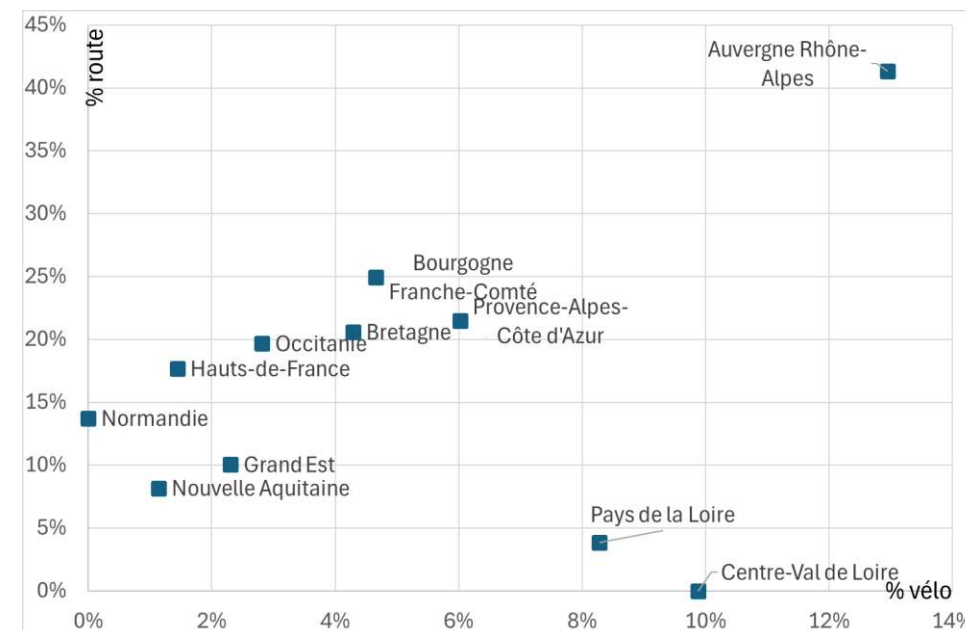
Financement État (M€)	SERM	Ferroviaire	Routier	Maritime/fluvial	Vélo	Divers	Total
Auvergne-Rhône-Alpes	134,40	308,61	204,00		40,00	10,00	697,01
Bourgogne Franche-Comté		95,98	97,04	61,34	10,00	6,64	271,00
Bretagne	53,06	88,20	74,90	1,80	10,00	5,10	233,05
Centre-Val de Loire	18,00	116,21	28,58	7,80	18,17	0,25	189,01
Grand Est	130,44	288,18	163,81	106,63	18,50		707,56
Hauts-de-France	121,02	234,60	152,55	175,30	10,00		693,46
Normandie	53,43	133,52	128,56		15,00		330,51
Nouvelle-Aquitaine	175,16	372,55	219,09	38,03	7,00		811,83
Occitanie	81,00	328,50	231,00		15,00		655,50
Pays de la Loire	56,79	80,18	92,46	34,35	29,22	13,60	306,58
Provence-Alpes-Côte d'Azur	64,17	211,87	178,50	74,00	10,00	13,00	551,54





Proportion du volet ferroviaire au sein des crédits inscrits par les Régions dans le cadre du CPER 2015-2022 (lors de la signature des contrats)

Note: les Régions Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes disposent d'une compétence en matière routière à la suite de la loi 3DS

