

3.

La mobilité des jeunes en transports collectifs : de la politique tarifaire au renforcement de l'offre dans les territoires

Le droit aux transports pour tous est inscrit dans la loi depuis 1982. Il a été transformé en un droit à la mobilité en 2019¹ qui ne concerne pas spécifiquement les jeunes, sauf pour les transports scolaires. Il doit permettre aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Les jeunes de 15 à 25 ans² sont particulièrement concernés : ils ont peu de moyens financiers et sont moins motorisés que le reste de la population³. En 2018, environ la moitié des jeunes de 18 à 24 ans aurait retardé le recours à un service du quotidien ou y aurait renoncé faute de moyen de transport⁴.

1. Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) et loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

2. Ils sont 8,2 millions selon l'Injep, *Les chiffres clés de la jeunesse*, 2023.

3. En 2018, selon l'Insee, 72,6 % des ménages dont le référent est âgé de 16 à 24 ans avaient un véhicule personnel, contre 84,1 % pour l'ensemble de la population.

4. Laboratoire de la Mobilité Inclusive (ELABE), *La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne*, 2018.

Faciliter leurs déplacements, c'est leur permettre de participer à la vie sociale, d'accéder à la formation et à l'emploi, autant d'enjeux essentiels à leur insertion dans la société. La possibilité d'accéder aux transports collectifs du quotidien est donc essentielle. C'est sur ce thème que se concentre le présent chapitre.

Cet enjeu de politique publique s'exerce dans un cadre très décentralisé, en France comme en Europe⁵, avec des difficultés de coordination. Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM : régions, intercommunalités, etc.) sont chargées de définir l'offre de transport et sa tarification et de contribuer à son financement. Pour répondre aux différents besoins, notamment des jeunes, elles utilisent le levier tarifaire et renforcent l'offre de transport dans un contexte de contraintes financières accrues.

Le présent chapitre est issu d'une enquête réalisée par la Cour et huit chambres régionales et territoriales des comptes auprès d'un échantillon d'autorités organisatrices de la mobilité⁶, des principaux opérateurs de transport public et de leurs associations nationales⁷.

Il montre l'importance des besoins de mobilité des jeunes, dont la satisfaction par l'utilisation des transports collectifs diminue avec l'entrée dans la vie active (I). Les soutiens tarifaires, allant parfois jusqu'à la gratuité, ont pour objectif d'encourager la fréquentation des transports collectifs par les jeunes (II). En revanche, le développement de l'offre a été moins privilégié par les autorités organisatrices de la mobilité, alors qu'il répondrait davantage aux attentes et aux besoins spécifiques des jeunes, plus particulièrement dans les zones périurbaines et rurales (III).

5. Avec des modèles différents, sans singularité réelle en France, France Stratégie, *Autonomie des collectivités territoriales : une comparaison européenne*, 2019.

6. Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val de Loire, Hauts-de-France, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie, Communautés d'agglomération de Creil Sud Oise, du Pays de Laon, de Dracénie Provence Verdon et du Grand Avignon, Orléans Métropole, Communauté urbaine de Dunkerque, Syndicats mixtes des mobilités de l'aire grenobloise et d'Artois mobilités, Hauts-de-France mobilités, Sytral Mobilités (AOM des territoires lyonnais) et Île-de-France Mobilités.

7. Régions de France, Groupement des autorités responsables de transport (GART) et Union des transports publics et ferroviaires (UTPF).

Chiffres clés

30%

des jeunes de 15 à 17 ans utilisent les transports collectifs pour leurs déplacements quotidiens, soit presque 4 fois plus que l'ensemble de la population

38%

des jeunes ruraux de 15 à 29 ans ont renoncé à un entretien d'embauche en raison de difficultés de déplacement



38€

c'est le tarif moyen d'un abonnement mensuel de TER (transport express régionaux) pour les jeunes



528€

c'est le budget mensuel de transport (véhicule individuel ou transport collectif) pour les jeunes ruraux. Il est de 327 € pour les jeunes urbains

46%

des jeunes de 18 à 24 ans considèrent que la rapidité est le premier critère de choix d'un mode de transport quotidien, devant son prix (31%)

+ 10,6%

d'offre de transports (en km) dans les agglomérations, entre 2017 et 2022



20 contrats

opérationnels de mobilité signés, à l'échelle des 300 bassins de mobilité progressivement définis à partir de 2021

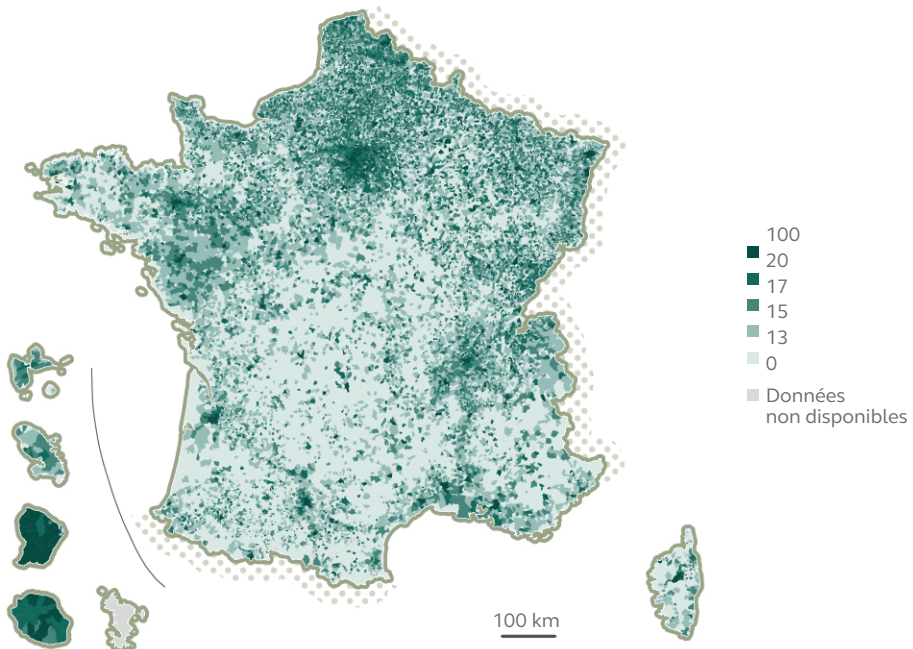
I. La mobilité en transports collectifs, un enjeu déterminant pour la jeunesse

L'usage des transports collectifs par les jeunes progresse. Il se heurte toutefois à des difficultés les conduisant souvent à privilégier la voiture dès qu'ils accèdent à un emploi stable.

A. Un besoin crucial de mobilité, particulièrement pour la formation et l'accès à l'emploi

Les jeunes constituent un groupe social hétérogène, composé notamment des jeunes scolarisés (représentant 87 % des 15-19 ans et 39 % des 20-24 ans) et des jeunes actifs (35 % des 15-24 ans), aux comportements et besoins de transport différents. Les jeunes étudiants se concentrent à 61 % dans les unités urbaines de plus de 100 000 habitants, contre 53 % des jeunes actifs et 46 % de la population⁸.

CARTE N° 1 | Part de population de 15 à 29 ans



Source : Insee, [recensement de la population](#)

8. Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema), d'après l'Insee et le ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation (MPTD), [Enquête mobilité des personnes](#), 2019, et/ou [Enquête transports déplacement](#), 2008. Le Cerema est un établissement public expert en aménagement et transports, qui accompagne l'État et les collectivités locales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques sur ces champs.

La mobilité locale (en semaine et à moins de 80 km du domicile) des 15 à 25 ans a peu augmenté depuis 10 ans (26,7 km/j en 2019 contre 26,5 en 2008). Elle est comparable à celle de l'ensemble de la population pour la distance parcourue (26,7 km/j, contre 26,5 pour la population globale) mais les jeunes se déplacent un peu moins souvent⁹.

Comme pour le reste de la population, la mobilité longue (plus de 80 km) progresse de 16 % en 10 ans chez les jeunes. Elle est passée de 5 544 km en 2008 à 8 030 km en 2019¹⁰. Les 15-25 ans sont ceux qui utilisent le plus les transports collectifs (trains et autocars longue distance), à hauteur de 1 200 km par an pour les 15-18 ans et de plus de 1 500 km par an pour les 19-25 ans, contre 900 km par an en moyenne pour l'ensemble de la population.

Les jeunes ménages¹¹ consacrent une part plus élevée de leurs ressources aux transports collectifs (3,4 %, contre 1,9 % pour l'ensemble de la population).

La première contrainte à la mobilité n'est cependant pas le prix mais le manque d'offre de transport. En 2016, 25 % des jeunes ont renoncé à un emploi et 21 % à une formation en raison de difficultés de transport, et plus de la moitié a dû restreindre sa vie sociale faute de moyen de transport¹².

Il existe d'autres freins aux déplacements, tels que la sécurité, la crainte des transports ou le handicap. Ils sont une épreuve pour près de trois jeunes sur dix. En particulier, les adolescents des zones urbaines sensibles se heurtent à trois obstacles toujours d'actualité : plus grandes difficultés des jeunes filles à se déplacer, peur des déplacements en transports collectifs et interactions conflictuelles pouvant conduire à un repli sur le quartier¹³.

La mobilité en transports collectifs est un enjeu majeur pour les jeunes, d'autant plus que le temps de formation s'allonge et que le premier emploi est souvent plus précaire, avec un premier CDI obtenu entre 27 et 29 ans¹⁴. De plus, quatre jeunes sur dix ont changé de zone d'emploi durant leurs sept premières années de vie active : 70 % ont changé de département, 10 % de région¹⁵.

9. 2,6 déplacements par jour pour les 15-18 ans et 2,9 pour les 19-25 ans étudiants, contre trois pour l'ensemble de la population.

10. Elle représentait 48 % des kilomètres parcourus par les étudiants de 19 à 25 ans en 2019, contre 39 % en 2008.

11. Ménages dont la personne référente a moins de 25 ans. Source : Insee, *Les dépenses des ménages en 2017, Enquête Budget de famille*, 2020.

12. Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire (INJEP), *Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes*, 2017.

13. Nicolas Oppenheim, *Adolescents de cités, l'épreuve de la mobilité*, 2016.

14. Jean Viard, *Un nouvel âge jeune*, 2019.

15. CEREQ, *Chemins vers l'emploi et la vie adulte : l'inégalité des possibles*, 2022.

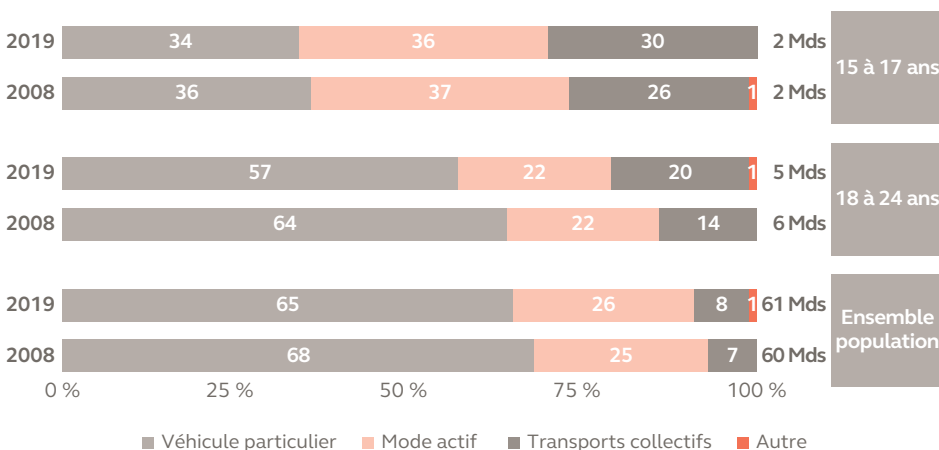
B. Des transports collectifs de plus en plus privilégiés jusqu'à l'obtention du premier emploi

Pour se déplacer localement, les jeunes ont, plus que les autres habitants et davantage que par le passé, recours aux transports collectifs.

