



LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS LOCAUX EN EUROPE : DIVERSITÉ DANS UN CADRE COMMUN

Les transports locaux forment une part primordiale des systèmes de mobilité, en termes de nombre de déplacements comme de moyens mobilisés. Ils marquent la vie quotidienne de tous les habitants et reçoivent une attention croissante.

Après avoir étudié l'organisation et les finalités des transports locaux¹, l'OPSTE aborde ici la question cruciale de leur financement. Deux sources principales y contribuent : les recettes perçues auprès des usagers et les subventions. Les transports collectifs locaux sont en effet des services publics, « services d'intérêt général » dans le vocabulaire de l'Union européenne, et non une activité commerciale régie par les lois de la concurrence.

Inégalement développés d'un pays à l'autre et d'une ville à l'autre et malgré une tension budgétaire croissante, les transports locaux évoluent et se modernisent. Ils visent à offrir des solutions de mobilité à toutes les catégories de population, alternatives à l'usage de l'automobile. Ils contribuent à la décarbonation et à l'évolution générale du cadre de vie.

TERRITOIRES DE L'AUTOMOBILE,

TERRITOIRES DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Si l'on prend en compte l'ensemble des transports locaux de personnes en Europe, deux types de territoire se distinguent d'emblée :

- **Les territoires de l'automobile**, où ce moyen de transport est efficace et dominant voire exclusif.

Il s'agit de territoires ruraux peu denses et de bourgs, mais aussi de villes petites et moyennes ou de périphéries de grandes villes, où le remplacement de l'automobile par les transports collectifs et les modes actifs est difficile et limité. Ce constat devrait rester pertinent à l'avenir, ce qui ne signifie pas que la situation ne doive pas évoluer. D'une part, l'électrification de l'automobile est nécessaire ici comme ailleurs.

1. - Voir [Les Transports locaux en Europe, institutions et pratiques, bulletin Transport/Europe #13, janvier 2026](#)

D'autre part, des solutions doivent être développées pour la mobilité des personnes exclues de l'automobile. Le taxi autonome (sans conducteur) sera-t-il un jour prochain une solution innovante et radicale ?

• **Les territoires où existe une offre substantielle de transports locaux collectifs**, un service public sous la responsabilité d'une entité publique. Il s'agit de territoires urbains, jusqu'à métropolitains. L'organisation des transports collectifs est parmi les principales compétences des collectivités locales, leur dimension politique est évidente. La plus grosse part de cette étude collective lui est donc consacrée. Pour autant, l'automobile joue un rôle important – souvent majoritaire – dans ces territoires, en particulier pour la desserte de leur périphérie moins dense, et ne saurait être négligée.

NB : l'automobile assure environ 80 % des déplacements dans les pays européens, tous territoires confondus, en termes de voyageurs-kilomètres.

Mobilité automobile locale : gestion de la route

La gestion de la mobilité automobile par les autorités locales n'embrasse pas la totalité du système : la compétence se limite à la gestion de l'infrastructure (la construction et l'entretien) et de son usage (la circulation et le stationnement), mais pas du transport proprement dit qui est assuré par les usagers avec leurs propres moyens (pour transposer le vocabulaire du transport de marchandises, c'est le transport « pour compte propre » des automobilistes).

Il ne faut toutefois pas omettre les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur (VTC), transport public individuel, avec leur encadrement législatif et réglementaire pour l'accès à la profession, le périmètre d'intervention, la circulation (par exemple l'utilisation des couloirs de bus) et le stationnement, la tarification, etc. Quoi qu'il en soit, la question de la tarification de l'usage pour les routes communales ne se pose généralement pas. Divers systèmes de vignette ou de péage existent dans certains pays (mais pas tous !) pour l'utilisation des routes nationales et des autoroutes, mais les péages urbains sont rares. On peut toutefois assimiler à un péage la tarification du stationnement, très fréquente au contraire, et qui entre dans les politiques de mobilité des collectivités locales.

La gestion de l'infrastructure routière est répartie entre divers niveaux d'administration territoriale. En général, on distingue **les routes communales, régionales et enfin les routes et autoroutes nationales**. Mais le niveau régional est, par exemple en France, attribué aux départements, une structure infrarégionale. Le financement de la construction des routes, et parfois de leur entretien, est souvent partagé entre niveaux institutionnels, l'administration centrale abondant les moyens des collectivités territoriales.

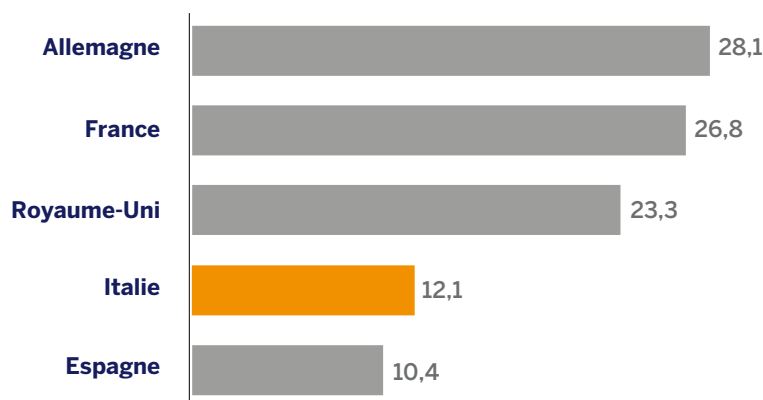
Héraklion Lassithi,
Grèce.



La gestion du réseau routier est une question politique sensible, surtout en période de contrainte forte sur les finances publiques. Elle constitue un poste important du budget des collectivités propriétaires de leurs infrastructures, et un débat récurrent porte sur la répartition de l'effort entre administration centrale et administration locale. On constate dans plusieurs pays une tendance à retarder excessivement l'entretien du réseau, à tous les niveaux. **L'expression française de « dette grise »** désigne la somme qu'il faudrait dépenser pour remettre un réseau en bon état, dette qui s'ajoute aux dettes pécuniaires traditionnelles.

Entre les administrations territoriales et au sein de chacune d'elles, la compétence de gestion des routes est généralement séparée de celle touchant les transports publics.

On observe que le financement de la construction et de l'entretien des routes se différencie sensiblement de ceux du chemin de fer. Même s'ils transitent par le budget de l'État, les fonds affectés à la route proviennent largement d'impôts et redevances prélevés sur les véhicules, les carburants et l'usage de la route (péages) : c'est notamment le cas en Suisse (avec la surtaxe sur les huiles minérales, accise sur les produits pétroliers) ou en Allemagne (avec les recettes du péage, le *LKW Maut* pour les poids lourds).



Grâce à une offre de qualité capable d'attirer des volumes croissants de trafic, dans les principaux pays européens, la mobilité collective est un secteur qui génère un chiffre d'affaires plus de deux fois supérieur à celui produit en Italie (28,1 milliards d'euros en Allemagne, 26,8 milliards en France et 23,3 milliards au Royaume-Uni).

Chiffre d'affaires du transport public local (TPL) dans les principaux pays européens (2014, en milliards d'euros).

Source : Asstra et Unicredit (2018), [Trasporto Pubblico Locale. Il ruolo della finanza nel cambio di marcia della mobilità urbana](#), 2018.

Dans certains pays, la somme affectée est calculée selon une formule fixe, soustrayant ainsi ce financement aux arbitrages budgétaires de court terme (voir le schéma *Financement de l'infrastructure routière et affectation en Suisse*, [page 24](#)).

Réglementation du transport public dans l'Union européenne

Le régime de financement et d'organisation des transports urbains dans les pays membres de l'Union européenne est fixé par le **règlement (CE) 1370/2007 relatif au service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route**² (qui reprend et modernise des textes de 1969 et 1970). Alors qu'un des principes fondateurs de la Communauté économique européenne puis de l'Union européenne, en matière économique, est la liberté du marché, les transports publics relèvent d'une autre logique en tant que services d'intérêt économique général. Le règlement (qui s'applique directement dans les pays membres, sans transposition dans la législation nationale) vise à permettre aux autorités compétentes d'intervenir sur le marché pour garantir la fourniture de services plus fréquents, plus sûrs, de meilleure qualité ou à moindre coût que ceux que les seules forces du marché offriraient. Le règlement 1370/2007 définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent ou confient des obligations de service public (OSP), versent une compensation aux opérateurs de service public pour les coûts encourus ou octroient des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution de ces obligations. Le texte définit précisément les notions de service public de transport de voyageurs, d'obligation de service public, de compensation de service public, de droit exclusif, de contrat de service public et d'attribution directe.

Le financement des transports urbains sous le règlement 1370/2007 repose sur le principe que la compensation versée à l'opérateur doit être limitée au montant nécessaire pour couvrir l'effet financier net de l'exécution des obligations de service public. Cet « effet net » est calculé en tenant compte des coûts constatés, des recettes perçues auprès des passagers et d'un « bénéfice raisonnable ».

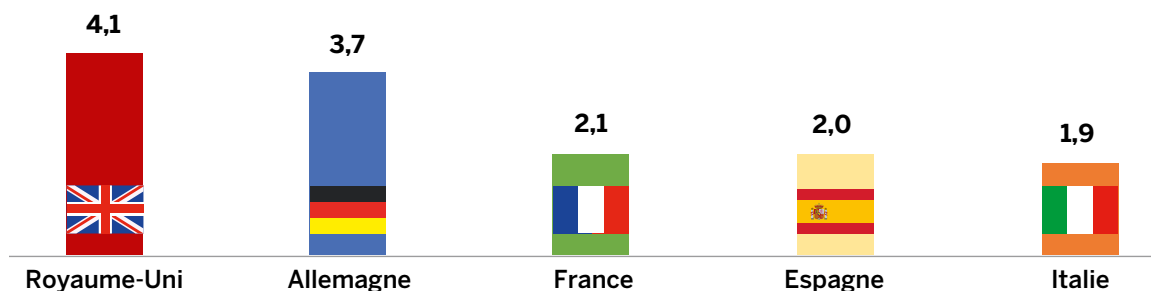
Les relations entre l'autorité organisatrice des transports et l'opérateur peuvent faire l'objet de **deux types de contrat** :

- Un contrat à coût brut (*Gross Cost Contract*), où l'autorité compétente verse à l'opérateur un montant fixe pour la fourniture des services, tandis que toutes les recettes tarifaires reviennent à l'autorité. L'opérateur supporte le risque de coût mais pas le risque de recettes. Ce modèle convient lorsque l'autorité souhaite un contrôle total de la politique tarifaire et de la conception des lignes.
- Un contrat à coût net (*Net Cost Contract*), où l'opérateur conserve les recettes tarifaires et reçoit de l'autorité une compensation qui couvre l'écart entre les recettes et les coûts. L'opérateur assume à la fois le risque de coût et le risque de recettes, ce qui l'incite à attirer plus de passagers et à améliorer la qualité des services.