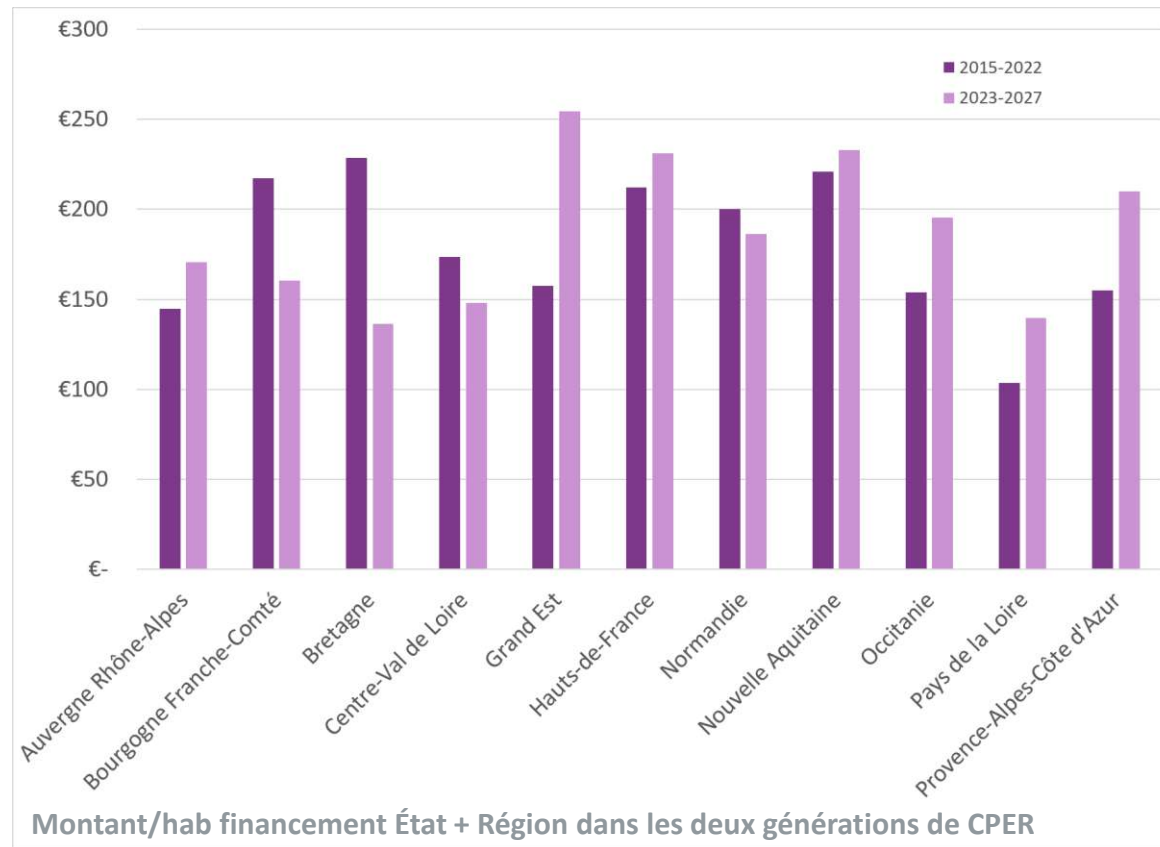


Part des transports routiers et vélo dans les montants inscrits au volet mobilité des CPER 2023-2027



DES LISTES D'OPÉRATIONS INSCRITES QUI VARIENT BEAUCOUP D'UN TERRITOIRE À UN AUTRE

Il pourrait être tentant de regarder les montants par habitant dans chaque CPER



Mais les dépenses prévues au CPER ne représentent qu'une partie de dépenses totales de la Région en matière d'investissement, **ce que la Région et l'État ont souhaité faire apparaître** qui peut varier grandement d'un territoire pour des raisons diverses. En particulier, les dépenses sur le renouvellement du matériel roulant ou sa modernisation ne sont jamais inscrites au CPER du fait du refus des Préfets.

Le montant des dépenses inscrites CPER par rapport au budget total d'investissement varie entre 14,3% (Pays de la Loire, CPER 2015-2022) et 104,6% (Centre-Val de Loire, CPER 2015-2022).

Autrement dit, dans certaines Régions, les projets inscrits au CPER ne sont « que la partie émergée de l'iceberg » alors que dans d'autres, les annonces CPER sont d'emblée irréalistes (CVL).