En effet, même si l'usage de la voiture reste dominant¹⁶, il a reculé entre 2008 et 2019 au profit des transports collectifs, dont la part a progressé, passant de 14 à 20 % pour les 18-24 ans et de 26 à 30 % chez les 15-17 ans. Cette évolution tient à l'allongement des études et à une entrée plus tardive dans la vie active. Elle met aussi en évidence un besoin de transport collectif croissant et un certain succès des politiques de mobilité en faveur des jeunes.

À partir de 25 ans, l'usage de la voiture reste prépondérant. La fidélisation des jeunes dans les transports collectifs, avant cet âge charnière, revêt donc un caractère stratégique.

GRAPHIQUE N° 1 | Évolution de la part modale (en %) et du nombre de déplacements de courte distance



Source : ART, d'après ENTD 2008 et EMP 2019 – Note : Le mode actif renvoie au vélo et à la marche.

Le principal frein à l'utilisation des transports collectifs est géographique. Il révèle une fracture territoriale entre les zones urbaines d'une part, rurales ou périurbaines d'autre part. Ainsi, l'offre limitée dans les zones rurales conduit les jeunes à plus utiliser la voiture. 85 % des jeunes ruraux de 18-24 ans avaient le permis en 2019, contre 41 % des jeunes de l'agglomération parisienne selon l'Injep.

Dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville, où des efforts sont réalisés pour développer l'offre de transport collectif, le Cerema observe aussi une moindre mobilité.

16. Ils utilisent peu les deux-roues motorisés (3 % des moins de 18 ans et 1 % des 18-24 ans)

C. De nombreux acteurs locaux de la mobilité

1. Face à l'enjeu de la mobilité, une structuration récente des acteurs publics

La réforme, relativement récente, opérée par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), a clarifié la gouvernance des mobilités. Celle-ci s'articule désormais autour du couple régions-intercommunalités en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ces autorités traitent respectivement¹⁷ des mobilités à l'échelle régionale (TER, cars interurbains) et des mobilités locales (métro, *tramway*, bus) à l'échelle des bassins de vie.

La LOM a mis fin aux « zones blanches » en milieu rural, désormais couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité (communauté de communes ou, à défaut, région). Les deux types d'AOM ont également vu leurs compétences élargies aux mobilités actives, partagées ou solidaires¹⁸ et gèrent le transport scolaire et à la demande (TAD), chacune sur leur territoire.

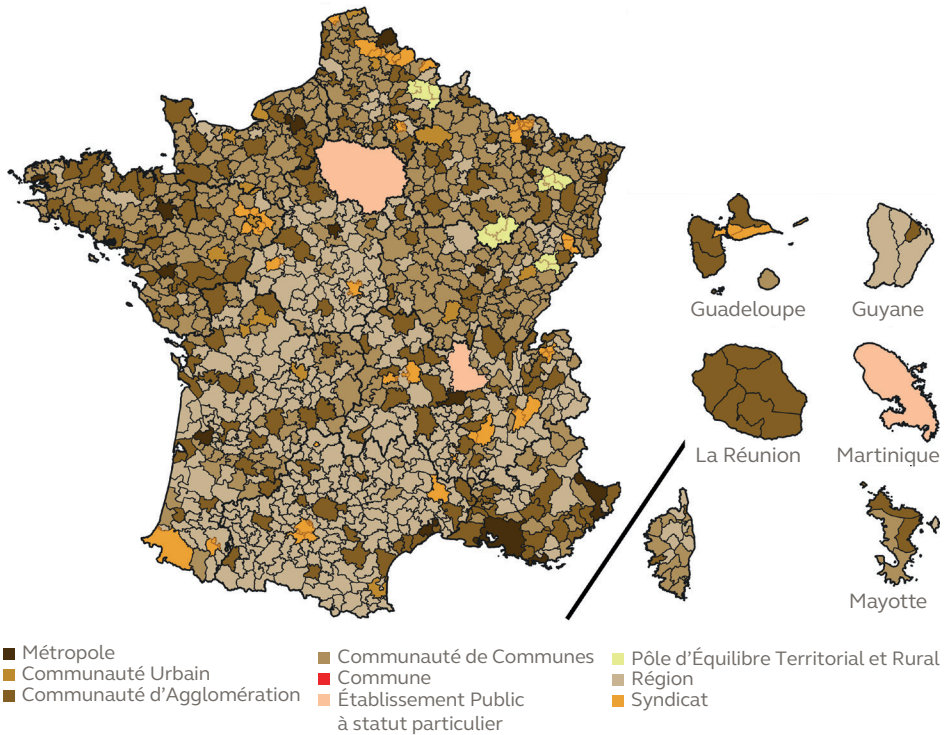
Il existe ainsi plus de 700 AOM locales, qui définissent les politiques publiques des mobilités. L'État, qui n'est AOM que pour les trains Intercités, joue un rôle d'ensemblier.

L'articulation des autorités organisatrices de la mobilité est essentielle – elles ne recouvrent pas toujours les bassins d'emploi ou de formation correspondant à leur population – mais reste insuffisante. Les régions sont cheffes de file de la mobilité et chargées d'organiser les modalités de l'action commune des AOM mais sans pouvoir de décision. Des outils (contrat opérationnel de mobilité, plan d'action en faveur de la mobilité solidaire etc.) encouragent une action coordonnée des autorités organisatrices de la mobilité mais ils sont encore peu utilisés. Enfin, les enjeux liés à la mobilité de la jeunesse ne sont pas toujours pris en compte par d'autres politiques publiques (solidarité, habitat, aménagement, emploi, etc.).

17. En Île-de-France, ces deux missions sont exercées par un établissement spécifique depuis 1949, dénommé aujourd'hui Île-de-France Mobilités (IDFM).

18. Destinés aux personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ou de handicap.

CARTE N° 2 | Les AOM locales au 1^{er} janvier 2024



Source : www.francemobilites.fr

2. D'importants soutiens financiers publics en matière de transports collectifs

Les dépenses consacrées par les autorités organisatrices de la mobilité aux transports collectifs ne ciblent pas un public en particulier, notamment les jeunes¹⁹.

Les dépenses publiques de transports, relativement stables, sont de l'ordre de 37 Md€. Les principaux financeurs publics sont les collectivités locales. Les transports et la mobilité correspondent aux premiers budgets des régions et des intercommunalités, soit respectivement 12 Md€²⁰ et 10 Md€²¹, auxquels s'ajoute le budget d'Île-de-France Mobilités (14,9 Md€). Ces chiffres incluent le financement des « plans vélos » régionaux et locaux (1 Md€ en 2021²²). Pour financer ces dépenses, les autorités organisatrices, à l'exception jusqu'en 2024 inclus des régions et des nouvelles AOM locales sans ligne régulière, bénéficient de recettes fiscales issues des employeurs publics et privés (11,2 Md€ de versement mobilité pour les AOM locales et 0,8 Md€ de taxes spécifiques pour la Société du Grand Paris, devenue en janvier 2024 la Société des Grands Projets).

19. En dehors des transports scolaires et des compensations de leurs réductions tarifaires.

20. Régions de France, d'après les comptes administratifs 2023.

21. Données 2022. Source : GART (échantillon de 193 AOM).

22. Vélos et Territoires, *Enquête nationale sur les politiques modes actifs*, 2022.

De son côté, l'État contribue à la mobilité locale et régionale en finançant les redevances annuelles d'accès au réseau ferré des TER (2 Md€²³) et en accordant des subventions ciblées, pour le développement de transports collectifs en site propre ou pour le plan « Vélo et marche » (environ 0,6 Md€ par an). De plus, l'État finance l'exploitation des trains Intercités (à hauteur de 0,85 Md€ en 2023)²⁴.

Les budgets des AOM sont de plus en plus contraints, dans le contexte de hausse des charges de fonctionnement et de renouvellement des investissements. Cette tension ne concerne pas seulement les jeunes, à l'exception des transports scolaires, et limite leurs possibilités de développer l'offre.

II. Les tarifs réduits, axe principal de la politique de mobilité en faveur des jeunes

L'article L. 1221-5 du code des transports fait de la politique tarifaire une prérogative des autorités organisatrices de la mobilité²⁵. En pratique, le soutien à la mobilité des jeunes se fait essentiellement à travers des réductions tarifaires afin de les encourager à utiliser les transports collectifs. Cette politique rencontre néanmoins des limites que sont le manque de prise en compte des ressources financières et l'absence de fidélisation des jeunes. En effet le tarif constitue un véritable frein pour les jeunes vulnérables, soit un quart à un tiers des jeunes²⁶. Des pistes de progrès existent à travers la tarification solidaire ou un meilleur accompagnement de ce public dans l'utilisation des transports.

A. Des politiques de réduction tarifaire reposant principalement sur un critère d'âge

1. L'âge comme critère principal

Les grilles tarifaires des AOM ont évolué d'une logique de statut (étudiant, lycéen etc.) à une logique d'âge. Cette stratégie, retenue notamment par les métropoles d'Orléans et de Lyon, permet d'élargir le champ des réductions tarifaires à l'ensemble des déplacements²⁷ et des jeunes.

Souvent, la limite d'âge est fixée à 25 ans²⁸, parfois moins (18 ou 19 ans par exemple) ou, au contraire, portée à 26 ans voire plus.

23. Auxquels s'ajoute une subvention au régime de retraite des cheminots, estimée à 0,6 Md€ en 2023 pour les transports express régionaux.

24. Il verse aussi chaque année à SNCF Voyageurs des compensations liées aux tarifs sociaux nationaux (16 M€ en 2023, cf. [article L. 2151-4](#) du code des transports).

25. Toutefois, elles doivent accorder au moins 50 % de réduction ou une aide équivalente aux personnes dont les ressources leur permettent de bénéficier du dispositif complémentaire santé solidaire (CSS) sans participation financière ([article L. 1113-1](#) du code des transports).

26. Drees, [Mesurer le niveau de vie et la pauvreté des jeunes adultes de 18 à 24 ans](#), 2023.

27. Non limités, par exemple, aux déplacements domicile-étude ou aux lignes scolaires.

28. 58,5 % sur un panel de 171 adhérents du GART.

Le critère de l'âge peut se combiner avec d'autres critères statutaires, comme par exemple dans la métropole de Brest, où les étudiants boursiers bénéficient de tarifs plus avantageux. En Île-de-France, les principales offres pour les jeunes associent âge et statut ; ainsi les jeunes non étudiants et sans emploi paient plein tarif, sauf s'ils bénéficient du forfait gratuité « *jeunes en insertion* » ou achètent un forfait « *jeunes week-end* ».

2. Des réductions tarifaires allant parfois jusqu'à la gratuité

Pour les transports collectifs locaux, les jeunes bénéficient en général d'une réduction de 50 % sur le prix des abonnements plein tarif. De grandes disparités existent toutefois, avec des réductions allant de 30 % à 70 %, parfois plus importantes lorsqu'une tarification solidaire a été mise en place (cf. C-1), allant dans certains cas jusqu'à la gratuité.

