



MINISTÈRE  
DE L'ÉCONOMIE,  
DES FINANCES  
ET DE LA SOUVERAINETÉ  
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Direction générale  
du Trésor

ETUDES COMPARATIVES  
INTERNATIONALES

# Gouvernance et financement de la mobilité

Les services économiques de neuf pays (Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Etats-Unis, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suisse) ont été sollicités pour réaliser un travail de parangonnage concernant les systèmes de gouvernance et de financement des transports collectifs. Deux études comparatives internationales, l'une portant sur la gouvernance et le financement de la mobilité à l'échelle nationale, la seconde sur le financement des systèmes de transport en commun de grandes agglomérations, ont été rassemblées dans cette synthèse. Les travaux s'intéressaient principalement à deux aspects : (i) l'organisation de la gouvernance des transports en commun dans les pays et les villes et (ii) les sources actuelles et potentielles de financement des services de mobilités du quotidien.

## **La gouvernance des transports collectifs est hétérogène et parfois morcelée.**

Dans les pays sous revue, la gouvernance en matière de transports de quotidien est souvent répartie entre les échelons fédéraux, régionaux et locaux qui collaborent à différents niveaux. Dans la majorité des pays étudiés, le niveau fédéral a la compétence sur le ferroviaire. Le Royaume-Uni fait exception en ce que ce sont essentiellement les collectivités locales qui prennent en charge la gouvernance des transports du quotidien. Leurs compétences sont toutefois limitées, en particulier pour les services de bus locaux privatisés en 1985.

Dans certains pays, tels que l'Italie, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni, la gouvernance des transports en commun implique la participation d'acteurs privés ou d'opérateurs étrangers. En Italie, les régions subdélèguent à des agences ou entreprises privées ou mixtes. Aux Pays-Bas, les lignes régionales de trains (14 lignes sur 700 km) constituent un réseau compétitif, où l'on trouve des opérateurs étrangers comme Transdev/Connexion (FR/ALL) et Keolis (FR) par exemple.

Du fait de la géographie et de l'histoire de certains pays, la gouvernance peut être morcelée. La commission du ministère des transports italien, analysant le système des transports publics locaux, estime que la réglementation est trop fragmentée et devrait faire l'objet d'un toilettage afin d'être clarifiée et stabilisée. La structure fédérale de l'Allemagne a conduit à un morcellement géographique extrêmement complexe de l'offre tarifaire. Les systèmes tarifaires des différentes zones métropolitaines espagnoles présentent également une importante hétérogénéité.

A l'échelle des grandes aires urbaines, les compétences sont souvent imbriquées. A Madrid par exemple, la municipalité gère les lignes de bus urbains, les services de bicyclettes électriques, le téléphérique et le réseau de parking public de la capitale, la région s'occupe des lignes de métro et des bus interurbain et l'Etat gère les lignes ferroviaires des trains de banlieue.

## Les sources de financement et les contributions des financeurs des transports en commun varient selon les pays.

Dans les pays sous revue, plusieurs acteurs comme les entreprises, les usagers, l'Etat et les collectivités locales financent les transports en commun. La répartition des contributions varie selon les pays mais également selon les régions et communes. Aux Pays-Bas et en Espagne, les fonds publics et subventions constituent, en moyenne, la moitié des ressources et les revenus issus de la vente de tickets l'autre moitié. Le système de transports britannique s'appuie, quant à lui, largement sur la logique d'un financement par les usagers plutôt que par les contribuables. Cette situation s'illustre à Londres où 73% des financements proviennent des usagers.

En Allemagne et au Royaume-Uni, la part financée par les usagers a significativement augmenté au cours de la dernière décennie. En Allemagne, le financement des usagers atteint plus de 10 milliards d'euros par an, ce qui **couvrent** entre 40 % et 50 % du financement des services de mobilité. Au Royaume-Uni, les prix des billets ont augmenté à trois reprises + 2,6 % en moyenne en 2021, + 4,8 % en 2022 et + 5,9 % en 2023, suscitant les contestations des associations de passagers qui estiment que le service rendu n'est à la hauteur des prix demandés.

La contribution des usagers dans les grandes agglomérations étudiées en Europe et dans le monde représente plus d'un tiers des sources de financement, Londres et Madrid faisant exception.

Tableau : Contribution des usagers au financement des transports en commun dans plusieurs villes en Europe et dans le monde

Ville	Part des recettes tarifaires dans le financement du système de transports en commun
Paris	33%
Bruxelles	32%
Londres	73%
Madrid	47%
Berlin	33%
New-York	38%

Source : Ile-de-France Mobilités (données pour l'Île-de-France en 2022), Transport for London (données hors Île-de-France : financial sustainability plan 2021)

## La crise sanitaire a perturbé l'équilibre financier des autorités organisatrices de mobilités dans tous les pays étudiés.

La crise sanitaire a engendré une baisse significative des fréquentations des transports en commun qui a perturbé l'équilibre financier des autorités organisatrices de mobilité. A Vienne, le nombre de passagers a presque été divisé par deux entre 2019 et 2021 passant de 960 millions à 595 millions.

Pour pallier ce manque de revenus, les Etats ont mis en place des dispositifs d'aides dédiés aux transports. Aux Pays-Bas, a été créée une « indemnité de disponibilité » couvrant jusqu'à 95% des coûts d'exploitation. Elle a été remplacée en 2023 par un

« filet de transition » financé à hauteur de 150 millions d'euros par l'État et les provinces.

## Les propositions de scénarii de financement étudiées par les pays.

Dans les pays passés sous revue, différents scénarii sont envisagés pour continuer de financer les transports en commun et pour financer les nouveaux projets comme par exemple ceux liés à la décarbonation des transports publics. L'idée de **péages pour les régions urbaines** ou d'une **augmentation du tarif des péages** est une solution évoquée en Allemagne, aux Etats-Unis et aux Pays-Bas. Aux Etats-Unis, les augmentations tarifaires s'appliquant aux titres de transports et aux péages font partie des pistes communément envisagées et régulièrement mises en application.

Une autre solution envisagée dans plusieurs pays est celle de **taxer l'immobilier**. L'agence de transports new-yorkaise, la MTA (Mail Transport Agent), envisage de mettre en place un nouveau barème progressif de taxation sur les transactions dans l'immobilier de luxe, concernant les propriétés de plus de 2 millions de dollars (progressive Tax on High End Real Estate, ou Mansion Tax). L'agglomération londonienne prévoit d'augmenter les contributions financières demandées aux promoteurs immobiliers (Community Infrastructure Levy) afin de rembourser son prêt de 825 M£ destiné à la construction de l'Elizabeth line. Les Pays-Bas pensent aussi à instaurer une taxe supplémentaire sur les logements qui bénéficient d'investissement en matière de transports.

La **différenciation des prix des transports publics** est à l'étude en Suisse et aux Pays-Bas. Pour la Suisse, des prix flexibles permettraient d'attirer davantage d'usagers. Les Pays-Bas envisagent quant à eux d'augmenter les revenus du transport public, par exemple avec un prix plus élevé sur les trajets très fréquentés ou des frais spécifiques pour les nouvelles lignes.

**La direction générale du Trésor** est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.  
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : [www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international](http://www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international)

Responsable de la publication : Bureau PILOT

Contributeurs : SER de Washington, SER de Berlin, SER de Madrid, SER de Londres, SER de Rome, SER de La Haye, SE de Berne, SE de Bruxelles, SE de Vienne

Date : Juillet 2023