Le cadre législatif européen ayant évolué avec l'adoption en 2016 du quatrième paquet ferroviaire, la Commission a jugé nécessaire de réviser les lignes directrices³ du règlement OSP (les lignes directrices interprétatives, élaborées par la Commission et non soumises au vote du Parlement européen ou du Conseil, visent à clarifier les conditions dans lesquelles ces aides sont considérées comme compatibles avec le marché intérieur ; il ne s'agit pas d'une nouvelle règle

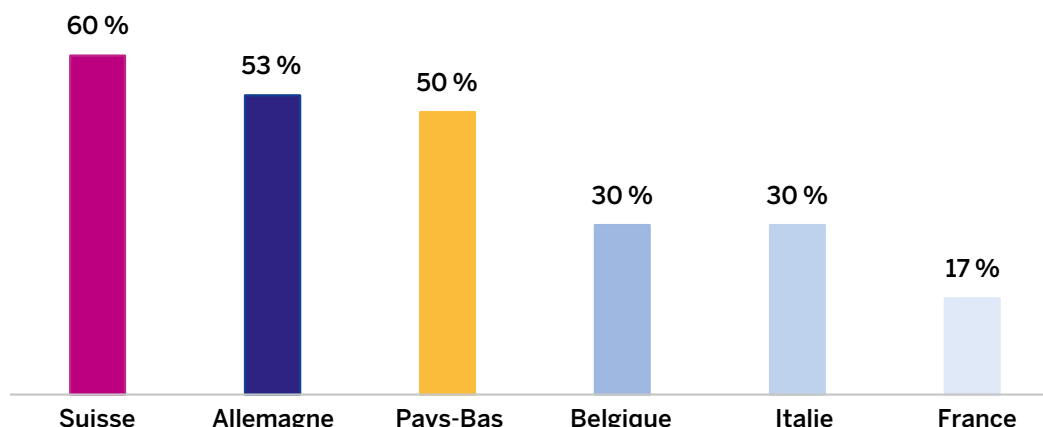
2. - Le règlement est disponible sur [Eur-lex](#)

3. - Communication de la Commission sur des [Lignes directrices interprétatives](#) relatives au règlement (CE) no 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP) (2017/C 194/01)



Prix moyen du billet simple (euros, novembre 2024)

Source : Traitements du bureau d'études Asstra sur des données provenant de sites d'entreprise.



Part des usagers dans les recettes des transports collectifs en Europe
(NB : France hors Île-de-France)

Source : conférence AFT, atelier n°1, [Livret de diagnostic](#), mai 2025, 44 p.

juridique mais d'une interprétation officielle de la Commission).

La proposition qu'elle a présentée en ce sens au printemps 2022 a suscité les critiques des parlementaires européens et de plusieurs réseaux européens (l'Union internationale des transports publics, Polis, Eurocities). La Commission proposait notamment de limiter le cadre des OSP aux interventions en cas de déséquilibre du marché et de demandes existantes au niveau des utilisateurs. Cette nouvelle approche axée sur la demande est apparue à beaucoup d'acteurs comme incompatible avec la planification de la mobilité durable et du transfert modal.

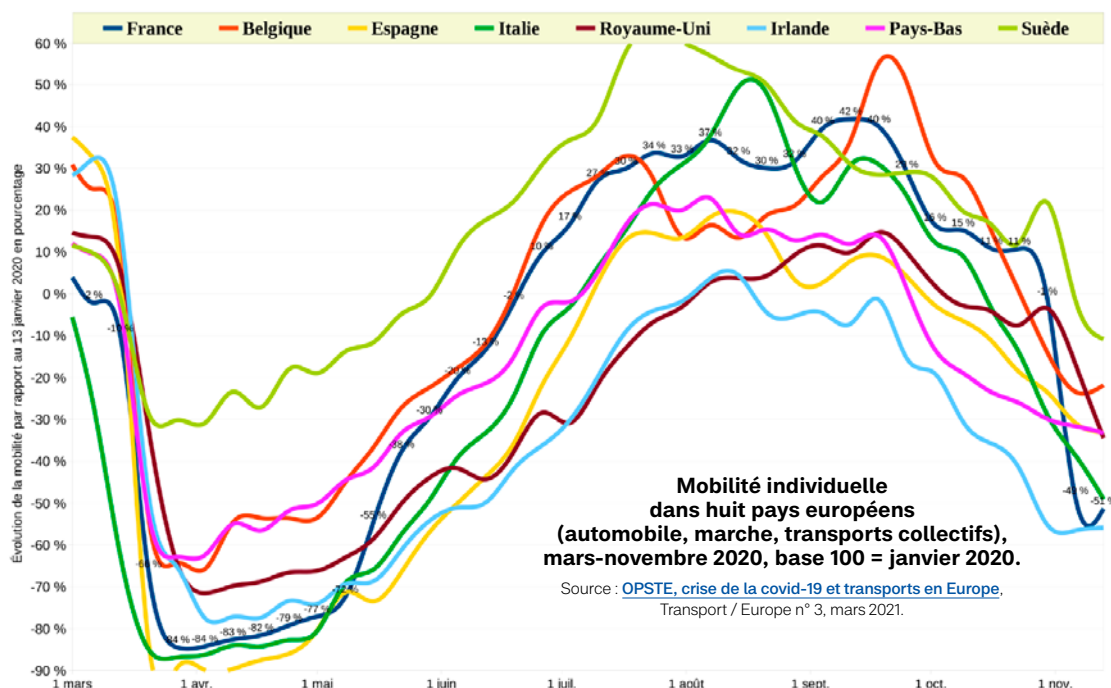
La Commission proposait également l'introduction d'un nouveau test « ex post » sur les contrats de service public déjà attribués afin d'évaluer le risque de surcompensation. Ces propositions ont été jugées dangereuses pour le développement des transports publics. Face à ces critiques, la Commission a indiqué qu'elle réviserait sa proposition de lignes directrices, qui ne s'appliqueront pas au transport urbain.

Les nouvelles lignes directrices de l'UE sur le règlement OSP⁴ ont été publiées en 2023.

Développement et tarification du transport public

Le développement des transports publics locaux varie sensiblement d'un pays à un autre et d'un territoire à un autre. La situation actuelle est le résultat d'une longue histoire, propre à chaque contexte social et politique. Le chiffre d'affaires des transports publics dans quelques pays européens en montre les écarts. Le chiffre d'affaires résulte d'un ensemble de facteurs : offre de transport, fréquentation, tarifs, subventions, etc. Les écarts de prix d'un billet simple dans quelques grandes villes montrent que, dans un cadre général commun, les marges de choix politique restent grandes. Malgré une répartition des compétences entre les différents niveaux de collectivités (de la commune à l'État central), on observe dans chaque pays un processus de codécision et de cofinancement entre niveaux, souvent complexe et sans doute source d'inertie (et difficilement compréhensible pour le citoyen-usager-contribuable), comme le montre l'exemple de l'Espagne (voir le schéma *Flux de financement des transports publics locaux entre autorités et opérateurs*, [page 11](#)).

4. - Communication de la Commission sur des [lignes directrices interprétatives](#) concernant le règlement (CE) no 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (2023/C 222/01)



Le règlement européen repose sur le constat que les transports publics locaux (à la différence des transports à longue distance) ne peuvent atteindre l'équilibre économique en limitant leurs revenus aux recettes commerciales. Des subventions sont indispensables. Elles se justifient par les effets sociaux positifs associés au service public de transport (large accès au travail, aux soins, à l'enseignement, aux commerces, aux loisirs, etc.), d'autant qu'en milieu urbain l'espace public est trop limité pour un usage exclusif de moyens individuels. Du reste, en allégeant la congestion des rues, les transports publics bénéficient aussi aux automobilistes.

Le ratio recettes commerciales sur coûts totaux (R/C) permet d'apprécier l'équilibre trouvé entre tarification de l'usage et subventions. Il est différent d'un pays à l'autre et d'une ville à l'autre. En Europe, il est généralement égal ou inférieur à 40 %, et a tendance à diminuer au fil des ans. Les agglomérations ayant maintenu un ratio R/C assez élevé disposent de plus de moyens pour assurer la qualité de service et les investissements de développement de leur dispositif de transports collectifs. Dans une même collectivité, le taux de subvention diffère selon les techniques de transport (voir les *Schémas Transports collectifs en Allemagne*, [page 8](#), *Taux de subvention du transport public selon les modes aux Pays-Bas*, [page 19](#), *Évolution du taux de couverture des coûts par les recettes à Bruxelles*, [page 10](#) et *Part des usagers dans les recettes des transports collectifs en Europe* [page 4](#)).

Parmi les sources de financement des transports publics, la France dispose d'un outil original qui assure une part considérable des subventions aux

transports locaux (mais non aux transports régionaux par chemin de fer), le versement mobilité.

C'est un impôt affecté, proportionnel à la masse salariale des employeurs de plus de dix salariés (voir le schéma *Ressources des autorités organisatrices des mobilités*, [page 14](#)).

La tarification fait l'objet de modulations, décidées localement, destinées à diverses catégories d'utilisateurs des transports : tarifs réduits en fonction de l'âge (enfants et étudiants, personnes âgées), des revenus (tarification sociale), etc. Une baisse des tarifs peut aussi s'appliquer à certains moments du calendrier, pendant le week-end par exemple. Existe dans certains pays un débat sur la gratuité totale des transports, mais dans la plupart des cas c'est la modulation qui l'emporte et la gratuité est limitée à des catégories précises.

La crise de la covid a profondément bouleversé l'usage des transports collectifs en Europe. Certains pays ont aujourd'hui retrouvé et dépassé le volume de transport de l'année 2019. D'autres ne l'ont pas fait : les habitudes de travail (télétravail) et d'achat (commerce en ligne) ont changé, les modes actifs sont en croissance, la population vieillit, etc.

Quoi qu'il en soit, le modèle économique des transports collectifs est souvent fragile, et appelle à chercher à la fois des réductions de coût (productivité) et de nouvelles recettes. Pour augmenter la fréquentation, plusieurs stratégies sont possibles. Malgré les contraintes financières, certains pays pratiquent un « choc d'offre », comme la France avec la réalisation du Grand Paris express, dont plusieurs tronçons vont prochainement entrer en service.

Ailleurs, on pratique une politique tarifaire innovante, comme l'Allemagne avec le *Deutschlandtikit*. Les transports publics locaux connaissent une intense évolution technique : l'électrification massive des bus, l'inclusion de l'offre de transport public dans des réseaux multimodaux multi-opérateurs avec une information en temps réel et parfois une billettique intégrée dans les systèmes de *Mobility as a Service* (MaaS). Enfin, il faut être attentif à l'arrivée de véhicules autonomes, quand les taxis-robots sont déjà en exploitation commerciale aux États-Unis et en Chine. Où sera leur champ de développement en Europe ? Dans les villes où l'espace est déjà saturé ? Dans les zones faiblement peuplées, où les transports collectifs sont absents ?