TABLEAU N° 1 | Exemples de réductions tarifaires en faveur des jeunes en juin 2024

AOM	Abonnement (€/an)		% de réduction
	plein tarif	jeune	
CA du Pays de Laon	300	192	36 %
CA du Grand Avignon	200	100	50 %
IDFM	950,4	382,4	60 %
Orléans Métropole	496,8	199	60 %
Sytral (Métropole de Lyon)	798,6	250	69 %

Sources : AOM

Note : des tarifs complémentaires accessibles aux jeunes sous certaines conditions (bénéficiaires du RSA, étudiants boursiers, etc.) peuvent également exister sans être référencés ici.

Pour les transports express régionaux, les régions proposent des réductions tarifaires, comme Auvergne-Rhône-Alpes ou Centre-Val de Loire, avec des remises de l'ordre de 50 %. Le coût moyen d'un abonnement mensuel pour les jeunes en France s'élève à 38 €²⁹.

Parallèlement aux réductions offertes sur les abonnements, certaines AOM ont mis en place des réductions sur le ticket unitaire. Une politique centrée sur la réduction du coût des abonnements peut en effet emporter certains effets négatifs pour les jeunes usagers locaux occasionnels. En Île-de-France, à compter du 2 janvier 2025, les prix des tickets unitaires ont été plafonnés pour tous les publics, ce qui a entraîné une baisse du prix de certains trajets inter-zones mais une hausse pour les trajets intra-zones. Dans la métropole de Lyon, le carnet de 10 tickets à prix réduit cible en revanche les moins de 26 ans. Des dispositifs de post-paiement, dès lors qu'ils sont plafonnés au niveau du tarif de l'abonnement, comme en Nouvelle-Aquitaine avec *JustGo* ou dans la métropole de Nantes avec le dispositif « *Formule*

29. Source : Régions de France.

« Sur Mesure », constituent une autre solution. Ils peuvent être couplés avec des systèmes de paiement ouvert par carte bleue ou *smartphone*, que le public jeune maîtrise bien, facilitant l'emploi des transports.

Au-delà, des mesures de gratuité ont aussi été mises en place. Dans la région Hauts-de-France, les cars interurbains sont gratuits pendant les week-ends, les jours fériés et pendant les vacances scolaires pour les moins de 26 ans. La région Centre-Val de Loire propose le week-end aux jeunes un volume de billets de trains ou de cars régionaux gratuits ou, lorsque ce volume est épuisé, des réductions de 50 à 66 %. Au sein de la communauté urbaine de Dunkerque, l'ensemble du réseau de bus est gratuit pour tous les usagers. À Strasbourg, les tramways et les bus sont gratuits pour les moins de 18 ans résidant dans la métropole ou à Kehl (Allemagne).

Le tarif « + = 0 » de la région Occitanie

Mis en place 2021, le tarif « + = 0 » est accessible aux jeunes âgés de 12 à 26 ans pour leurs trajets en TER et cars régionaux. Il vise à fidéliser les usagers.

Du premier au dixième voyage par mois, le prix acquitté correspond à 50 % du prix plein tarif. Du onzième au vingtième voyage, les trajets sont gratuits. Enfin, au-delà du vingtième voyage, les trajets sont gratuits et l'utilisateur alimente une « cagnotte » qui lui servira à payer les dix premiers voyages des mois suivants³⁰.

En complément d'offres permanentes, des mesures temporaires peuvent être appliquées, notamment l'été, comme les *Pass Jeunes*. Ainsi, depuis 2020, pendant l'été, la région Bretagne met à disposition des jeunes scolarisés ou titulaires de sa carte de transport solidaire des billets de train, de car ou de bateau gratuits.

Les Pass Jeunes

À l'initiative des régions, hors Île-de-France, un *Pass Jeune TER* a été proposé en juillet et août 2020 et 2021 aux jeunes de moins de 26 ans.

À 29 € par mois, il permettait de voyager de manière illimitée sur l'ensemble des TER. En 2021, 84 000 *Pass Jeunes* ont été vendus, contre près de 69 000 en 2020. Le coût de ces dispositifs n'a pu être évalué par SNCF Voyageurs, les bénéficiaires pouvant voyager en libre accès sans billet ni réservation.

Avec l'appui de l'État, un dispositif similaire (*Pass Rail*) a été mis en place pour l'été 2024. Pour 49 € par mois, les jeunes de 16 à 27 ans ont pu voyager sur l'ensemble des TER et des trains Intercités. Au total, 235 000 *Pass Rail* ont été vendus et 2,3 millions de billets réservés (soit environ 10 billets par passager), dont 87 % concernent les trains express régionaux. Le coût du dispositif est estimé à 15 M€ net³¹.

30. Selon la région Occitanie, le tarif « + = 0 » et les dispositifs « trains à 1 € » et « cars à 2 € » à destination de l'ensemble des usagers, ainsi que l'offre estivale « trains à 1 € » pour les moins de 27 ans, ont conduit à une hausse de 25 % de la fréquentation des trains régionaux entre 2019 et 2023.

31. Il s'agit de l'écart entre les coûts bruts (baisse des recettes des TER liée à l'utilisation des *Pass* et dépenses de mise en œuvre du dispositif) et les recettes tirées de la vente des *Pass*.

Les jeunes peuvent aussi bénéficier sur le réseau ferré national de dispositifs réglementaires ainsi que des offres commerciales proposées par SNCF Voyageurs. Outre les réductions permises par la carte familles nombreuses³², deux tarifs sociaux prévus par le code des transports sont accessibles aux jeunes : le tarif abonnement travail³³ et le tarif élèves, étudiants, apprentis (EEA)³⁴. SNCF Voyageurs propose à titre commercial la carte *Avantage Jeune*, qui permet aux jeunes de 12 à 27 ans d'obtenir des réductions sur les lignes TGV INOUI, Intercités et sur les lignes TER de certaines régions, ainsi que l'abonnement *Max jeune*³⁵. Les régions ne sont pas tenues d'appliquer ces différents tarifs mais le font dans la plupart des cas.

3. Des politiques tarifaires favorables aux jeunes

Les politiques de réduction tarifaire ont facilité les déplacements des jeunes et les ont encouragés à adopter une mobilité durable. Elles ne sont toutefois assorties d'aucun objectif précis, privant ainsi les AOM d'un outil de pilotage.

Comme le montre le tableau suivant, la part des jeunes dans l'utilisation des transports collectifs est sensiblement supérieure à celle des recettes qu'ils génèrent.

TABLEAU N° 2 | Parts de fréquentation et de recettes issues des jeunes³⁶

Périmètre	Part de fréquentation* jeune (%)	Périmètre (âge)	Part de recettes jeune (%)
IDFM	25	15-25	9,5 ³⁷
SYTRAL (Métropole de Lyon)	34	11-25	22
Métropole Rouen Normandie	47	< 26	39
Métropole d'Orléans	41	< 26	30
CA Creil Sud Oise	34	< 25	9
TER	33	< 26	23

Sources : d'après AOM ou opérateurs * en nombre de voyages

Note : CA : communauté d'agglomération

32. Accessible aux familles ayant trois enfants ou plus à charge dont au moins un mineur. Elle offre des réductions de 30 % à 75 % selon le nombre d'enfants mineurs.

33. Limité aux trajets domicile-travail, sans excéder 75 km, dans tous les trains sans réservation obligatoire.

34. Ouvert à tout élève de moins de 21 ans, étudiant de moins de 26 ans ou apprenti de moins de 23 ans pour le trajet domicile-établissement d'étude ou d'apprentissage, il donne droit, selon le cas, à un nombre illimité de trajets dans les trains hors TGV ou à un nombre limité dans les TGV. Les opérateurs de service librement organisés autres que SNCF Voyageurs ne sont pas tenus d'appliquer ces tarifs sociaux nationaux.

35. Abonnement mensuel ouvert aux 16 à 27 ans permettant de voyager en seconde classe dans certains TGV Inoui et Ouigo et trains Intercités pour 0 € dans la limite des places disponibles pour ce tarif.

36. Les données portent sur 2022 ou 2023.

37. Part des recettes des abonnements *Imagine R étudiant et scolaire*, hors *Imagine R junior* (< 11 ans) et *Navigo jeunes weekend*.

Ces données témoignent de l'existence de politiques tarifaires favorables aux jeunes et ne prennent pas en compte les déplacements des jeunes sans titre de transport et sans paiement³⁸.

B. Des avantages tarifaires qui ont leurs limites

1. Une prise en compte insuffisante de la situation financière des jeunes

L'âge comme critère unique conduit à écarter la question de la situation financière réelle des jeunes. Ainsi, un jeune salarié peut bénéficier des mêmes avantages tarifaires qu'un étudiant sans revenus, tout en se voyant rembourser une partie de son abonnement aux transports collectifs par son employeur (50 % *a minima* dans le secteur privé et 75 % dans le secteur public). Parfois, dans le cadre d'un plan de mobilité employeur (PdME)³⁹, la réduction tarifaire peut être plus avantageuse que celle accordée à un jeune non salarié.

La prise en compte d'autres critères, notamment les revenus ou le quotient familial du foyer, permettrait d'ajuster les politiques tarifaires des AOM pour soutenir les jeunes qui en ont le plus besoin et en limiter le coût.

2. Des incitations financières pas assez efficaces pour fidéliser les jeunes

Le comportement des jeunes atteignant l'âge limite pour bénéficier des tarifs réduits n'est pas connu des autorités organisatrices de la mobilité ni des opérateurs de transport. Aucune étude sur le sujet n'a pu être transmise.

Cependant, par exemple, on observe dans l'agglomération rouennaise une baisse progressive des abonnés jeunes entre 20 et 25 ans. Le constat est le même pour les 19-21 ans du réseau d'Angers-Loire-Métropole.

Des changements de lieux de vie (études, emplois etc.) peuvent expliquer pour partie ces diminutions sur un territoire. Elles sont aussi liées à l'inadaptation de l'offre à leurs besoins, en particulier lors de l'accès au premier emploi et à l'acquisition d'une voiture : les jeunes ne sont alors plus captifs des transports collectifs. La politique tarifaire apparaît en ce cas insuffisante pour fidéliser davantage les jeunes adultes face à la concurrence de la voiture. L'offre constitue le critère prédominant pour choisir les transports collectifs.

Cette situation doit inciter les AOM à mieux connaître les besoins et les comportements des jeunes, utilisateurs ou non des transports publics, en particulier à partir de 17-18 ans, afin d'identifier les raisons les conduisant à renoncer à leur usage et d'améliorer l'offre en conséquence.

38. Par rapport au taux de fraude global, dans les TER, celui des 15-25 ans est supérieur de deux points et s'établit à 9 % (enquêtes annuelles de SNCF Voyageurs). Dans les réseaux des agglomérations de plus de 100 000 habitants exploités par Transdev, le taux de fraude des 18-24 ans atteint 34 % et est supérieur de 13 points au taux de fraude global (enquête 2022).

39. Depuis la LOM, toutes les entreprises regroupant plus de 50 salariés sur un même site doivent intégrer dans leurs négociations annuelles obligatoires un volet consacré aux déplacements domicile-travail. À défaut d'accord, les entreprises doivent élaborer un PdME. Par exemple, celles du Grand Avignon dotées d'un tel plan peuvent obtenir des tarifs préférentiels de 20 € par an pour leurs salariés de moins de 26 ans quand un étudiant du même âge devra payer 100 €.

C. Des politiques tarifaires à mieux cibler et à coordonner

En ciblant davantage leurs politiques tarifaires, les AOM pourraient dégager des moyens financiers pour développer l'offre à destination des jeunes qui habitent dans les zones rurales et périurbaines et répondre à leurs besoins de mobilité.