Pour apprécier le niveau réel d'investissement d'une Région en matière de mobilité, il apparaît donc plus pertinent de se référer aux montants effectivement investis tels qu'ils figurent dans les comptes transports, lesquels font l'objet de la première partie de la présente étude, plutôt qu'au CPER



CAUSES ET ILLUSTRATION DE LA DIVERSITÉ DES CONTENUS DES CPER

Différentes causes peuvent expliquer cette « différence d’affichage » entre Régions:

- Volonté ou non d’afficher une parité des financements avec l’État

Affichage parité avec l’État ?	2023-2027
Auvergne-Rhône-Alpes	Oui
Bourgogne Franche-Comté	Non
Bretagne	Oui
Centre-Val de Loire	Oui (ferroviaire)
Grand Est	Oui
Hauts-de-France	Oui
Normandie	Non
Nouvelle-Aquitaine	Non
Occitanie	Oui (hors routes nationales)
Pays de la Loire	Non
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Oui (avant avenant JO)

- Choix de faire apparaître certains investissements dans des CPIER et non des CPER (en particulier Normandie)

Les CPIER actuellement existants :

- La Vallée de la Seine;
- La Loire;
- Le Massif central ;
- Les Pyrénées ;
- Le Rhône ;
- Les Alpes.

Région	Enveloppe (M€)		100% Région dans le CPER?	100% État dans le CPER?
	État	Région		
Auvergne-Rhône-Alpes	150,19	91,99	Oui	Non
Bourgogne Franche-Comté	19,39	66,93	Oui	Oui
Bretagne	37,13	58,50	-	Non
Centre-Val de Loire	5,52	84,20	Oui	Non
Grand Est	68,33	152,07	Non	Non
Hauts-de-France	49,77	176,45	-	Non
Normandie	66,77	125,02	-	Oui
Nouvelle-Aquitaine	191,86	339,69	Oui	Oui
Occitanie	151,00	198,00	Non (réouverture)	Non
Pays de la Loire	9,69	122,51	Oui (sauf Herbiers)	Non
Provence-Alpes-Côte d'Azur	157,85	174,72	Incluses SERM	-

Un exemple de diversité des pratiques entre Régions: les lignes de desserte fine



UN SUIVI DE LA RÉALISATION DES CPER QUASIMENT IMPOSSIBLE À EFFECTUER

Toutes les Régions n'ont pas été en mesure de transmettre des éléments de suivi, y compris pour les CPER 2015-2022 pourtant achevés depuis plusieurs années.

Les données recueillies dans le cadre de la présente étude apparaissent par ailleurs sensiblement différentes de celles mentionnées dans les rapports sénatoriaux élaborés à l'occasion de l'examen des projets de loi de finances , lesquels faisaient état de taux de réalisation de 52 % en 2020, 69 % en 2021 puis 82 % en 2022.

Le taux de réalisation varie grandement selon le nombre d'avenants signés au cours du contrat et la date du dernier avenant. Certains avenants dits de « finalisation » ont pour objectif le redéploiement des crédits, afin de s'approcher des 100% de réalisation.

Il est possible de voir en regardant, pour chaque CPER, les projets abandonnés ou dont la voilure a été réduite en comparant la liste des projets de CPER initial et du dernier avenant. Ce travail qualitatif est réalisé dans les fiches Régions (et les fichiers de comparaison peuvent être fournis sur demande aux associations locales) . Au niveau national, on constate que **ce sont en particulier les travaux d'électrification de lignes ferroviaires qui ont été abandonnés.**

	Nombre avenants	Taux de réalisation CPER 2015-2022	Date	Périmètre
Auvergne-Rhône-Alpes	2	93%	01/09/2022	Région
Bourgogne Franche-Comté	2	92,10%	31/12/2022	État + Région
Bretagne	3	79%	31/12/2020	Région
Centre-Val de Loire	6	102,50%	31/12/2022	Région
Grand Est	2	81,60%	31/12/2022	État + Région
Hauts-de-France	2	Pas d'élément		
Normandie	4	Pas d'élément		
Nouvelle-Aquitaine	8	98%	31/12/2025	Région
Occitanie	6	Pas d'élément		
Pays de la Loire	5	96,90%	31/12/2022	État + Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur	9	85,94%	31/12/2020	Région