On constate enfin un élargissement des objectifs fixés aux transports publics locaux : outre la fourniture d'un transport de qualité comme tel, ils doivent désormais contribuer à une réaffectation de l'espace public, améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, traiter de problèmes de société (personnes en errance, toxicomanes, etc.), assurer sécurité et sérénité à tous les publics (selon leur âge, leur genre, etc.) et bien sûr contribuer à la lutte contre le changement climatique et à l'amélioration du cadre de vie.

Michel Savy

Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Ce bulletin est le fruit des contributions des experts de l'OPSTE :

Antoine Beyer, Université de Cergy-Pontoise

Vincent Bourquin, Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg

Jan Burnewicz, Université de Gdańsk

Laurent Franckx, Bureau fédéral du plan, Bruxelles

Rafael Giménez-Capdevila, Société catalane de géographie, Barcelone

Seraphim Kapros, Université de la mer Égée

Barbara Lenz, Humboldt Universität zu Berlin

Mihaela Negulescu, Université d'architecture et d'urbanisme Ion Mincu, Bucarest

Cristina Pronello, Politecnico di Torino

Didier van de Velde, Delft University of Technology,

ainsi que celles de **Cécile Combette-Murin**, correspondante de TDIE à Bruxelles,

et de **Juliette Le Seac'h** et **Pierre Van Cornewal**, collaborateurs de TDIE.

Les écrits de Transport/Europe n'engagent que leurs auteurs.

Pour recevoir les publications de l'observatoire, adressez un mail à : opste@tdie.eu

TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement) est un think tank français qui contribue aux débats sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, vigilants aux besoins des territoires comme des préoccupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : www.tdie.eu

TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.



Saarbrück, Allemagne.

PANORAMA EUROPÉEN

SOMMAIRE

Allemagne	7
Belgique	9
Espagne	10
France	13
Grèce	16
Italie	17
Pays-Bas	19
Pologne	20
Roumanie	22
Suisse	23

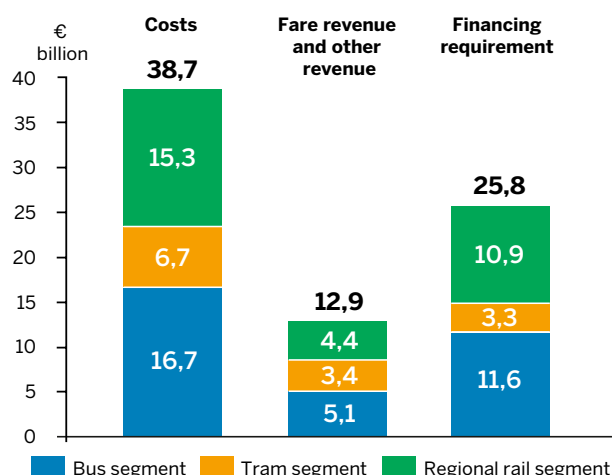
ALLEMAGNE

La gouvernance et le financement des transports en Allemagne sont organisés selon une répartition des compétences entre les **trois niveaux principaux d'institutions publiques** : l'État fédéral, les États fédérés (Länder) et les communes.

Ainsi, en matière de routes, les routes fédérales (autoroutes et routes nationales) sont gérées par la société Autobahn GmbH, détenue par l'État fédéral, responsable de la construction, de l'exploitation et du financement. Les fonds proviennent du budget fédéral financé en partie par le péage des poids lourds. Les routes régionales et départementales sont financées par les Länder et les districts (*Landkreise*) à partir de leurs propres ressources budgétaires. Les routes communales (voies de desserte) sont financées par les communes, avec parfois une contribution des riverains (dans les cas d'aménagement ou d'extension du réseau).

Le financement des transports collectifs en Allemagne (d'un montant total de 38,7 milliards d'euros en 2024) est assuré pour un tiers par les recettes commerciales (la part payée par les usagers) et pour deux tiers par des subventions publiques. 74 % des recettes commerciales proviennent des abonnements ([voir le graphique page suivante](#)).

Une innovation remarquable pour la tarification des transports locaux et régionaux a été le *Deutschland-ticket* (ticket pour l'Allemagne) introduit en 2023 : un ticket unique permettant de voyager sans limite sur le réseau local, régional et national, à l'exception des grandes lignes et des trains à grande vitesse.



Transports collectifs en Allemagne (2024)
Dépenses totales, recettes commerciales
et besoins de financement complémentaire.
Bus, trams et trains régionaux, en milliards d'euros

Source : VDV Leistungskosten-gutachten, ÖPNV 2040.

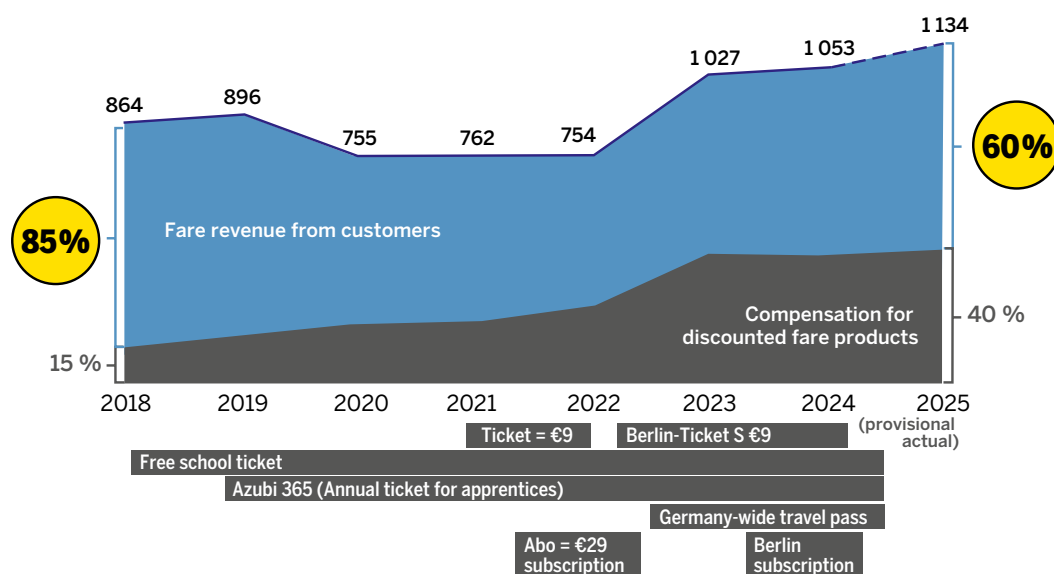
D'un montant de 9 euros lors du lancement (pour une durée de trois mois pendant la crise de l'énergie, avec 52 millions de tickets vendus), il coûte maintenant 63 euros par mois. Il s'en est suivi une augmentation du trafic, mais aussi de la part des subventions dans le financement du dispositif. À partir de 2027, un indice des coûts sera pris en compte, qui prévoit une adaptation dynamique à l'évolution des coûts de personnel, d'énergie et des frais généraux. L'État fédéral et les Länder assument chacun la moitié du financement du *Deutschlandticket*, soit 3 milliards d'euros par an.

Le graphique ci-dessous porte sur l'exemple de Berlin où la part des recettes commerciales a décliné de 85 % à 60 % du coût total à partir de l'introduction du *Deutschlandticket*.

Le financement des transports collectifs régionaux et locaux par l'État est fixé par la loi de régionalisation de 1993 (*Regionalisierungsgesetz*), qui précise le financement de la régionalisation (*Regionalisierungsmittel*). Destiné aux transports régionaux (d'une distance de moins de 50 km et d'une durée de moins d'une heure), le montant du *Regionalisierungsmittel* est fixé de façon précise et n'est donc pas soumis à des ajustements en fonction de la conjoncture budgétaire générale.

Depuis la loi de 1993, ce montant est lié à la taxe sur les produits pétroliers. Il a été réévalué en 2022, avec une augmentation de 3 % par an au lieu du taux de 1,8 % précédent. Les Länder redistribuent à leur tour une part des fonds qu'ils reçoivent de l'État fédéral aux communes et groupements de communes. D'un montant de 9,3 milliards d'euros en 2025, la répartition du transfert de l'État fédéral aux Länder s'effectue selon une clef précise (dite « clef de Kiel », *Kieler Schlüssel*), tenant compte du nombre d'habitants et du volume de transport en passagers-kilomètres et fixée plusieurs années à l'avance.

La loi de financement des transports dans les communes (*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*)⁵ couvre, de fait, l'ensemble des transports. Elle fixe les aides fédérales aux Länder et aux communes pour « l'amélioration de la situation de la mobilité et du transport dans les Länder » : les infrastructures routières dans les Länder (*Landesstraßen*), les départements (*Kreisstraßen*) et les communes (*Gemeindestraßen*) ainsi que les transports collectifs locaux, en particulier dans le domaine ferroviaire. Il s'agit d'un financement par projet et non d'une subvention forfaitaire globale. Son montant est de 2 milliards d'euros par an à partir de 2025.



Impact du D-Ticket sur la structure des recettes de BVG, transports publics de Berlin
Dépenses des clients et subventions d'équilibre

Source : BVG Berlin

5. - [Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs \(RegG\) - 27.12.1993](#)

Land / Part (%)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Baden-Württemberg	11,9894	12,0668	12,1443	12,2218	12,2992	12,3767	12,3767
Bayern	16,0117	16,0633	16,1148	16,1664	16,2180	16,2696	16,2696
Berlin	5,0435	5,0227	5,0019	4,9810	4,9602	4,9394	4,9394
Brandenburg	4,5796	4,5231	4,4666	4,4100	4,3535	4,2970	4,2970
Bremen	0,6460	0,6508	0,6556	0,6604	0,6652	0,6700	0,6700
Hamburg	2,2260	2,2408	2,2556	2,2704	2,2852	2,3000	2,3000
Hessen	7,4335	7,4347	7,4359	7,4370	7,4382	7,4394	7,4394
Mecklenburg-Vorpommern	2,4740	2,4317	2,3894	2,3471	2,3048	2,2625	2,2625
Niedersachsen	8,7786	8,7881	8,7975	8,8069	8,8164	8,8258	8,8258
Nordrhein-Westfalen	18,3440	18,4732	18,6024	18,7316	18,8608	18,9900	18,9900
Rheinland-Pfalz	5,2314	5,2309	5,2305	5,2301	5,2296	5,2292	5,2292
Saarland	1,2240	1,2192	1,2144	1,2096	1,2048	1,2000	1,2000
Sachsen	5,6720	5,5976	5,5232	5,4488	5,3744	5,3000	5,3000
Sachsen-Anhalt	3,7735	3,7107	3,6479	3,5850	3,5222	3,4594	3,4594
Schleswig-Holstein	3,4139	3,4291	3,4442	3,4597	3,4748	3,4899	3,4899
Thüringen	3,1589	3,1173	3,0758	3,0342	2,9927	2,9511	2,9511
Pourcentage	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Montant (millions d'euros)	9 393,3	9 562,4	9 734,5	9 909,8	10 088,1	10 269,7	10 454,6
Période de redistribution 2016-2030 selon la clé de répartition de Kiel (à partir de 2031)							

Répartition du financement fédéral des transports entre les Länder selon la « clef de Kiel », 2025-2031

Source : mobi-wissen.de

BELGIQUE

Compte tenu de la complexité et de l'hétérogénéité des institutions belges, la présente analyse se limite au cas de la région Bruxelles Capitale.