1. Le recours aux tarifications solidaires

Ces dernières années ont été marquées par le développement de tarifs solidaires, prenant en compte la capacité contributive à l'aide du quotient familial comme à Grenoble. Cette pratique concernait entre 9 et 12 % des réseaux urbains en 2015⁴⁰ et existe également au niveau régional.

Par exemple, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, une tarification solidaire (*ZOU solidaire !* et *ZOU solidaire + !*) a été mise en place à compter de 2023. Une tarification spécifique (*Pass « Zou Études ! »*) n'a été conservée que pour les jeunes de moins de 26 ans suivant un enseignement. Un quotient familial inférieur ou égal à 500 € par mois donne accès à 90 % de réduction sur les TER et cars régionaux. Un quotient familial compris entre 501 € à 700 € par mois permet de bénéficier d'une réduction de 50 %. Au-delà, le plein tarif s'applique. De même, dans la métropole lyonnaise, Sytral Mobilités propose des abonnements *Solidaire réduit* (10,5 € par mois) aux élèves et étudiants boursiers ainsi qu'aux chômeurs âgés de 18 à 24 ans inscrits à France Travail. La métropole d'Orléans étudie la mise en place d'une tarification prenant en compte le quotient familial.

La prise en compte d'un critère de ressources peut donc être articulée avec un critère d'âge afin d'adapter plus finement les tarifs proposés aux jeunes disposant de faibles ressources, avec des offres correspondant à leurs capacités financières. Les opérateurs de transport savent gérer ce type de gamme tarifaire.

Dans deux réseaux examinés par le Cerema et situés dans des villes étudiantes, la mise en place d'une tarification solidaire s'est accompagnée d'une augmentation du nombre d'abonnés étudiants ou âgés de 19 à 25 ans⁴¹.

La politique de gratuité constitue aussi un moyen de répondre à l'objectif d'une meilleure prise en compte des jeunes aux situations financières les plus fragiles. Ce faisant, elle permet aussi de les attirer davantage vers les transports publics. Elle nécessite, cependant, des moyens financiers qui ne seront pas consacrés au développement de l'offre et présente des effets de seuil⁴². Elle doit donc faire au préalable l'objet d'une analyse des besoins de tous les usagers potentiels et de ses conséquences sur l'équilibre financier du service de transport.

40. Cerema, *Tarification solidaire dans les transports publics*, septembre 2022.

41. Cf. L'étude réalisée par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement) concernant [la mise en place de politiques de tarifications solidaires par quatre réseaux de transport](#).

42. Comme dans la métropole de Lille (18 ans), où un jeune boursier de 20 ans paiera mais pas un jeune de 17 ans sans difficulté financière.

2. Renforcer la coordination tarifaire à l'échelle régionale

Faciliter les déplacements au sein des territoires suppose également, notamment, d'harmoniser les pratiques tarifaires, y compris au sein des réseaux placés sous la responsabilité d'une même autorité organisatrice de la mobilité.

En effet, des différences peuvent exister. En Auvergne-Rhône-Alpes, le transport scolaire est gratuit dans le département de l'Ain mais payant dans le Puy-de-Dôme. En Île-de-France, les abonnements aux circuits scolaires spéciaux ne permettent pas toujours d'emprunter les lignes régulières.

Une meilleure coordination des aides financières en faveur des jeunes

En plus des réductions pratiquées par les AOM, certaines collectivités territoriales, notamment les départements, au titre de leurs compétences de solidarité, ou certains centres communaux d'action sociale (CCAS) proposent une participation financière voire remboursent le coût des abonnements. C'est le cas en Île-de-France où, par exemple, la ville de Paris rembourse aux collégiens et lycéens leur forfait annuel quand le département du Val-de-Marne⁴³ en prend en charge la moitié.

Ces mesures conduisent à des différences entre jeunes pour un même service public. Elles gagneraient à être mieux coordonnées, de sorte que les aides puissent être décidées en concertation entre les différents acteurs.

En tant que cheffes de file de la mobilité, les régions ont un rôle majeur à jouer en matière de coordination tarifaire, aussi bien pour leur propre réseau que pour les autres réseaux situés dans leur ressort.

Le *Pass Jeune* et le *Pass Rail* mis en place ces dernières années constituent par ailleurs un début de coordination interrégionale.

3. Informer et accompagner les jeunes

La combinaison de différents critères (âge, statut etc.) et d'aides complémentaires (remboursement d'abonnement par certaines collectivités etc.) rend les tarifs peu lisibles.

Cette complexité peut conduire les jeunes à renoncer au bénéfice de tarifs avantageux, voire à se déplacer.

43. Par délibération du 24 juin 2024, le conseil départemental a limité le remboursement aux collégiens et lycéens boursiers.

Mieux informer les jeunes

Les *États généraux de la jeunesse* organisés dans la région Centre-Val de Loire entre 2021 et 2022 ont identifié la difficulté à s'informer (accéder au bon moment à la bonne information et que celle-ci soit compréhensible) comme l'un des trois défis majeurs en matière de mobilité.

L'accès à une information complète, claire et compréhensible est un enjeu important. Cela peut passer par la création d'applications sur les horaires (comme dans la communauté d'agglomération de Dracénie Verdon Provence), de plateformes de mobilité multimodale et par des actions de sensibilisation et de formation, afin de leur apprendre à lire les cartes des réseaux, à utiliser des applications ou pour les sensibiliser aux enjeux d'une mobilité durable, comme à Artois mobilités (AOM des communautés d'agglomération de Béthune-Bruay, Lens-Liévin et Hénin-Carvin). La mise en œuvre de ces solutions gagnerait à être coordonnée entre autorités organisatrices de la mobilité.

L'information des jeunes est aussi utile pour qu'ils bénéficient effectivement d'une tarification solidaire, lorsqu'elle a été mise en place.

La simplification des gammes tarifaires constitue une solution pour faciliter l'accès des jeunes aux transports collectifs. Elle n'est cependant pas suffisante. Certaines AOM, comme Brest Métropole avec le CROUS de Bretagne pour les étudiants boursiers, se sont engagées avec la Dinum⁴⁴ pour faciliter les démarches de leurs usagers, en particulier les jeunes, et réduire le taux de non-recours à des tarifs préférentiels, à travers l'échange automatisé d'informations (revenus du foyer, quotient familial, etc.) avec les services de l'État ou de la sécurité sociale. Cela simplifie la mise en place de la tarification solidaire. La modernisation des systèmes d'information constitue une autre solution pour répondre au déficit d'information des jeunes sur les offres et les tarifs, comme le souligne la région Hauts-de-France.

En complément, des politiques d'incitation pourraient aussi être mises en place, comme dans l'agglomération toulousaine avec le programme de fidélité *Clubéo*, qui permet de cumuler des points à chaque déplacement. Ces points peuvent être échangés contre des réductions chez des commerçants partenaires ou permettre de remporter des places de concert.

Selon le Cerema, ces actions doivent être complétées par des dispositifs marketing adaptés au public des jeunes, utilisant les outils numériques.

44. Direction interministérielle du numérique de l'État.

III. Des offres de mobilité à adapter davantage aux besoins des jeunes

L'insuffisance de l'offre de transports collectifs dans les zones périurbaines et rurales concerne tous les habitants. Cependant, elle touche plus particulièrement les jeunes, notamment pour l'accès à l'emploi.

A. Des besoins des jeunes dans l'ensemble mal connus

La connaissance des besoins de mobilité des jeunes est assez limitée et renvoie aux difficultés des autorités organisatrices de la mobilité à se doter d'une expertise interne.

L'obligation de partager en ligne les données ouvertes de transport pour l'information des voyageurs (prévue à l'article L. 1115-1 du code des transports) constitue une amélioration.

Cependant, il n'existe pas d'exigence réglementaire de suivi de la fréquentation (indicateurs annuels, critères de représentativité des enquêtes voyageurs, etc.) ni de suivi public de l'activité et des budgets des transports régionaux ou locaux. Ces derniers sont réalisés par deux associations (le GART et l'UTPF) alors qu'ils l'étaient jusqu'en 2017 par le Cerema. Depuis 2023, un observatoire des politiques locales de mobilité recense les caractéristiques administratives des AOM, leurs plans de mobilité et les services de transport.

Une connaissance de la mobilité locale et régionale limitée en raison d'outils mal partagés

Les enquêtes de mobilité certifiées par le Cerema permettent de connaître la mobilité des résidents d'un territoire. Leur coût est important : il varie de 85 000 € pour les AOM de 100 000 habitants à plus d'1 M€ pour les grandes AOM. Elles sont au mieux mises en œuvre tous les huit à dix ans. Celles réalisées entre 2010 et 2020 couvrent environ la moitié de la population française, hors Île-de-France (qui dispose d'une enquête du même type). Elles peuvent comporter un module spécifique aux étudiants (réalisé à ce jour à Lille, Grenoble et Toulouse) ou avoir des formats allégés, comme à Bordeaux et Strasbourg.

En parallèle, les AOM locales confient désormais plus fréquemment à leurs délégataires des enquêtes origine-destination ou de satisfaction, souvent limitées aux usagers des transports collectifs. Pour analyser les déplacements sur un territoire, certains opérateurs proposent également des technologies innovantes et moins onéreuses, utilisant les traces des smartphones.

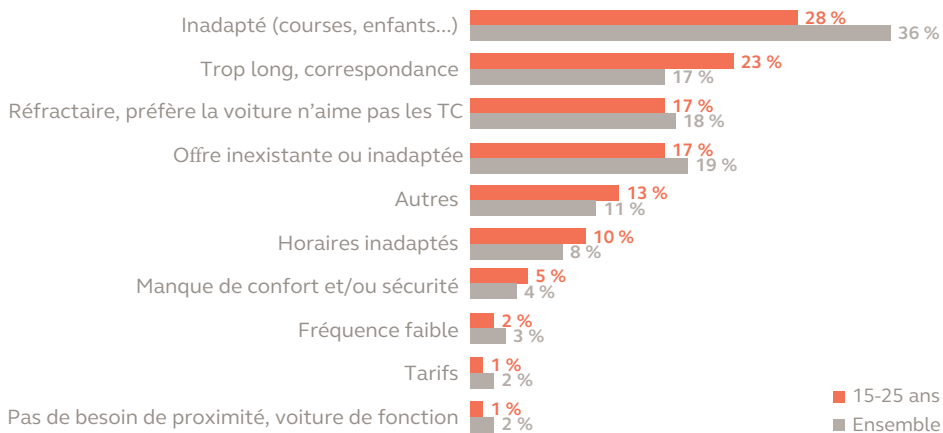
Nombre d'AOM locales ont cependant fondé leurs plans de mobilité actuels sur les grandes enquêtes de mobilité des personnes de l'Insee⁴⁵, dont certaines dataient de plus de dix ans.

Par ailleurs, les AOM, en particulier les régions, connaissent moins leurs usagers que les opérateurs, qui leur transmettent des données agrégées pour des raisons commerciales et de protection des données personnelles. Certaines régions, comme Nouvelle-Aquitaine, Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie, ont ainsi réalisé des études sur la connaissance de leurs publics. Les régions se heurtent aussi aux coûts et difficultés d'interopérabilité de leur billettique⁴⁶, à sa rapide obsolescence et manquent d'analyses mutualisées. Cette méconnaissance limite leurs capacités de pilotage.

Ce manque de connaissance des besoins est particulièrement pénalisant pour définir une offre adaptée aux jeunes qui constituent un public à fidéliser.