Les transports collectifs de Bruxelles reçoivent un financement régional pour une partie des dépenses pour les travaux d'investissement, d'entretien et de renouvellement. S'y ajoutent des financements de l'autorité fédérale destinés à des investissements spécifiques.

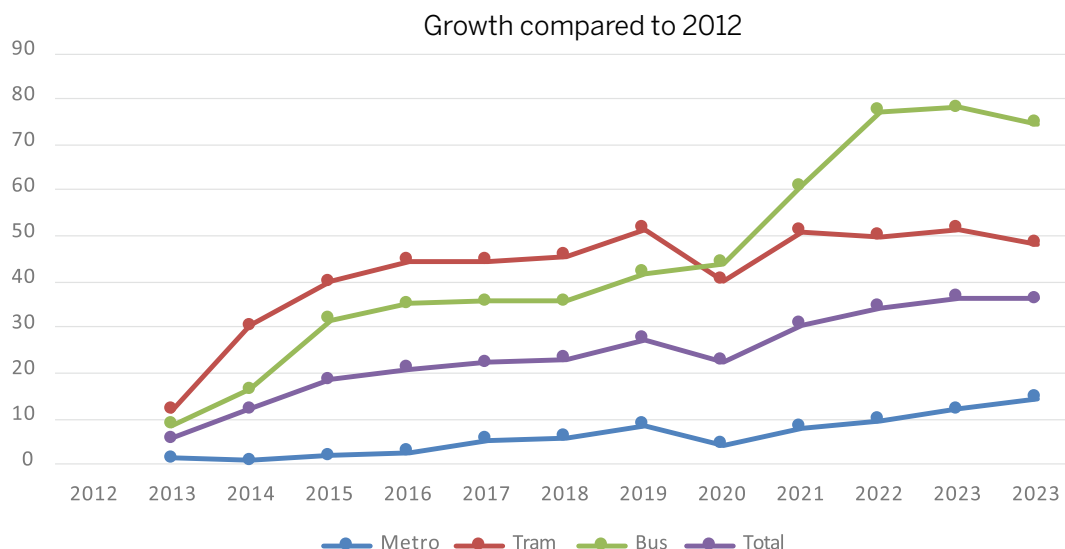
La situation actuelle est le fruit d'un **changement de statut de l'entreprise de transport public**, sous l'influence des règles européennes. En 2005, une révision de la norme comptable amène à classer les sociétés de transport en commun parmi les administrations publiques plutôt que parmi les entreprises publiques. La société bruxelloise Stib est ainsi intégrée aux comptes régionaux, dette comprise. Pour obtenir le statut d'entreprise publique, il faut alors satisfaire à deux critères : d'abord un taux de couverture minimal des coûts par les recettes, ensuite que la vente de biens et services couvre 50 % des coûts de production pendant trois années consécutives.

En conséquence, la Région a exhorté la Stib à diminuer sa dépendance aux finances publiques et lui

accorde une large **autonomie dans la fixation de ses tarifs**. Le taux de couverture des coûts par les recettes atteint 55 % en 2012 (contre 35 % entre 1990 et 2000). Dans le même temps, la Stib a réduit sa dette de 75 %, la faisant passer de 500 millions d'euros en 1994 à 125 millions d'euros en 2011.

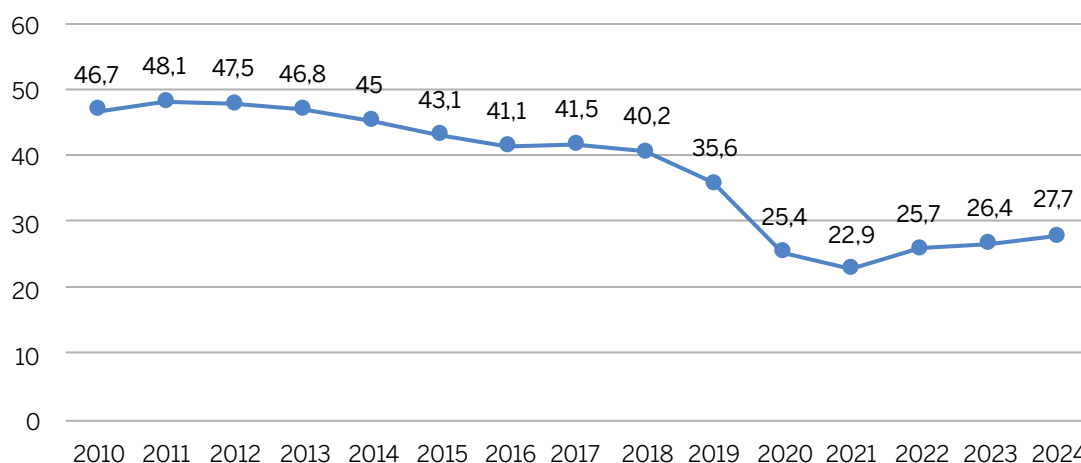
La politique tarifaire est un élément clef de cette évolution. Dans ce cadre, des réductions (tarifs préférentiels et gratuits) sont offertes à certaines catégories de citoyens, la charge financière étant assurée par le budget régional ou communautaire. Le système dit du « tiers payant » permet d'offrir à l'employé une réduction sur son titre de transport en commun grâce à une participation de l'employeur. Pour augmenter ses recettes, la Stib a concentré les hausses tarifaires sur les formules qui concernent une proportion importante de clients captifs, soit parce qu'ils bénéficient du système du tiers payant, soit parce qu'ils n'ont pas d'autre choix que les transports en commun.

Entre 2014 et 2024, l'offre de transport a augmenté mais la hausse des tarifs n'a pas été poursuivie, bien au contraire : pas d'indexation sur l'inflation, diminution du prix des abonnements pour les jeunes et les personnes âgées. Il s'ensuit une diminution du taux de couverture des coûts et une augmentation de la dette.



Évolution de l'offre de transport public, nombre des places-kilomètres.

Source : Laurent Franckx pour la Stib



Évolution du taux de couverture des coûts par les recettes

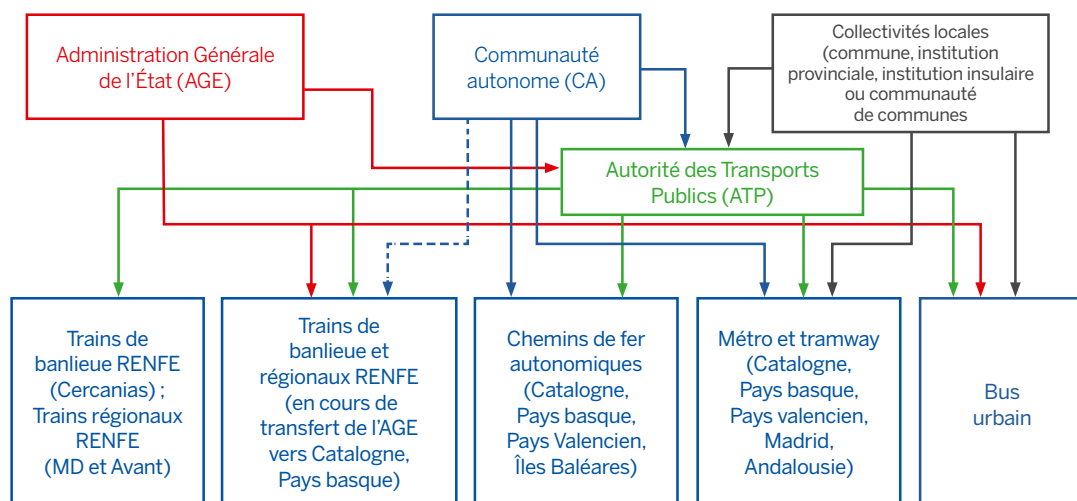
Source : Laurent Franckx pour la Stib

Le nouveau Contrat de service public 2024-2028 de la Stib⁶ a pour objectifs d'atteindre un volume d'activité de 457 millions de voyages par an à l'horizon 2028, d'augmenter l'offre de 11,9 %, de travailler avec les autres sociétés de transports publics à l'intégration tarifaire et au développement de la complémentarité des réseaux, de mettre en œuvre le MaaS, de collaborer avec la Région pour un réseau de « mobility hubs », de réduire sa consommation d'énergie de 1,9 % par an, de limiter le bruit et les vibrations liés à l'exploitation du transport public, de contribuer à la sécurité routière, de prendre en compte le problème des personnes en errance et des toxicomanes dans le métro, de veiller à l'inclusion des différents publics, d'améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite, et enfin de renforcer la qualité des prévisions et des reportings.

ESPAGNE

Le financement des infrastructures et des services de transports locaux en Espagne s'inscrit dans **un contexte politique incertain**. En l'absence de majorité pour voter un nouveau budget de l'administration générale de l'État depuis 2023, celui-ci est reconduit une nouvelle fois. Il en va de même pour la communauté autonome de Catalogne, tandis que les communautés d'Estrémadure et d'Aragon ont avancé leur élection faute de pouvoir adopter le budget 2026. La loi espagnole (de 2025) prévoit un fonds d'État pour la mobilité durable consacré aux services de transport public collectif urbain, métropolitain et rural de voyageurs. Il n'est pas encore en place. Il sera alimenté par le budget de l'État et pourrait être majoré avec des taxes à déterminer.

6. - Contrat de service public entre la région de Bruxelles-capitale et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles 2024-2028



Flux de financement des transports publics locaux entre autorités et opérateurs.

Elaboration : Rafael Giménez-Capdevila

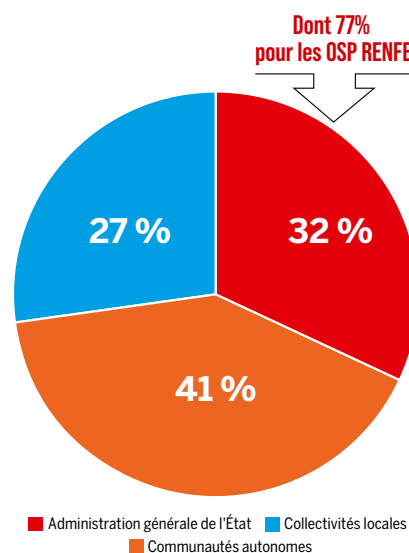
Pour l'heure, le ministère des Transports finance (selon le budget de 2023 reconduit en 2026) des réductions tarifaires (pour les jeunes, etc.), des contributions aux autorités des transports publics de Madrid, Barcelona, València et des Canaries, des aides au transport public collectif pour des communes de plus de 50 000 habitants ayant adopté un Plan de mobilité durable, des aides aux obligations de service public assurées par les services ferroviaires relevant de la responsabilité de l'État (avec pour opérateur historique la Renfe).

Les communautés autonomes financent des contributions aux autorités des transports publics, des réductions tarifaires (selon des critères sociaux, etc.), les infrastructures de transports locaux (chemin de fer autonomes, métro, tramway, gares routières).