Ainsi, les enquêtes disponibles (cf. le graphique n° 2) montrent que l'existence d'une offre et son adéquation aux besoins, notamment sa fréquence et le temps de transport, sont déterminantes pour les jeunes. Le principal frein consiste en l'inexistence d'une offre adaptée à leurs besoins spécifiques.

GRAPHIQUE N° 2 | Freins à l'usage des transports collectifs pour le dernier déplacement étude ou travail



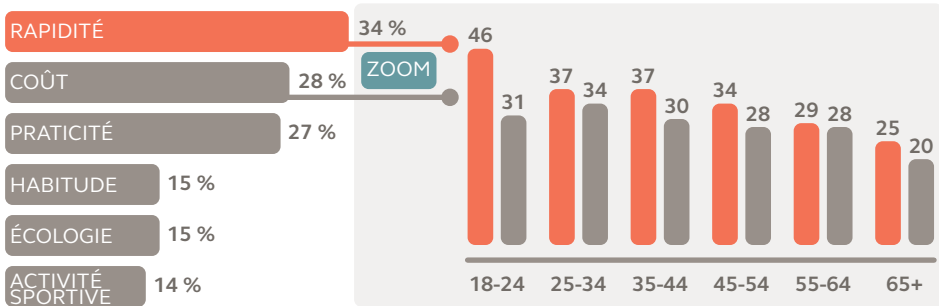
Source : Transdev, enquêtes panels 2020-2023 auprès de 15 AOM non franciliennes

Quand cette offre existe, sa rapidité et sa fréquence pèsent davantage que le prix, sur lequel les autorités organisatrices mettent l'accent, dans le choix en faveur du transport collectif (cf. le graphique n° 3).

45. Voir grandes données de l'enquête de 2019 par territoire, en ligne depuis 2024.

46. Avec cependant quelques cartes utilisables dans plusieurs AOM (14 avec *JV Malin* dans le Centre-Val de Loire et 8 avec *Pass Pass* dans les Hauts-de-France).

GRAPHIQUE N° 3 | Critères de choix du mode de transport et zoom sur les deux critères coût et rapidité selon l'âge



Source : enquête ObSoCo – La fabrique de la Cité, 2024

B. Des offres de mobilité adaptées aux jeunes surtout pour les transports scolaires

Les offres (lignes, fréquences, horaires et modalités) de transports collectifs régionales (hors agglomération) et urbaines sont conçues pour l'ensemble de la population, sans cibler de tranche d'âge. Elles visent à relier les villes hors agglomération (pour les TER et cars interurbains) ou à assurer la desserte des pôles générateurs de trafic des AOM locales (grands services publics, commerces, zones d'activité, principales zones d'habitation, etc.) Elles ne sont donc pas spécifiques aux jeunes en dehors des lignes de transports scolaires.

1. Une offre régionale de TER et de service scolaire par car

Hors agglomération et hors Île-de-France, le transport collectif régional comporte deux services ouverts à tous et une offre spécifique :

- 383 millions de voyageurs en transports express régionaux en 2023⁴⁷, dont 129 millions sont des jeunes de 15 à 25 ans selon SNCF Voyageurs, et environ 90 millions de voyageurs en cars interurbains en 2022, selon Régions de France, sans qu'il soit possible d'identifier le nombre de jeunes dans ces cars ;
- 1,7 million d'élèves bénéficiant des transports scolaires en cars en 2024 (soit 10 % des élèves du premier degré, 40 % des collégiens et 50 à 60 % des lycéens non urbains éligibles⁴⁸) selon Régions de France.

L'offre de TER est moins modulable que celle des cars routiers, du fait d'infrastructures différentes, mais elle prend en compte certains besoins des jeunes. Ainsi, comme beaucoup d'autres, la région Centre-Val-de-Loire travaille avec ses délégataires à l'intermodalité pour permettre des arrivées à 8 heures en classe et des correspondances entre TER et autres modes de transport. Elle développe des dispositifs pour les vélos (transport à bord et stationnement en gare).

47. Leur fréquentation (en voyageurs.km) a crû de 33 % de 2019 à 2023.

48. 60 % d'élèves n'en bénéficient pas (proximité de leur établissement notamment).

L'offre de service à titre principal scolaire (SATPS) régionale est la seule qui fait l'objet d'une politique spécifique aux jeunes, avec une offre mise à jour à chaque rentrée. La réforme des lycées, avec la mise en place d'options à la carte et de bassins d'éducation plus larges, a renforcé les défis correspondants. Afin d'optimiser leur offre, la plupart des régions ont décidé d'ouvrir les lignes scolaires aux autres usagers, ce qui a permis de proposer deux allers-retours par jour au lieu d'un, mais a aussi pu allonger les temps de trajet.

2. Une offre de transport locale pour les jeunes centrée sur la desserte des grands pôles de formation

Localement, les offres de transport collectif comportent un large panel de services (métro, tram, bus, services à la demande, vélos, etc.), non spécifiques aux jeunes. Elles assurent par ailleurs la majorité du transport scolaire local sur les lignes régulières, avec des services à titre principal scolaire spécifiques en zone moins dense. Leur fréquentation globale est un peu moins élevée que celle des offres régionales⁴⁹.

Depuis l'entrée en vigueur de la LOM, les grandes AOM locales doivent formaliser leur stratégie dans des plans de mobilité. Ceux-ci citent généralement peu les jeunes, en dehors des objectifs de formation.

Les actions pour les jeunes dans les plans de mobilité des AOM

Elles visent majoritairement la desserte des grands pôles de formation, sportifs et culturels, l'élargissement des horaires en soirée, ainsi que la sensibilisation à la mobilité durable. Certaines solutions sont spécifiques aux étudiants (lignes de nuit, vélos et abris sécurisés sur les campus, etc.) comme à Angers, Caen, Clermont-Ferrand, Dijon, Poitiers.

La couverture des autres besoins de transport des jeunes, en particulier l'accès au travail, est cependant rarement évoquée.

Pour les plus vulnérables, des accompagnements individualisés peuvent également développer l'aptitude à la mobilité (cf. le point II.C.3).

Pour améliorer l'attractivité des transports collectifs pour les jeunes tout en limitant leur saturation en centre-ville, des *bureaux des temps* ont été mis en place avec les services publics, universités et écoles, comme à Rennes ou dans le Bassin de Pompey, afin de décaler les horaires de formation et d'embauche. Leur succès témoigne de l'intérêt de développer les plans de mobilités des employeurs comme cela a été effectué à Rouen, pour améliorer la qualité de service des transports collectifs.

49. 40 Md voyageurs.km localement à comparer à 49,1 à l'échelle régionale (*Chiffres clés des transports 2024*). Le « voyageur.kilomètre » est une unité de mesure courante en transport de passagers, qui équivaut au transport d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre (Insee).

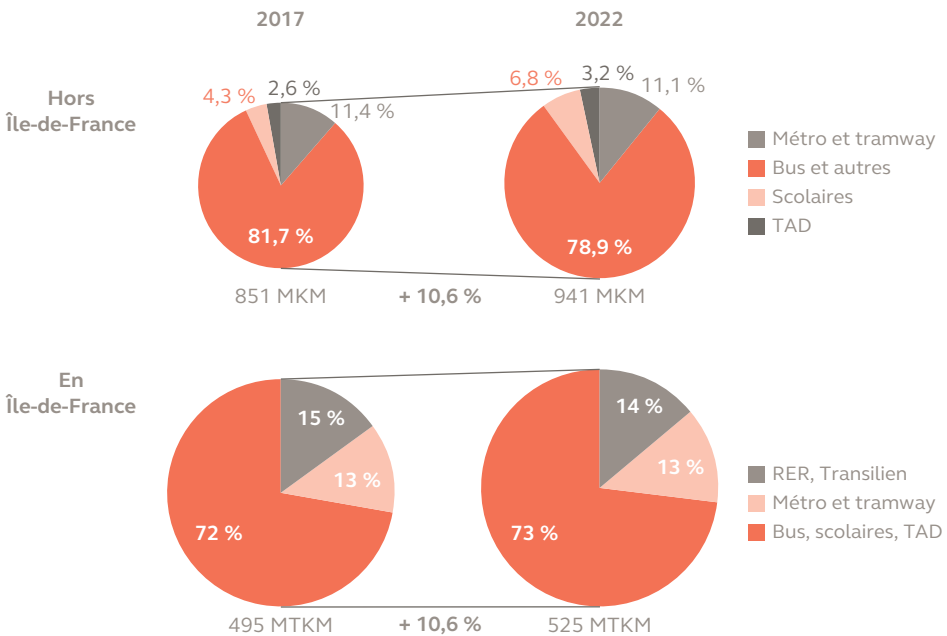
C. Des transports collectifs pour les jeunes à développer vers les zones périurbaines et rurales

1. Une offre de transports collectifs globalement en hausse

Comme l'illustre le graphique suivant, l'offre kilométrique en transports collectifs a globalement progressé, en particulier localement (+ 10,6 % en cinq ans). Certaines AOM locales, comme Lamballe et Saint-Dié des Vosges, ont même quintuplé leur offre entre 2017 et 2022.

Toutefois, l'agrégation de données locales au niveau national reste difficile, tant pour l'offre qu'en ce qui concerne la fréquentation. Ces données sont très mal connues pour les cars régionaux et disponibles avec deux ans de décalage pour les transports locaux.

GRAPHIQUE N° 4 | Évolution des offres de transport collectif local



Sources : enquête annuelle sur les transports locaux (DGITM-GART-UTPF), OMNIL (Île-de-France).
Note : MKM : millions de kilomètres, MTKM : millions de trains ou de véhicules.kilomètres⁵⁰, faute d'unités homogènes.

De son côté, l'offre ferroviaire a globalement stagné⁵¹, la hausse de 10 % de l'offre de TER ayant en grande partie résulté du transfert aux régions des lignes Intercités.

50. Le *train.kilomètre* et le *véhicule.kilomètre* sont des unités de mesure courantes du transport de passager, respectivement par voie ferrée ou routière.

51. Autour de 157 Md sièges.km en 2015 et 2023 pour les TGV, TER et Intercités selon SNCF voyageurs (les sièges.km témoignent mieux que les MTKM de l'évolution des capacités d'emport des trains, plus souvent qu'avant à deux étages).

2. Une offre périurbaine et rurale de transports collectifs limitée, plus pénalisante pour les jeunes et leur accès à l'emploi

Pour les jeunes, moins motorisés que les adultes, l'aptitude à la mobilité est conditionnée par la proximité d'un transport collectif⁵².

L'enjeu porte principalement sur leur accès à l'emploi, puisque les transports scolaires sont assurés. Ainsi, 38 % des jeunes ruraux de 15 à 29 ans ont renoncé à un entretien d'embauche en raison de difficultés de déplacement⁵³.

Les transports collectifs satisfont inégalement ce besoin. Ils sont peu utilisés par les jeunes pour se rendre au travail en dehors des grandes métropoles, comme le montre la part des jeunes salariés qui bénéficient du remboursement par les employeurs des frais de transports publics. Ainsi, seuls 0,1 % à 0,2 % des jeunes salariés du Gers et du Lot bénéficient de ce remboursement. Ils sont 0,8 % dans les départements d'outre-mer, 6,3 % dans la métropole de Lille et 10,6 % dans celle de Lyon, contre 27,1 % en Île-de-France. Les jeunes femmes les utilisent plus (10 % contre 6,8 % des jeunes hommes) ainsi que les jeunes salariés du privé (9,1 % contre 4,3 % dans le public)⁵⁴.

Ces écarts renvoient à la couverture inégale du territoire par les accès (arrêts ou gares) à un transport collectif entre les zones urbaines, d'une part, et périurbaines⁵⁵ ou rurales⁵⁶, d'autre part (cf. ci-après).

52. Au-delà des AOM, la mobilité dans ces territoires relève également d'autres politiques (habitat, aménagement, emploi, etc.).

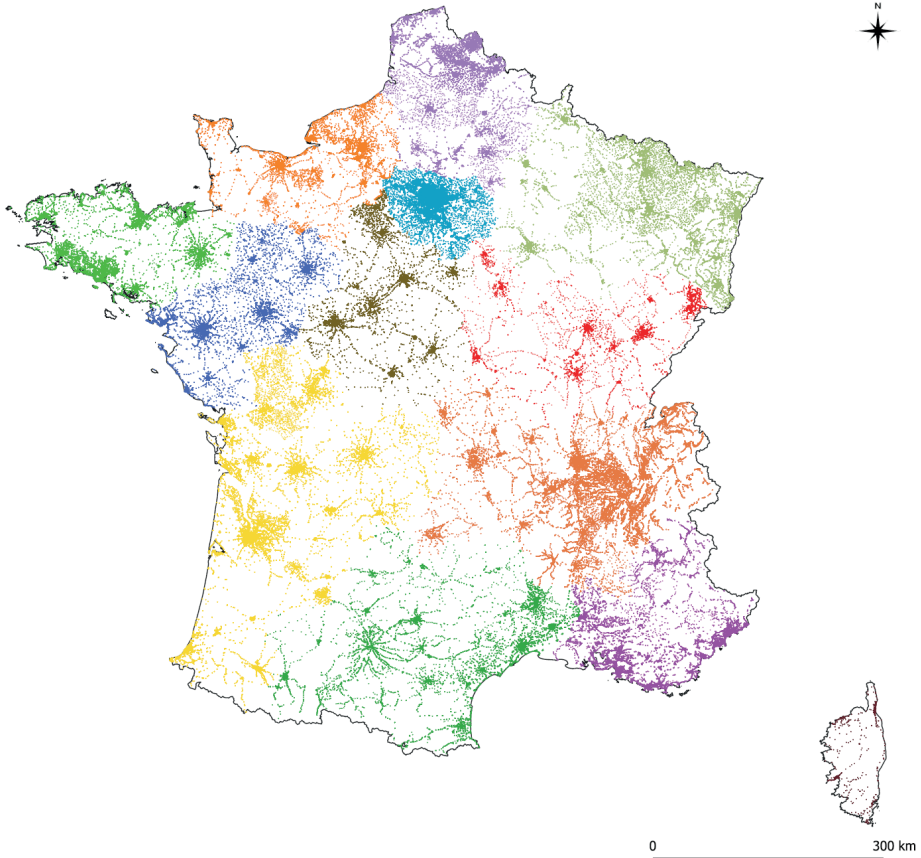
53. Institut Terram et Chemins d'avenirs, *Jeunesse et mobilité : la fracture rurale*, 2024.

54. Soit 8,4 % de jeunes utilisateurs, à comparer à 8,6 % globalement en France.

55. Ensemble des communes d'une aire urbaine à l'exclusion de son pôle urbain (Insee).

56. Communes peu ou très peu denses d'après la grille communale de densité de l'Insee (celles où plus de 50 % de la population ne vit pas dans des territoires contigus d'au moins 300 hab./km² chacun et regroupant plus de 5 000 habitants). Elles rassemblent 32 % de la population.

CARTE N° 3 | Points d'arrêts des transports urbains et régionaux



Source : Point d'Accès National transport.data.gouv.fr, cartographie Boris Mericskay, Université de Rennes 2. Chaque point représente un arrêt ou une gare (hors transport scolaire).

Les moins bien desservis sont les jeunes des zones rurales, où résident 26 % de jeunes de 18 à 29 ans et où la population a un revenu inférieur à la moyenne nationale. Ils passent 42 minutes par jour de plus dans les transports que les jeunes urbains, pour un budget deux fois plus important (528 € par mois, contre 307 € par mois).

Les jeunes des zones périurbaines (c'est-à-dire des territoires se situant de 10 à 40 km des centres-villes, où vivent 15 millions d'habitants) ne sont pas toujours mieux lotis. Ils sont dépourvus d'accès à un transport collectif dans un cas sur quatre en zones périurbaines peu denses, alors que dans les zones les plus denses, grâce aux transports collectifs⁵⁷, seuls 12 % des sondés ne disposent pas de solution de mobilité (18 % en moyenne nationale)⁵⁸. Or, dans

57. Même s'ils sont perfectibles et sous-utilisés (36 % déclarent y recourir comme mode principal), car jugés trop chers et trop éloignés.

58. Fondation de l'homme et de la nature, [Précarité-mobilité dans les zones périurbaines, 2023](#).

ces dernières zones périurbaines, la densité, plus élevée qu'en zone rurale, pourrait plus facilement permettre à un projet de mobilité collective d'atteindre un équilibre économique. C'est aussi dans les zones périurbaines que sont implantés de nombreux grands employeurs tertiaires et industriels.

Dans un contexte financier contraint, il demeure nécessaire de continuer à agir pour les jeunes des territoires peu denses et d'innover pour y développer l'offre de mobilité.

3. Des alternatives récentes à la voiture à développer et à structurer

L'action des autorités organisatrices de la mobilité s'est jusqu'ici surtout concentrée sur la desserte des zones denses et sur leurs réseaux structurants, même si des évolutions récentes ont été constatées dans certaines zones peu denses. Le développement de ces offres est capital pour répondre aux besoins des jeunes.

Des politiques d'offres qui se tournent davantage vers les zones périurbaines

Les régions, comme Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, investissent dans les matériels roulants des TER et réfléchissent à des projets de cadencement inspirés du modèle allemand⁵⁹ ainsi qu'à des cars express.

De leur côté, pour fidéliser les jeunes utilisateurs et en desservir de nouveaux, tout en limitant la saturation en centre-ville, les AOM locales procèdent à des extensions des réseaux (prolongement de lignes de tramway) et à des améliorations fines. Elles développent les bus à haut niveau de service (notamment six lignes à Dunkerque, parmi les 77 existantes en France), les bus, ainsi que les services partiels de tramway (retournement à mi-parcours).

Ainsi, en Île-de-France, IDFM a augmenté son offre en périphérie (+ 60 % de tramways et + 22 % de bus de 2015 à 2023), de même que le SYTRAL dans l'agglomération lyonnaise (+ 30 % sur les cars interurbains depuis 2023) et le pays de Laon, plus rural (+ 37 % de bus depuis 2017).

Le Grand Paris Express et les services express régionaux métropolitains (SERM) constitueront également des sauts d'offres notables en zone périurbaine ainsi que des occasions de structurer la desserte fine autour de ces projets.

59. Allers-retours en continu, plus lisibles et adaptés aux besoins autres que scolaires. Le surcoût au km.voyageur serait nul ou mesuré selon le Cerema.

Parallèlement à l'offre, les jeunes sont sensibles à la rapidité de transport et à la qualité de service que les autorités organisatrices s'efforcent d'améliorer. Pour augmenter la vitesse commerciale, elles développent les voies spécifiques. Cela peut être plus difficile pour les AOM qui n'exercent pas la compétence voirie⁶⁰.

Pour améliorer l'information et influencer les comportements, les autorités organisatrices de la mobilité investissent dans des systèmes à quai et des applications⁶¹ indiquant le délai du prochain passage du transport collectif et les temps de parcours.

Dans les zones rurales, où les lignes régulières n'ont pas souvent de pertinence économique, les AOM soutiennent le développement du covoiturage⁶², des véhicules en libre-service et des mobilités actives (pistes cyclables). Elles proposent presque toutes un service de transport à la demande et mettent en place des aides à la mobilité individuelle et/ou active. Ces outils contribuent au rabattement vers les réseaux structurants, au moyen éventuellement de pôles multimodaux.

Des services de transport à la demande en zones peu denses majoritairement utilisés par les jeunes

Ce service à mi-chemin entre taxi et bus (véhicules de quatre à 20 places) avec des itinéraires et horaires selon la demande et optimisés (tracés de ligne, réservation préalable, groupage, etc.) présente un coût de revient par voyageur élevé mais qui peut toutefois être inférieur à celui d'un bus peu emprunté.

Contrairement aux transports à la demande de centre-ville, plus utilisés par les seniors, ceux proposés en zones peu denses sont souvent majoritairement utilisés par des jeunes, comme à Creil, à Rouen (66 % d'utilisateurs de moins de 25 ans, 8 % plus de 60 ans) et en Île-de-France (60 % d'usagers élèves ou étudiants, 30 % d'actifs et 4 % de retraités). À Creil Sud Oise, ils permettent aux jeunes de trouver un premier emploi ou de se former : après une enquête sur les besoins, les horaires ont été ajustés (de quatre heures et jusqu'à une heure du matin) pour leur permettre de rejoindre le réseau Transilien. À Rouen, le tarif du transport à la demande est celui du réseau urbain.

Les autorités organisatrices encouragent également les mobilités actives, qui doivent être privilégiées pour effectuer des déplacements de moins de trois kilomètres et rejoindre un transport collectif.

60. Cas d'IDFM, des régions, des syndicats mixtes-AOM et des communautés d'agglomération et de communes-AOM qui n'ont pas pris cette compétence.

61. Mais souvent limitées à leurs territoires.

62. 200 000 de trajets mensuels en janvier 2022, un million en janvier 2024 selon [l'observatoire du covoiturage](#).

Des modes actifs à privilégier pour les déplacements courts, l'exemple des plans vélos

Les autorités organisatrices et l'État investissent dans les plans vélos, en proportion plus utilisés par les jeunes. Ils sont 6 % à les utiliser pour leurs déplacements domicile-étude, avec un usage moins répandu chez les jeunes filles⁶³.

La sécurité des cyclistes et du stockage de leurs vélos est un élément clé pour développer son usage.

Les AOM témoignent aussi du faible intérêt des jeunes pour les vélos à assistance électrique, au tarif d'achat ou de caution de location souvent trop onéreux. Ils plébiscitent au contraire les aides à l'achat de vélos mécaniques (de 100 € à 300 €, souvent sous condition de ressources, comme pour Creil Sud Oise, Dunkerque ou Grenoble).

4. Une coordination des offres entre AOM à renforcer

Les besoins de déplacement d'un jeune excèdent souvent le périmètre de son AOM de résidence et peuvent présenter des aspects qui ne relèvent pas de la compétence de cette dernière (social, gestion de la voirie, etc.).

Or, depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, qui l'a instaurée, la coordination entre autorités organisatrices à l'échelle des régions et des départements pour l'aspect social se met progressivement en œuvre, à partir des 300 bassins de mobilité qui ont été définis.

Elle est essentielle et gagnerait à être accélérée. En effet, selon le Cerema, seuls 20 contrats opérationnels de mobilité avaient été adoptés mi-2024.

63. Ademe, [Encourager et accompagner la mobilité à vélo des collégiens et lycéens](#), 2022.

La coordination entre AOM

Pour mieux organiser les offres entre elles et les rabattements vers le réseau structurant de transports collectifs, tout en valorisant et sécurisant mieux les déplacements doux, une coordination entre autorités organisatrices de la mobilité est souvent indispensable.