Les collectivités locales financent des contributions aux autorités des transports publics et des aides au transport public collectif urbain.

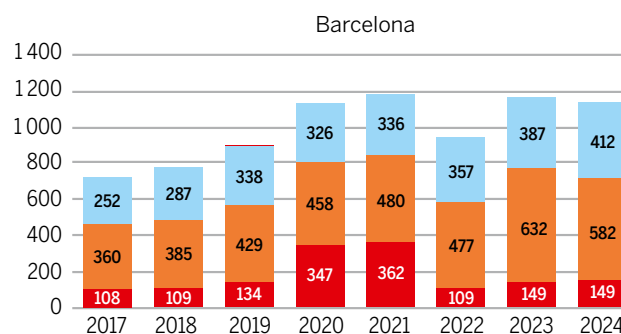
Les flux de financement associent les entités publiques selon les compétences que leur donne la loi et les différents segments du transport collectif. Cette coresponsabilité associe les différents points de vue aux décisions mais n'est pas sans complexité. Les subventions aux transports publics locaux en Espagne se partagent entre les trois niveaux institutionnels.

La décomposition des financements publics des transports collectifs de Barcelone et de Madrid montre une participation inégale des trois niveaux institutionnels : administration générale de l'État, communautés autonomes et collectivités locales. La contribution de la communauté autonome est majoritaire dans les deux cas.



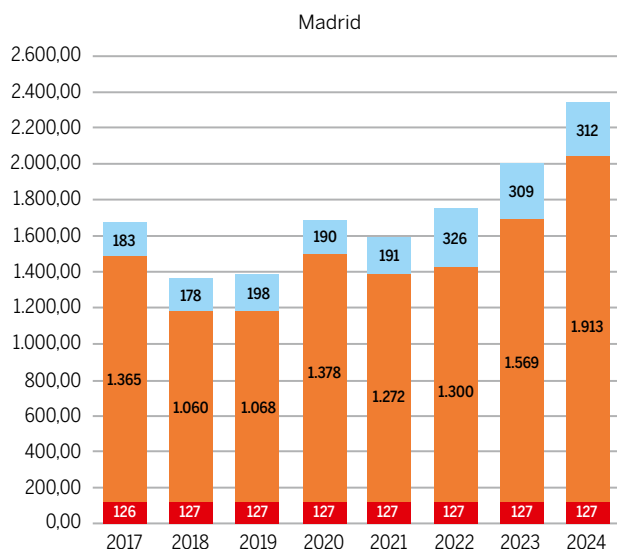
Partage des subventions aux transports publics locaux entre niveaux institutionnels collectivités locales, communautés autonomes, administration générale de l'État

Source : Fundación Corell, IDOM (2022)



Autorité des transports publics de Barcelone : subventions publiques par niveau d'administration, 2017-2024 (millions d'euros)

Source : Observatori de la Mobilitat de Catalunya et ATM Barcelona

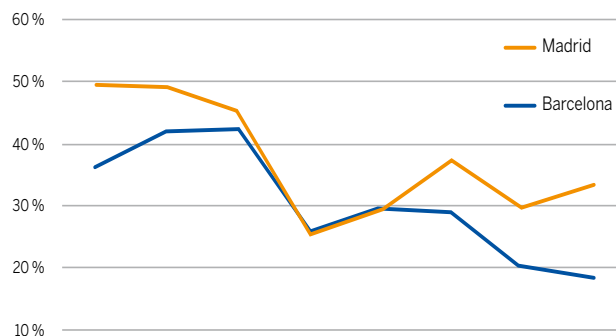


**Autorité des transports publics de Madrid :
subventions publiques par niveau d'administration,
2017-2024 (millions d'euros)**

Source : Observatori de la Mobilitat de Catalunya et ATM Barcelona

Dans les deux métropoles, le taux de couverture des coûts par les recettes commerciales est en diminution.

Toutes les autorités qui contribuent au financement des transports publics participent aux décisions en matière de tarification. Bien que pratiquée ponctuellement, la gratuité n'est pas un thème fréquent de débat politique. En revanche, de nombreux réseaux pratiquent des réductions tarifaires pour diverses catégories de population (personnes âgées, jeunes, chômeurs, etc.). Le gouvernement espagnol a lancé début 2026 un billet unique pour utiliser certains transports en commun, notamment les services de banlieue Renfe dans tout le pays.



**Part des recettes tarifaires par rapport à l'ensemble
des recettes du système**

Source : Rafael Giménez-Capdevila, à partir des données de l'Observatori de la Mobilitat de Catalunya, ATM Barcelona et CRTM

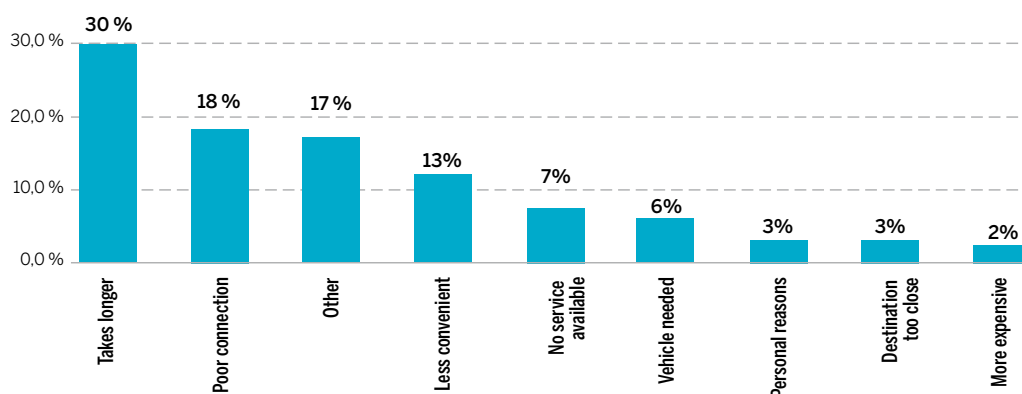
Mais il n'a pas obtenu l'adhésion des autorités des transports autonomiques et municipales pour sa généralisation.

Quant aux effets de la tarification sur la fréquentation des transports publics, un rapport de 2022 déconseille la gratuité des transports collectifs « afin de mettre en valeur l'effort des opérateurs et des autorités pour établir des tarifs justes capables de faciliter la transition vers des modèles de mobilité plus durables »⁷. Le motif du prix trop élevé pour utiliser les transports publics n'apparaît qu'en dernière position.

L'affectation des fonds du *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia* (Plan de relance et résilience, fonds *Next Generation EU*) par thème d'intervention révèle les préoccupations politiques à l'ordre du jour. On note en particulier l'importance accordée au transport ferroviaire mais aussi aux aménagements piétons et cyclables, avant l'acquisition de bus électriques.

**Motifs de non-utilisation des transports publics
(trop long, mauvaise correspondance, autre, malcommode, absence de service, besoin de disposer d'un véhicule,
situation personnelle, destination très proche, trop cher).**

Source : Consorcio Regional de Transportes de Madrid : [Encuesta de movilidad de la Comunidad de Madrid 2018. Documento síntesis](#), novembre 2019, 76 p.



7. - Alfonso Sanz Alduán (dir.) (2022): *El transporte colectivo, herramienta esencial de la nueva movilidad. Hoja de ruta para la transformación del transporte urbano y metropolitano para 2030*. Madrid: Atuc Movilidad Sostenible, Grupo de Estudios y Alternativas 21 SL, 152 p.

Thème	Budget HT, M€
Transport ferroviaire	488
Aménagements piétons	401
Voies et aménagements cyclables	296
Acquisition bus électriques	244
Pacification trafic	220
ZFE	145
Numérisation TC	116
Intermodalité	112
Voies réservées bus	69
Accessibilité TC	68
Installations recharge électrique bus et camions	65
Vélos libre-service et stationnements vélos	63
Parking relais	50
Systèmes mobilité intelligente	39
DUM (logistique urbaine)	8
Stationnement réglementé	3
Total	2385

Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)
[Plan de relance et résilience-Fonds Next Generation EU],
répartition thématique.

Source : [Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

Il n'existe pas en Espagne de péages urbains, mais le stationnement est couramment payant. Les communes de plus de 50 000 habitants ont depuis 2023 l'obligation d'établir une zone à faible émissions (ZFE) mais, en 2025, 51 communes l'ont formellement adoptée (avec des contrôles et des sanctions pour les contrevenants), 98 sont en cours d'adoption et 19 sont en retard.

Quant à la réglementation de la distribution urbaine de marchandises, elle est de compétence municipale. On observe dans certaines villes un encouragement au verdissement des flottes, notamment des vélos et des véhicules électriques.

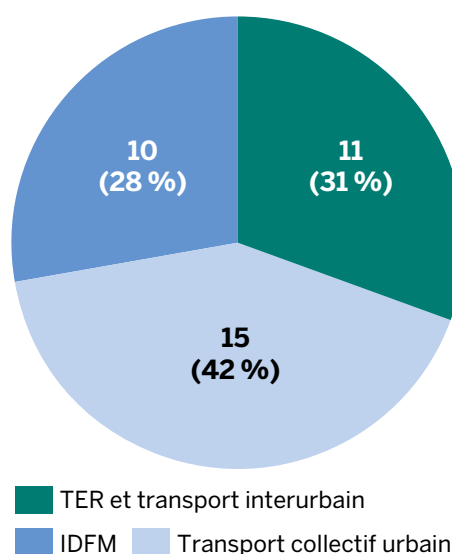
FRANCE

Les mobilités locales sont d'abord assurées par **l'automobile**, avec environ 80 % de l'ensemble des déplacements mesurés en voyageurs-kilomètres. Malgré le développement des transports collectifs dans les agglomérations, le rôle de l'automobile reste primordial dans les déplacements de proximité.

La mobilité représente 13 % du budget des ménages (2023), dont 82 % pour le seul transport individuel. Pour des raisons d'âge, de revenu ou de compétence, environ 15 millions d'habitants n'ont pas accès à l'automobile, et le transport collectif ne couvre qu'une partie des besoins. La Loi d'orientation des mobilités (Lom) de 2019⁸ propose un « droit à la mobilité » et une couverture de tout le territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ; elle a été enrichie de trois lois récentes – les lois Climat et résilience (2021)⁹, 3DS (2022)¹⁰ et Serm (2023)¹¹. Les opérateurs et les AOM appellent à un « choc d'offre » de transport public pour réduire le nombre d'exclus de la mobilité tout en favorisant la transition environnementale.

L'organisation et le financement des **transports collectifs locaux** est de la compétence des autorités organisatrices des mobilités, intercommunales et régionales, plus Île-de-France mobilités (IDFM) pour l'Île-de-France

À l'échelle de la France, les dépenses des AOM se répartissent entre les trains régionaux (TER), les transports urbains et enfin les transports en Île-de-France (la région parisienne, avec IDFM, qui transporte à elle seule un nombre de voyageurs quotidiens supérieur à celui de l'ensemble des autres régions).



Total des dépenses des AOM (en milliards d'euros)

Source : Cour des comptes, réponses du Groupement des autorités responsables de transport (GART) au questionnaire des rapporteurs.

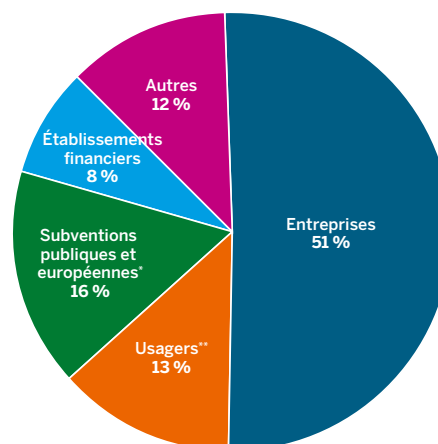
8. - [Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.](#)
9. - [Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.](#)
10. - [Loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.](#)
11. - [Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains](#)



Nantes, France.

Le budget des AOM intercommunales est actuellement équilibré mais devra faire face à d'importantes dépenses nouvelles dans les années à venir. Dans leurs budgets, la part des subventions a diminué et celle des contrats de prestation avec des transports a augmenté. Leurs ressources proviennent largement des employeurs (publics et privés), à travers le versement mobilité (VM), un impôt affecté proportionnel aux salaires des établissements. La part des recettes des usagers n'est que de 13 % de l'ensemble.

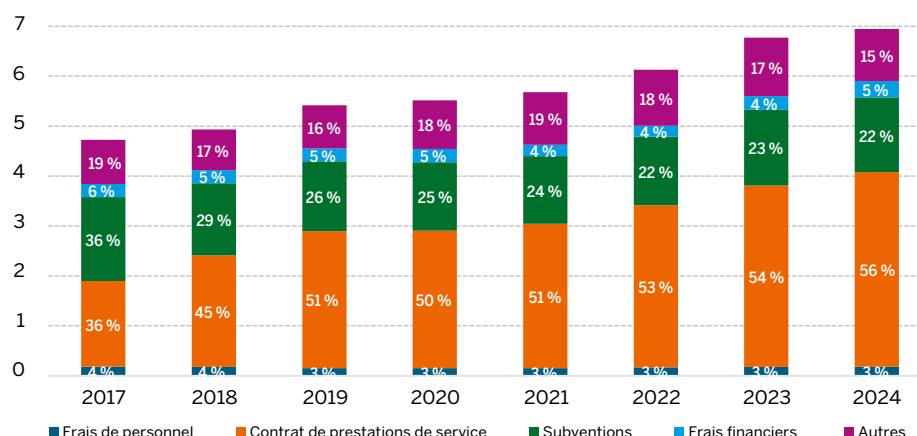
D'autres besoins devront être financés dans les années à venir, tels que l'augmentation souhaitée de l'offre de transports collectifs, l'adaptation des infrastructures au changement climatique, le verdissement des flottes de bus, la réalisation des Services express régionaux métropolitains (Serm), les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, etc. Selon le Gart, association qui fédère les AOM, les 25 plus grandes AOM locales, hors Île-de-France, devront couvrir 34 milliards d'euros d'investissements et 9 milliards d'euros de surcoûts d'exploitation d'ici 2035.



* Subventions publiques : État, établissements publics, collectivités locales, fonds européens
** Usagers : à noter qu'une partie est remboursée par l'employeur

Ressources des autorités organisatrices des mobilités (AOM), France, 2024

Source : La Banque postale, [Mobilités du quotidien : entre présent complexe et avenir incertain - Analyse de l'organisation et des comptes des AOM locales \(2017-2024\)](#), 2023, 33 p.

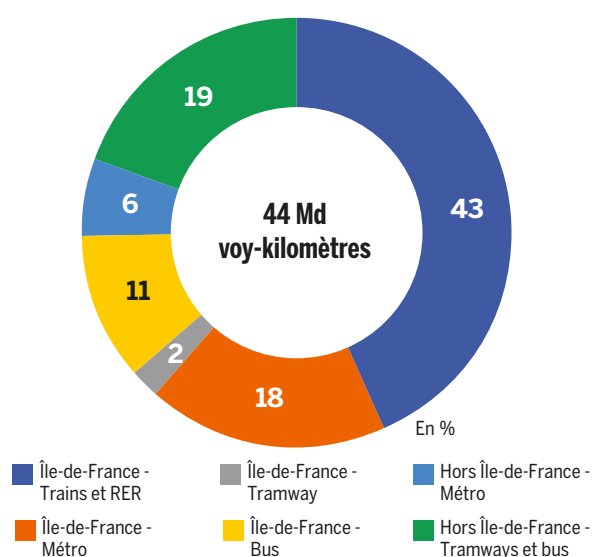


Dépenses de fonctionnement des AOM, 2017-2024

Source : La Banque postale, [Mobilités du quotidien : entre présent complexe et avenir incertain - Analyse de l'organisation et des comptes des AOM locales \(2017-2024\)](#), 2023, 33 p.

Les régions ont la responsabilité des transports collectifs interurbains ferroviaires depuis 2003, routiers (autocar) depuis 2016. Les transports sont le premier poste de leur budget, tant pour le fonctionnement que l'investissement. Les régions ont sensiblement augmenté l'offre de transport et suscité une demande nouvelle, prolongeant la reprise après la covid : le taux de remplissage des trains a augmenté ainsi que la part des recettes tarifaires dans l'ensemble des ressources.

La question de la gratuité, totale ou partielle, occupe une partie des débats politiques tant pour les élections municipales que, depuis 2021, pour les élections régionales. De nombreuses AOM ont mis en place ces dispositifs qui interrogent sur leur soutenabilité financière à moyen terme.



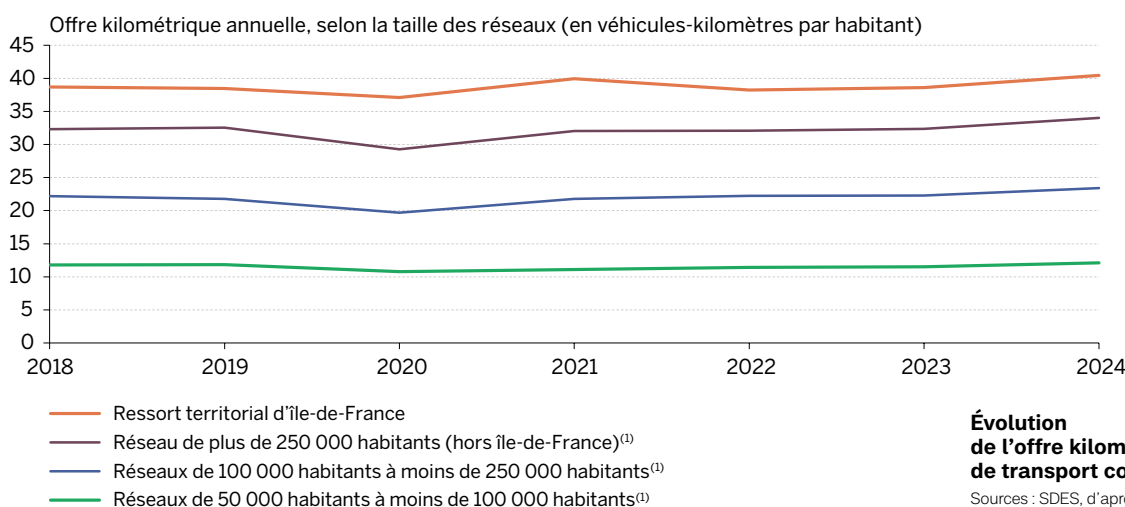
Transport collectif urbain de voyageurs.

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD) ; UTPF. Pour plus de détails, consulter la fiche « F2. Transport collectif urbain » du Bilan annuel des transports en 2024.

Pour les années à venir, on observe une prise de conscience de plus en plus partagée de la nécessité de mieux entretenir le patrimoine d'infrastructures existant, dont la remise en état peut être beaucoup plus coûteuse si elle est trop longtemps différée. Est ainsi apparue la notion de « dette grise », qui désigne le montant des travaux pour remettre en état les réseaux :

- Cette dette se monterait à 7 milliards d'euros pour le bloc communal, propriétaires de 700 000 km de routes communales (et qui construisent plus de 4 000 km de routes nouvelles chaque année) ;
- Les départements sont propriétaires de 380 000 km de routes départementales (comprenant une large part des anciennes routes nationales qui leur ont été transférées par l'État), avec une dette grise de l'ordre de 7 milliards d'euros ;
- Le réseau de routes nationales, resté dans les mains de l'État, aurait besoin d'un surcroît de dépenses d'entretien d'un milliard d'euros par an ;
- La régénération du réseau ferroviaire demanderait d'accroître la somme qui lui est consacrée d'un milliard et demi d'euros chaque année, malgré un effort de rattrapage lancé il y a plusieurs années déjà.

Ces dépenses s'effectueront dans un environnement économique contraint : augmentation des prix de l'énergie, du matériel et des travaux, fort endettement de l'État limitant les marges de manœuvre, incertitudes internationales, etc. La recherche de ressources supplémentaires, s'ajoutant aux réductions possibles de coût du transport (augmentation de la vitesse, meilleur remplissage, etc.), envisage de nombreuses possibilités : augmentation des tarifs (ou indexation sur l'inflation) pour améliorer le ratio recettes commerciales/dépenses, versement mobilité, taxes sur les véhicules, subventions de l'État, etc., entre lesquelles le choix n'est pas fait et fera encore l'objet de nombreux débats...



⁽¹⁾ Le niveau de 2024 est estimé par le SDES à partir des indicateurs de conjoncture de l'UTPF.

Évolution de l'offre kilométrique de transport collectif urbain

Sources : SDES, d'après Île-de-France Mobilités (Omnil, RATP, SNCF) ; enquêtes annuelles transport collectif urbain (DGITM, Cerema, Gart, UTPF, CGDD).

GRÈCE

Le régime de financement et d'organisation des transports urbains dans les pays membres de l'Union européenne est fixé par le règlement (CE) 1370/2007 relatif au service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Considérés comme un service d'intérêt économique général, les transports collectifs locaux ne sont pas soumis aux règles générales de la concurrence. Ils sont sous la responsabilité d'une autorité organisatrice qui, au terme d'un appel d'offres sur la base d'un cahier des charges, peut déléguer les opérations à une entreprise privée pour une durée déterminée (on parle de concurrence *pour* le marché). Les opérateurs de transport collectif peuvent dans ce cadre recevoir des subventions, en compensation des obligations de service public. Toutefois, la formule de la régie (la collectivité dispose de sa propre entreprise de transport), sans mise en concurrence, est également possible.

La Grèce a adapté son droit national aux exigences du règlement 1370/2007 en passant **de l'ancien régime d'attributions historiques vers un système de concurrence régulée** avec les lois sur l'Organisme des transports publics urbains de l'agglomération d'Athènes (OASA), l'Organisme des transports publics urbains de l'agglomération de Thessalonique (l'OSETH) et les récentes dispositions de la loi 4974/2022¹².