Parfois pratiquée dans le cadre de syndicats mixtes, elle permet aux différents publics concernés de limiter leurs temps d'attente entre correspondances (ce qui renforce le sentiment de sécurité, le soir notamment), d'améliorer la rapidité du parcours global en transports collectifs, auxquelles sont sensibles les jeunes, tout en promouvant des actions de solidarité et d'accompagnement.

De nombreux exemples en témoignent : la Bretagne a développé la carte KORRIGO, les Hauts-de-France ont renforcé la complémentarité des trains et cars avec les offres locales. La mobilisation des AOM du Cotentin et de Rennes a permis la création de la ligne de car express Cherbourg-Rennes, qui cible les étudiants.

Conclusion et recommandations

Les jeunes sont des utilisateurs significatifs des transports collectifs, relativement captifs. Leur fidélisation au moment du passage à la vie active est stratégique pour contribuer à la transition écologique, en complément d'autres politiques publiques (habitat, aménagement, etc.).

Le soutien public à la mobilité des jeunes a jusqu'ici été essentiellement financier. Il se matérialise par des réductions tarifaires importantes. Cependant, cette politique ne cible pas assez les jeunes les plus défavorisés et a un effet sur les recettes des services de transport, ce qui peut limiter leur capacité à développer l'offre. Le développement de la mobilité des jeunes en transports collectifs passe aussi par l'accès à une information complète et compréhensible en matière de temps de transport et de tarifs.

Pour les jeunes, le choix d'un mode de déplacement repose avant tout sur l'offre (desserte, fréquence, etc.). Or il existe de fortes fractures territoriales en matière de transports collectifs. Les besoins de la population résidant dans les zones périurbaines et rurales ne sont pas suffisamment pris en compte, en dehors des transports scolaires, ce qui pénalise particulièrement les jeunes notamment pour leur accès à l'emploi.

Pour y répondre, les AOM s'efforcent peu à peu d'améliorer leurs offres de transports collectifs vers les zones peu denses, rurales ou péri-urbaines. Elles doivent toutefois faire face à des contraintes financières et dépasser leur manque de connaissances des besoins de mobilité des jeunes.

À ce titre, il est nécessaire de renforcer la coordination entre AOM à l'échelle des bassins de mobilité régionaux.

La Cour formule les recommandations suivantes :

1. améliorer la connaissance des besoins de mobilité des jeunes et de leur utilisation des transports, en particulier pour le travail (*autorités organisatrices de la mobilité, ministère délégué chargé des transports*) ;
2. veiller à ce que les avantages tarifaires (abonnements ou tickets) applicables aux jeunes tiennent compte de leurs ressources financières (*autorités organisatrices de la mobilité*) ;
3. renforcer l'offre de transport collectif pour les jeunes dans les zones périurbaines et rurales plutôt que les avantages tarifaires, en développant la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (*autorités organisatrices de la mobilité*).

Réponses reçues à la date de la publication

Réponse du ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports	316
Réponse du président du Groupement des autorités responsables de transports	318
Réponse de la présidente de l'Association Régions de France.....	319

Réponse du ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports

Vous m'avez adressé le chapitre relatif « aux dispositifs publics en faveur de la mobilité des jeunes » destiné à figurer dans le prochain rapport public annuel de la Cour des comptes, et m'avez invité à vous faire part de ma réponse à cette communication.

Je partage globalement les conclusions qui y sont dressées, notamment le caractère stratégique du passage à la vie active pour ancrer dans les habitudes de déplacement le réflexe du transport collectif et, plus globalement, des mobilités décarbonées. Il est en outre important de pouvoir accompagner les jeunes, notamment les plus vulnérables, en augmentant l'offre dans tous les territoires et singulièrement les territoires peu denses et également d'adapter plus finement la tarification des transports publics aux jeunes qui disposent de ressources financières limitées. Les jeunes présentent en effet, par rapport au reste de la population, la double caractéristique de disposer en moyenne d'un budget moindre, à consacrer aux mobilités et d'être moins « motorisés ».

Je partage cette ambition avec les collectivités, autorités organisatrices de la mobilité et que je sais pleinement investies dans le développement de l'offre. La nouvelle gouvernance des mobilités issue de la loi d'orientation des mobilités joue par exemple un rôle important en prévoyant de manière systématique l'intégration des enjeux de mobilité dans les territoires ruraux, qui sont aujourd'hui tous dotés d'une autorité organisatrice des mobilités, la loi ayant mis fin aux « zones blanches de la mobilité ». La coopération entre autorités organisatrices de la mobilité se met ainsi en place avec les contrats opérationnels de mobilité, la prise en charge des publics les plus vulnérables notamment pour le retour à l'emploi, les plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire ainsi que le renforcement du dialogue avec les habitants et usagers du territoire au travers des comités des partenaires.

Cette logique de partenariat avec les collectivités, comme avec l'ensemble des acteurs concernés - opérateurs de mobilité, usagers, entreprises, établissements d'enseignement supérieur, etc. - doit également permettre d'améliorer la connaissance des besoins de mobilités de l'ensemble des usagers, notamment les jeunes. Si les enquêtes nationales peuvent appréhender les enjeux globaux de mobilité des jeunes, elles ne peuvent se substituer à des analyses de besoin locales conduites par les territoires, pour lequel le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement joue un rôle crucial d'appui méthodologique. Le récent baromètre des mobilités du quotidien, mené en partenariat avec le ministère chargé des transports, permet d'appréhender qualitativement la mobilité des jeunes et de la suivre dans la durée.

L'État agit également dans son rôle d'autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire (TET), sur lesquels les jeunes voyageurs bénéficient des mesures tarifaires appliquées par SNCF Voyageurs pour l'ensemble de ses voyages. La volonté de faire bénéficier les jeunes d'une tarification favorable dans les transports publics ferroviaires a également conduit le Gouvernement à mettre en place avec les régions, à titre expérimental pour l'été 2024, le Pass Rail. Comme votre rapport le souligne, ce dispositif a permis à environ 200 000 jeunes de 16 à 27 ans de réaliser, pour 49 € pour un mois, 2,4 millions de trajets, dont 88 % sur les réseaux régionaux (hors Île-de-France) et 12 % sur les Intercités.

L'enquête menée auprès des usagers a révélé la grande popularité du dispositif auprès des jeunes, en particulier auprès des étudiants. Les trois-quarts d'entre eux considèrent ainsi avoir réalisé davantage de trajets en train durant l'été, mais aussi qu'il leur a permis de découvrir des destinations qu'ils n'auraient pas explorées avec les tarifs classiques.

Plus généralement, je partage la conviction que l'accompagnement des jeunes dans leur parcours grâce aux mobilités, rejoint les orientations nationales en matière de décarbonation des mobilités qui font ressortir la nécessité de développer l'offre. Ainsi la priorité donnée aux mobilités longues du quotidien, par exemple au travers du développement des services régionaux métropolitains, vise en premier lieu à renforcer le maillage en transports collectifs publics, s'appuyant sur une ossature de transport ferroviaire, intégrant des services de car express, de réseaux cyclables voire de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage, etc. Ce faisant, elle vise à une densification de la desserte des pôles d'éducation, de culture, d'emploi, etc. qui est aujourd'hui concentrée dans les métropoles, tout en favorisant le développement de pôles dans les périphéries des régions métropolitaines. Elle répond donc directement aux besoins des mobilités de jeunes.

L'ensemble de la politique, nationale comme locale, des mobilités est donc au service de la mobilité des jeunes puisqu'elle répond à un triple objectif de justice sociale et de pouvoir d'achat avec un aménagement équilibré entre centralité, communes périurbaines et villes moyennes.

Réponse du président du Groupement des autorités responsables de transports (GART)

Je vous remercie d'avoir transmis au GART le chapitre « *Les dispositifs publics en faveur de la mobilité des jeunes* » destiné à être publié dans le rapport public annuel de la Cour des Comptes. Ce chapitre appelle de notre part un certain nombre de remarques.

Notre association souhaite, tout d'abord, rappeler qu'une politique de mobilité ne peut pas uniquement cibler une catégorie de population telle que les jeunes. Les AOM se doivent de répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population de leur territoire. En effet, comme le rappelle le Code des Transports dans son article L. 1111-1, « *l'organisation des mobilités sur l'ensemble du territoire doit satisfaire les besoins des usagers et rendre effectifs le droit qu'a toute personne [...] de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens...* ».

Ainsi, l'offre de mobilité est élaborée pour desservir notamment les pôles générateurs de trafic. À ce titre, les établissements scolaires et les universités étant des flux générateurs de trafic importants, la prise en compte des déplacements domicile/école-étude est nécessairement intégrée dans la conception de l'offre de mobilité. Il faut cependant noter que chaque AOM est dotée de caractéristiques qui lui sont propres, tant démographiques que socioéconomiques ou urbanistiques (superficie et densité du ressort territorial de l'AOM, etc.). Le poids de la population jeune et/ou étudiante influencera les politiques qui seront mises en place.

S'agissant de la mobilité en zones périurbaines et rurales, cette problématique ne se limite pas non plus au public des jeunes. Nous partageons, avec la Cour, le constat que les AOM doivent poursuivre leurs efforts dans la desserte de ces territoires encore trop dépendants de l'automobile. S'il est certain qu'aujourd'hui, de nombreuses collectivités fournissent des efforts conséquents pour déployer des solutions de mobilité adaptées dans ces zones, ce renforcement d'offre ne pourra être possible que sous réserve de financements supplémentaires en faveur de la mobilité du quotidien. Par ailleurs, la desserte en lignes régulières classiques n'étant pas toujours la plus efficace d'un point de vue serviciel ou économique, les AOM se tournent en complément vers des solutions alternatives comme l'autopartage, le covoiturage ou le vélo par exemple. Toutefois, les enjeux de desserte de ces territoires dépassent les seules prérogatives de la compétence mobilité. Ils renvoient aux questions de localisation de l'habitat, de l'emploi, et plus largement d'aménagement du territoire pour lesquelles les réponses à apporter ne reposent pas uniquement sur la politique de mobilité des AOM.

Concernant les pratiques tarifaires dans les réseaux de transport, il nous semble utile de rappeler les objectifs auxquels répond une gamme tarifaire. Cette dernière doit contribuer au financement des services tout en étant attractive, pour attirer et fidéliser les usagers, et permettre l'accès à la mobilité pour tous. Les tarifs toutes clientèles financent ainsi les avantages tarifaires consentis à certains publics spécifiques.

La loi confère la responsabilité tarifaire aux AOM : elles sont ainsi libres de fixer les prix des titres, leurs conditions d'obtention, et les avantages tarifaires consentis aux publics spécifiques. La variété des pratiques observée dans les différents réseaux de transport est ainsi une conséquence des choix politiques des AOM. À cet égard, le GART considère que le panel restreint de réseaux de transport retenus dans les travaux de la Cour ne reflète peut-être pas l'exhaustivité des politiques tarifaires mises en œuvre par les AOM.

En revanche, le GART partage la recommandation de la Cour de développer davantage les tarifications sociales ou solidaires reposant sur les ressources de nos usagers. Sur ce sujet, notre association travaille étroitement avec la Direction interministérielle du numérique (Dinum) pour favoriser le partage de données entre les administrations et les AOM, que ce soit dans l'octroi et le renouvellement des avantages tarifaires à la demande des publics cibles ou dans le déploiement de la proactivité pour limiter le non-recours aux aides mises en place par les AOM. Il est essentiel que toutes les administrations soient parties prenantes de ces démarches et facilitent le partage de données.