Le groupe OASA est le plus grand organisme de planification des transports en Grèce, responsable de la prestation de services dans la région de l'Attique. L'Organisme fonctionne comme autorité compétente et confie le service de transport à ses filiales à 100 %, OSY S.A. (transports routiers) et STASY S.A. (transports « fixes », métro et tramway), via des contrats de service public par attribution directe, comme le permet le règlement 1370/2007 pour les opérateurs internes.

L'OSETH agit en tant qu'autorité de transport responsable du développement, de la coordination et du contrôle des transports urbains (bus, métro, transport maritime) à Thessalonique. L'organisme supervise l'OASTH, qui est en régime de liquidation, tandis que l'attribution future suivra les procédures du Règlement 1370/2007. Une évolution notable est le début de l'exploitation du métro de Thessalonique, confiée au consortium Thema (ATM S.p.A. et Egis Group). Le financement repose sur un modèle de billettique automatique supervisé par l'OSETH.

La région d'Attique (incluant la métropole d'Athènes-Le Pirée) et la métropole de Thessalonique possèdent

un réseau intermodal. Toutes les autres régions du pays s'appuient sur le transport routier exclusivement. L'organisation des transports publics dans les autres régions suit les dispositions de la loi 4974/2022, selon lesquelles :

- Les régions ou les unités régionales (ex « départements ») sont désignées comme autorités compétentes pour la planification et la supervision du réseau dans leurs limites ;
- Le service de transport est attribué par des appels d'offres publics ouverts, où les soumissionnaires proposent des offres pour des lots de lignes ;
- La durée des contrats est fixée à dix ans, conformément aux limites européennes pour les bus ;
- Les critères d'attribution incluent la capacité économique et financière, la capacité technique et la conformité aux normes environnementales.

Dans ce cadre, **le rôle important des Caisses communes de recettes des autobus** (KTEL) en tant qu'opérateurs traditionnels est à noter. Il s'agit d'organismes qui assurent des services de transport en bus interurbains et urbains, pour passagers et paquets, à travers toute la Grèce. Chaque Unité régionale de Grèce possède généralement sa propre organisation KTEL autonome. À partir de 2003, chaque KTEL est une société anonyme qui exploite des lignes d'autobus. Aujourd'hui, il existe 62 KTEL à l'échelle nationale, avec un total de 4 136 bus dans leur flotte.

La modernisation des transports urbains en Grèce s'appuie largement sur les ressources européennes :

- Le Partenariat pour le développement régional 2021-2027 contribue au financement des infrastructures de transport, aux actions en matière d'environnement et de climat et à la transformation numérique ;
- Le Plan de relance et de résilience finance directement l'achat de bus électriques pour Athènes et Thessalonique.

L'application du règlement 1370/2007 en Grèce a posé les bases d'un système plus moderne et transparent. La **séparation entre l'autorité compétente et l'opérateur**, l'introduction de contrats avec des indicateurs clefs de performance (*Key Performance Indicators*, KPI) et l'utilisation des fonds européens en sont les éléments marquants. Cependant, des défis subsistent, comme la liquidation de l'OASTH et la mise en œuvre complète des appels d'offres régionaux. La focalisation sur la qualité et l'innovation devra se poursuivre, et porter sur la décarbonation et sur la transformation numérique exploitant les possibilités du MaaS. Ces évolutions sont essentielles pour mieux répondre aux attentes des citoyens.

12. - [Loi n° 4974/2022](#) – Dispositions relatives aux services publics réguliers de transport routier interurbain et urbain de voyageurs – Réorganisation des sociétés OSE S.A. et ERGOSE S.A. et autres dispositions.

ITALIE

Le financement du Transport public local (TPL) en Italie a été fixé par **une série de lois**. La loi 151/81 de 1981¹³ a jeté les bases du financement public des transports publics locaux, en définissant les compétences et les modalités de gestion. Cette loi a été conçue pour relancer les transports publics, touchés par une grave crise provoquée par le processus de privatisation des entreprises prestataires de services (entamé dans les années 1970), qui a entraîné d'importants déficits. Alors qu'au début des années 1960 les entreprises couvraient 80 % de leurs coûts grâce à leurs recettes, cette proportion était tombée à 20 % au début des années 1980 pour diverses raisons : différence dans le calcul des coûts standards entre les différentes régions et tendance à maintenir les coûts historiques, continuation du mélange entre les fonctions de réglementation (administration publique) et les fonctions de gestion du service (entreprise), insuffisance des contrôles, faible dotation du Fonds national des transports, FNT. Cette loi n'apporta pas les résultats espérés.

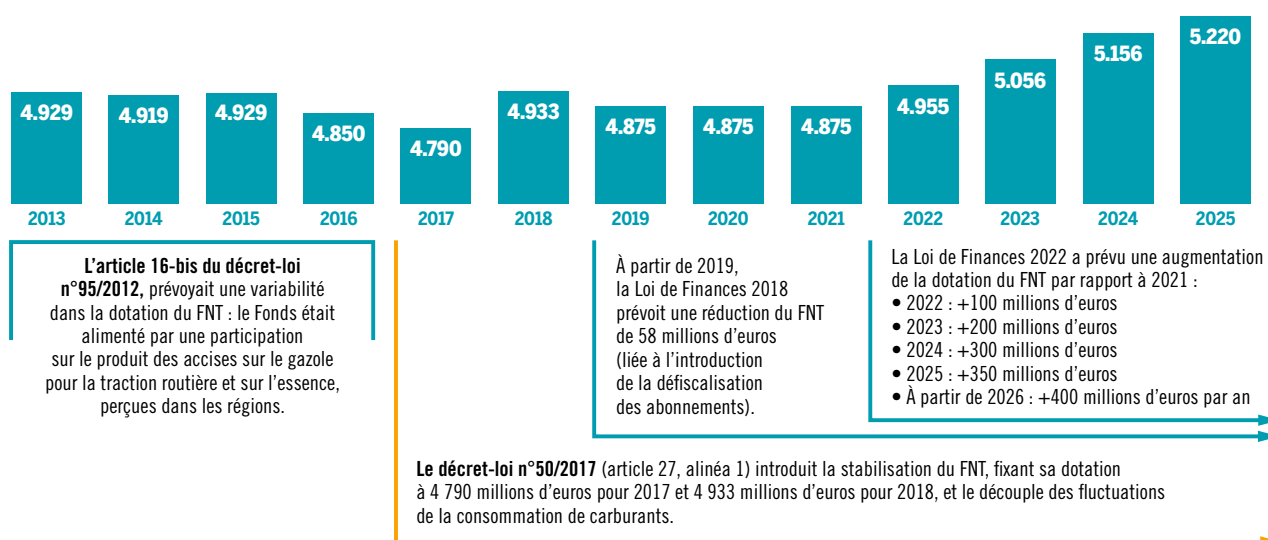
Pour dépasser les limites de la loi n. 151/81, le décret législatif n. 422/97¹⁴ promeut la modernisation du secteur et vise à assurer la couverture du déficit des entreprises. Il prescrit la décentralisation des fonctions de l'État vers les régions (et des régions vers les administrations locales dans une logique de subsidiarité), la réintroduction de la planification territoriale (des Plans régionaux des transports aux Plans de bassin et à la définition des services minimaux), l'efficacité du

secteur et la libéralisation du secteur par l'attribution des services par appel d'offres.

La **répartition du Fonds national des transports entre les régions** s'opère, pour moitié, en fonction des coûts standards et, pour l'autre moitié, en tenant compte des niveaux des services de transport public local et régional. Au cours des dix dernières années, le montant nominal du financement du FNT a fluctué entre 4,8 et 5,3 milliards d'euros. Au cours de la même période, l'inflation dans le secteur des transports s'est élevée à 25 % au total. La répartition du FNT est restée assez constante ces dernières années et reste encore basée sur des critères historiques, malgré les réformes prévues qui, cependant, n'ont pas été pleinement mises en œuvre.

Il reste qu'en comparaison avec d'autres villes européennes les villes italiennes montrent une moindre utilisation des transports publics, mesurés en places-kilomètres par habitant ou en nombre de déplacements annuels par habitant.

Récemment, le **Plan national de relance et de résilience** (PNRR) a attribué 8 milliards d'euros au secteur des transports, reconnaissant son rôle central dans le processus de transition écologique du pays. Ces investissements vont au renouvellement du matériel roulant, au renforcement et à la sécurisation des lignes régionales, au développement des systèmes de transport en commun rapide et à l'expérimentation des MaaS.

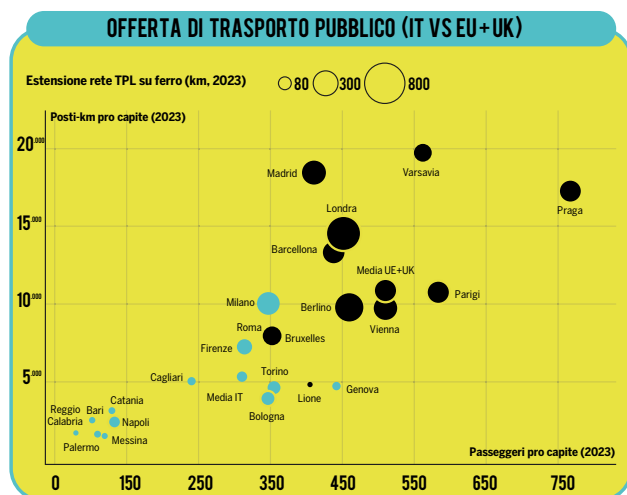


Fonds national des transports (FNT), 2013-2025.

Source : Asstra, [Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale](#), 2024.

13. - [Legge 10 aprile 1981, n. 151](#) Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore

14. - [Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422](#) Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59.



Offre de transport public dans les villes européennes

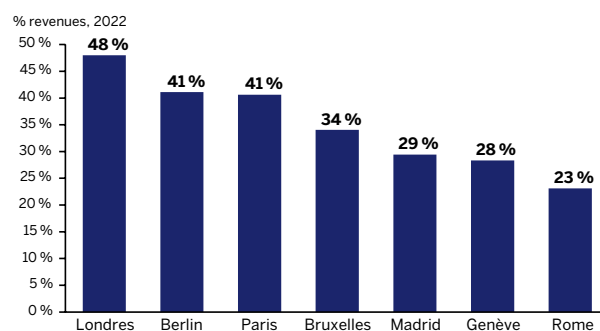
Source : Cleancities, [A dove partire per colmare il divario nell'offerta di trasporto pubblico in Italia](#), 2025.

La situation économique de nombre d'entreprises de transport public s'est améliorée ces dernières années, mais elles doivent faire face aujourd'hui à une hausse des coûts de l'énergie et des primes d'assurance, en plus des augmentations attendues du coût du travail liées au renouvellement de la convention collective nationale du secteur, et alors que les régions et collectivités sont réticentes à l'égard de l'augmentation des tarifs.