Enfin, ainsi que le relève la Cour, les contraintes budgétaires, auxquelles doivent faire face les AOM, limitent leur capacité à développer l'offre de transport. Proposer des solutions de mobilité alternatives à tous les Français, poursuivre le développement de nos réseaux de transport et leur intermodalité, décarboner les mobilités, favoriser le report modal sont autant d'ambitions auxquelles les sources actuelles de financement ne peuvent répondre à elles seules. Il est urgent que la pérennité du modèle économique des AOM soit réinterrogée et consolidée.

Réponse de la présidente de l'Association Régions de France

Je vous confirme l'intérêt de Régions de France pour vos travaux concernant la mobilité des jeunes en transports collectifs.

La mobilité des jeunes représente une part importante des compétences en matière de mobilité des régions. Ces dernières sont en effet les autorités organisatrices des mobilités régionales et des transports scolaires en dehors du ressort territorial des agglomérations. L'enquête menée par la Cour des comptes apporte un éclairage significatif sur cette compétence des régions, dont le plus grand segment de clientèle est constitué par les jeunes.

Les éléments d'éclaircissements complémentaires et les observations qu'appelle votre relevé provisoire au nom de Régions de France figurent ci-après.

En 2024, les régions consacrent 14,3 Md€ aux mobilités¹, dont 9 Md€ en fonctionnement et 5,3 Md€ en investissements, auxquels s'ajoute le budget propre d'IDFM² :

- hors Île-de-France, les régions transportent plus de 1,25 million de voyageurs à bord des trains régionaux, auxquels s'ajoutent, hors transports scolaires, 250 000 voyageurs transportés par les cars interurbains. Entre 2019 et 2023, l'offre des TER a augmenté de 10,3 % et la fréquentation de 33,7 %³. Ces tendances d'un attrait croissant pour les TER se confirment en 2024, avec une augmentation de la fréquentation d'au moins 5 % en moyenne par rapport à 2023. Plus d'un tiers des clients des TER sont des jeunes âgés de 18 à 26 ans⁴, soit une part deux fois supérieure à leur poids dans la population,
- les régions contribuent également au transport scolaire en dehors du ressort territorial des agglomérations. À la rentrée 2024/2025, 1,7 million de jeunes seront inscrits aux transports scolaires dédiés proposés par les régions. Elles organisent le transport routier interurbain via 2 620 lignes routières interurbaines et 42 000 circuits dédiés aux scolaires⁵.

Comme le souligne le rapport, les régions, en tant qu'autorités organisatrices des mobilités, proposent de nombreuses offres tarifaires à destination des jeunes. La Cour met en avant la mise en place, par les régions et l'État, de la mesure commerciale du « Pass Rail » mensuel à 49 €, permettant des voyages illimités en TER et Intercités. Durant l'été 2024, 235 000 passes rail ont été vendus, générant 2,1 millions de billets utilisés, dont 88 % sur le périmètre des trains régionaux. Ces données doivent toutefois être mises en perspective avec la réalité des usages, représentée par 1,25 million de trajets quotidiens sur les réseaux ferroviaires régionaux hors Île-de-France. Contrairement aux affirmations du rapport, le coût de la mesure pour les régions n'est pas encore connu, par mesure de l'effet d'induction et de dilution de la mesure commerciale par rapports aux grilles tarifaires déjà davantageuses des régions pour le TER.

Il est en effet important de souligner que les régions n'ont pas attendu le « Pass Rail » pour proposer des tarifications attractives à destination des jeunes. Deux

1. Budgets prévisionnels 2024, +19 % par rapport aux comptes administratifs 2023, 12 Mds€. Données Régions de France 2024.

2. Île-de-France Mobilités (IDFM) : 10,6 Md€ de budget de fonctionnement hors décompte de la subvention d'équilibre versée par la région Île-de-France, et 3,7 Md€ d'investissement (budget prévisionnel 2024, données IDFM 2024).

3. Données Régions de France (2024). L'augmentation de l'offre prend en compte l'offre théorique non-réalisée en raison de la qualité de service et de l'état des infrastructures. En 2022 et en 2023, l'offre théorique TER commandée par les régions est en augmentation de +5 %. Au regard des demandes dans le cadre de la contradiction, entre 2015 et 2023, le niveau d'offre a augmenté de +8,5 % de 174,4 millions de trains.km à 190,5 millions de trains.km commerciaux. Cette évolution n'est pas linéaire : les cinq dernières années ont été marquées par la crise sanitaire (baisse de 30 % du trafic en 2020, pour une baisse de 12 % de l'offre), et la reprise progressive d'une partie des trains Intercités (les lignes reprises représentant l'équivalent de 5 % de l'offre en 2019, mais 15 % de son trafic à la même période).

4. Enquête 2022/2023 Connaissance des utilisateurs du TER : sont constatés une fréquentation des TER par 32 % de jeunes entre 18 et 26 ans, et 8 % de jeunes de moins de 18 ans.

5. Données Régions de France (2024). Il n'apparaît pas possible pour les régions d'évaluer la compétence avant la période de reprise entre 2017 et 2019, estimé au moment du transfert à 2,3 millions d'élèves transportés sur un nombre similaire de circuits. La baisse du nombre d'élèves transportés par les régions est technique : elle s'explique par l'évolution du périmètre des ressorts territoriaux des AOM urbaines, à la suite de leur prise de compétence.

régions ont reconduit pour la seconde année consécutive un pass jeunes estival, valable également à l'échelle transfrontalière dans le Grand Est⁶. Un tiers des régions expérimentent par ailleurs des dispositifs de gratuité pour les moins de 26 ans⁷.

D'un point de vue plus général, les jeunes abonnés au TER parcourent en moyenne 45 km pour les abonnés annuels et 35 km pour les abonnés mensuels, avec un coût moyen de 38 € par mois, bénéficiant de taux de réduction élevés. À l'instar des abonnements tout public, la majorité des Régions ont également introduit des fonctionnalités supplémentaires à leurs abonnements : dézouage partiel, tarifs préférentiels en dehors des trajets origine/destination, et tarifs réduits pour les accompagnants. Plus de 80 % des jeunes clients fréquents du TER déclarent disposer d'un abonnement.

Les tarifs avantageux des transports régionaux sont également mis en évidence dans les enquêtes de satisfaction clientèle. Le critère du prix figure parmi les principaux critères de choix du TER, bien qu'un tiers de la clientèle concernée déclare ne pas avoir de solution alternative pour ses déplacements.

Au-delà de leurs compétences en tant qu'autorités organisatrices des mobilités, les régions sont également à l'initiative de nombreux dispositifs d'aides individuelles. Avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), les régions voient leurs compétences élargies : en plus des transports ferroviaires, routiers interurbains, scolaires et à la demande, elles se voient conférer un rôle relatif aux mobilités partagées, actives et solidaires.

Ainsi, plusieurs régions proposent des aides à la mobilité individuelle en l'absence de solution de transport en commun pour les demandeurs d'emploi et les publics en insertion. Par exemple, depuis 2021, la région Hauts-de-France accompagne les jeunes vers l'emploi grâce à son aide au permis de conduire. À ce jour, 8 900 jeunes de moins de 30 ans en ont bénéficié. De telles dispositions répondent aux recommandations de la Cour visant à « améliorer la connaissance des besoins de mobilité des jeunes et de leur utilisation des transports, en particulier pour le travail ».

Les régions soutiennent également l'acquisition de véhicules propres, ainsi que de vélos, en complément des dispositifs d'aides mis en place par le Gouvernement. Par exemple, la région Occitanie expérimente dès la rentrée 2024 un dispositif innovant de location de vélos pour les élèves de six lycées.

Enfin, comme le souligne la Cour, il apparaît aujourd'hui essentiel de « renforcer de manière adaptée et coordonnée l'offre de transport collectif pour les jeunes ». La coordination entre les autorités organisatrices des mobilités à l'échelle des bassins de mobilité régionaux est en cours de consolidation, en raison de la mise en œuvre progressive de la LOM et de ses principes de gouvernance territoriale. En tant que

6. À l'été 2024, les régions Pays de la Loire et Grand Est ont développé des pass régionaux à 29€/mois pour voyager au sein de leur région. Expérimenté à l'été 2023 en Grand Est, le pass jeunes régional dorénavant « *Grenzenlos* » (sans frontière) permet cet été 2024 des circulations dans les Länder de Rhénanie-Palatinat, de Sarre et du Bade-Wurtemberg (Allemagne).

7. La région Occitanie a initié un dispositif de « gratuité jeunes » à l'usage depuis 2020. La région Bretagne dispose également d'un dispositif similaire en été depuis 2021. La gratuité est également proposée de manière ponctuelle pour les moins de 12 ans dans plusieurs régions (en période de vacances, durant les weekends ou jours fériés, etc.), pour les moins de 26 ans en région Centre-Val de Loire depuis la rentrée 2023.

chefes de file des mobilités, les régions, en concertation avec l'ensemble des collectivités territoriales, ont défini environ 300 bassins de mobilité, concrétisés par la signature des premiers contrats opérationnels de mobilité dès 2023.

L'étude des premiers contrats déjà signés révèle des éléments récurrents : une analyse du territoire et de ses enjeux en matière de mobilités, un recensement quasi exhaustif des actions menées par les différents acteurs, une matrice des responsabilités, un rappel du cadre réglementaire, des accords de financement, des partenariats techniques et coopérations, ainsi que la définition d'un plan d'action commun. Ces contrats constituent une base essentielle pour le développement futur des offres de mobilité des régions et de l'ensemble des collectivités territoriales.

Pour autant, de nombreuses interrogations subsistent aujourd'hui quant à l'identification de ressources permettant le développement de nouvelles offres à la hauteur des besoins, dans un contexte où les coûts des services de mobilité sont également en hausse :

- concernant les transports scolaires, bien que le budget de fonctionnement consacré à ces services soit relativement stable (1,5 Md€ en France métropolitaine, hors IDFM), le coût unitaire de transport par élève a augmenté de 4 % en 2024, et même de 24 % depuis 2021. Cette hausse résulte de deux dynamiques : d'une part, l'extension du périmètre des agglomérations et le transfert d'une partie des circuits de transports scolaires et, d'autre part, l'augmentation des coûts de transport,
- concernant les transports ferroviaires, le coût de production des TER a augmenté de 3,5 % en 2022 et de 9,4 % en 2023, impacté par l'inflation, la hausse des coûts de l'énergie et des péages ferroviaires.

Pour autant, les régions ont su maintenir le pouvoir d'achat de leurs usagers : le prix moyen des billets TER a baissé de 1,5 % entre 2022 et 2023. Corrigée des effets de l'inflation, l'évolution de la contribution des voyageurs est inférieure à l'inflation, passant de 9,2 centimes d'euro 2023 par voyageur.km en 2002 à 8,2 centimes d'euro par voyageur.km en 2023. La forte augmentation de la fréquentation des trains permet néanmoins aux régions de stabiliser la part de la contribution des voyageurs à 31 % des coûts du service de transport.

Ainsi, les régions déploient de manière opérationnelle leur projet d'un « *new deal* » ferroviaire et des mobilités, dont les jeunes sont les premiers bénéficiaires. Malgré un contexte budgétaire contraint, elles ont misé sur un développement ambitieux des offres et de leur fréquentation, permettant de stabiliser le niveau de contribution publique par rapport au service produit. Cependant, l'évolution des charges d'exploitation, en particulier celles croissantes liées aux infrastructures, fait peser de fortes incertitudes sur l'équilibre économique des transports publics.

Tels sont les éléments de réponse dont je souhaitais vous faire part au nom de Régions de France en vue de la publication du rapport sur les dispositifs publics en faveur de la mobilité des jeunes en transports collectifs.