Les principes de tarification des services de transports collectifs ont été établis par des textes législatifs successifs (loi 151/81, décret législatif n. 422/97). Le FNT introduit par la loi 151/82 a été supprimé en 1995, puis réintroduit en 2012 par le décret-loi du 6 juillet 2012, n° 95¹⁵, intitulé « Dispositions urgentes pour la révision des dépenses publiques avec maintien des services aux citoyens (ainsi que des mesures de renforcement patrimonial des entreprises du secteur bancaire) ».

Cette loi vise à inciter les régions et les administrations locales à rationaliser et à rendre efficace la gestion des services grâce à : une offre de services plus adéquate, efficace et économique pour répondre à la demande, la réduction progressive des services recevant une demande insuffisante et réciproquement l'augmentation correspondante de la qualité et de la quantité des services à forte demande, l'augmentation du rapport entre les revenus et les coûts opérationnels et enfin la définition d'un niveau d'emploi adéquat. Il reste que le taux de couverture des coûts par les revenus (hors subventions) reste relativement bas, encore plus si on le compare avec les autres villes européennes.

L'Autorité de régulation des transports¹⁶ a précisé la réglementation du transport public, définissant ce qu'est un bassin de mobilité (avec sa demande potentielle et ce qu'est une demande faible), fixant des critères pour le choix des services de transport à mettre en œuvre, identifiant les obligations de service public et leur couverture financière, les règles de détermination des tarifs et enfin les critères pour la définition des lots à attribuer. Elle a également établi des coûts standards pour l'énergie et les infrastructures de ravitaillement, le matériel roulant et le personnel. Sur cette base, les tarifs sont décidés par le conseil communal pour les opérateurs possédés par les collectivités locales, étant propriétaire de l'entreprise transport en commun. Sinon les tarifs sont décidés par les régions. Considérant le transport collectif comme un bien commun, c'est donc le pouvoir politique qui décide des tarifs.



Pourcentage de couverture des coûts grâce aux revenus dans quelques grandes villes européennes (2022)

Source : Arthus D. Little, Cerema, [Public transports fare model](#), 2024.

En Italie il n'y pas de débat sur la gratuité des transports publics, mais des modulations tarifaires sont destinées à différentes catégories de personnes : jeunes, personne âgées, chômeurs, etc. Les étudiants bénéficient d'une réduction prenant en compte les revenus de leur foyer familial et même de la gratuité dans certaines villes, comme Turin (en-dessous de 26 ans).

De manière plus large, **les priorités politiques** et leur mise en œuvre se concrétisent à travers les stratégies de financement. Les objectifs des politiques de transport locales sont définis dans le rapport *Vers un nouveau modèle de mobilité locale durable*, réalisé par le ministère des Infrastructures et de la mobilité durables en 2022¹⁷. Ce rapport préconise l'augmentation du recours aux systèmes de mobilité durable, la réduction de l'utilisation de l'automobile et l'amélioration de l'accès aux transports publics, la réduction de la congestion dans les zones urbaines et la généralisa-

15. - [Decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95](#), Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini

16. - À ce sujet, voir le bulletin Transport/Europe # 9, [Les autorités de régulation des transports en Europe](#)

17. - Ministère des Infrastructures et de la mobilité durables (Mims), [Verso un nuovo modello di mobilità locale sostenibile](#), 2022, 62 p.

tion de bus à émissions zéro, l'utilisation de la mobilité en tant que service. Ces objectifs visent à rendre la mobilité locale plus durable sur le plan économique, social et environnemental. Pour atteindre ces objectifs, il convient de stimuler la demande de mobilité durable, d'augmenter et de rationaliser le financement, d'améliorer la réglementation et la gouvernance et enfin de revoir les mécanismes d'attribution et de gestion du service.

Les zones à trafic limité (ZTL) sont créées pour réduire le trafic, la pollution et le stationnement anarchique dans les centres urbains les plus sensibles, souvent historiques ou touristiques. Les communes délimitent des zones piétonnes et des zones à circulation limitée et subordonnent l'entrée des véhicules au paiement d'une somme ou à la possession d'autorisations spécifiques. L'objectif est de favoriser les transports publics, la mobilité douce et la qualité de vie des habitants, en limitant l'accès indiscriminé des voitures privées. Il existe différentes zones à faibles émissions (*Low Emission Zone*, LEZ). Il existe aussi des péages urbains, mais très limités, le cas principal étant Milan.

Enfin, un rapport conjoint du ministère en charge des transports (Mims) et de l'Association nationale des communes italiennes de 2020 aborde « la logistique urbaine dans une vision intégrée »¹⁸. Au cœur des villes, les transports urbains de marchandises sont souvent perçus comme une cause de congestion, de pollution et d'obstacle à la mobilité. De nombreuses administrations locales adoptent des Plans urbains de mobilité durable qui intègrent la composante logistique. Ceux-ci peuvent comporter l'instauration de zones à trafic limité pour les marchandises, l'incitation à l'utilisation de véhicules à faible émission, la promotion de plateformes collaboratives entre opérateurs.

PAYS-BAS

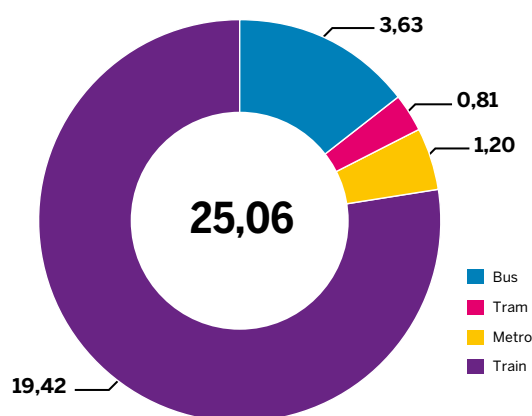
L'État central néerlandais détermine les politiques, lois et règlements nationaux. Les provinces fixent l'implantation des routes et des voies ferrées et sont responsables de la construction et de l'entretien des routes provinciales. Les communes construisent les rues et les routes communales et veillent à leur entretien.

Le financement des autorités organisatrices des transports s'effectue selon deux circuits. D'une part, le ministère des Finances transmet des fonds au ministère des Transports et de la gestion de l'eau, fonds qui vont aux deux « régions de transport » particulières (Amsterdam et Rotterdam) sous forme d'une dotation globale.

D'autre part, le ministère des Finances transmet des fonds au ministère de l'Intérieur, à destination des provinces. Le montant total, de 1,8 milliard d'euros en 2019, se répartit à parts égales entre les deux circuits.

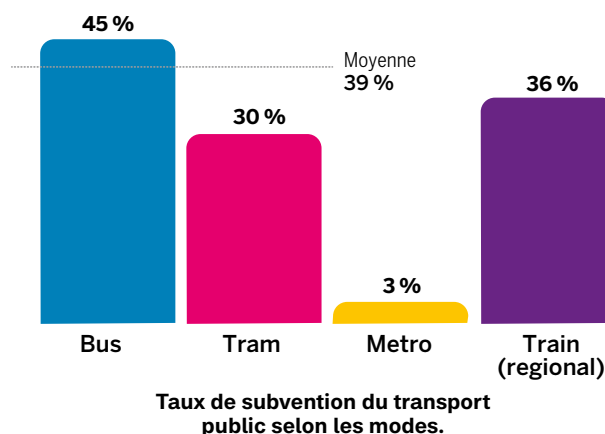
La tarification intégrée nationale des transports en commun s'appuie aujourd'hui sur le système d'enregistrement Ovpay, support billettique universel à l'échelle du pays. Le tarif kilométrique varie de 0,17 € à 0,24 € selon les autorités organisatrices, plus un tarif de base de 1,16 €. Il existe diverses formules d'abonnement avec des réductions pour certains groupes (moins de 12 ans, plus de 65 ans, étudiants, etc.). Le train est le premier mode de transport public, avec un réseau très dense (correspondant à un territoire densément peuplé) et une intense fréquence de desserte.

Le taux de subvention moyen du transport public est, en 2024, de 40 %. Il est différent selon les modes de transport.



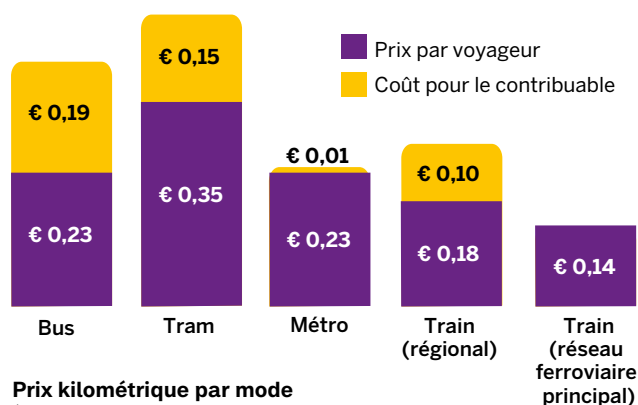
Répartition modale des transports publics (milliards de voyageurs-kilomètres), 2019.

Source : Moniteur des transports 2019, [Vervoersmonitor](#) (ACM, 2021)
NB : ces données ne se limitent pas aux transports locaux. Elles se rapportent à l'année 2019, mais les ordres de grandeur qu'elles présentent restent pertinents aujourd'hui.



Source : Moniteur des transports 2019, [Vervoersmonitor](#) (ACM, 2021)

18. - Mims et ANCI, [La logistica urbana in una visione integrata](#), 2020, 39 p.



Prix kilométrique par mode
(contribution du voyageur et du contribuable,
trains régionaux et réseau national).

Source : Moniteur des transports 2019, [Vervoersmonitor](#) (ACM, 2021)

Il existe en outre un dispositif de remboursement des frais de transport par l'employeur (mais n'est pas obligatoire, sauf s'il entre dans une convention collective ou dans le contrat de travail) : il est de 0,23 €/km en 2026, exonéré d'impôt. Existence aussi des dispositions pour encourager l'usage du vélo et, enfin, des formules de budget mobilité. Le ministère vient de lancer une étude visant à trouver des solutions pour des transports publics plus abordables.

Un rapport récent du ministère des Transports et de gestion de l'eau¹⁹ dresse un diagnostic critique de l'état du réseau d'infrastructures. Si le niveau actuel de services est jugé satisfaisant, l'infrastructure est soumise à une pression croissante. Elle approche ou dépasse sa durée de vie prévue et le retard accumulé en matière d'entretien s'accroît. Les préoccupations concernant la sécurité et la fiabilité s'accroissent et appellent des investissements supplémentaires, des mesures d'urgence coûteuses. Davantage de désagréments pour les usagers des routes et des voies navigables risquent de se produire. La Cour des comptes a calculé que le retard d'entretien s'élève désormais à 34,5 milliards d'euros pour le *Rijkswaterstaat* (en charge des routes nationales et des voies navigables nationales) et à 20 milliards d'euros pour ProRail (gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire). Ces besoins se heurtent à la réduction des budgets publics, pour réduire les déficits. La région métropolitaine d'Amsterdam ainsi que l'Union des communes et l'Union des provinces mettent en garde contre les coupes budgétaires, alors que les coûts d'entretien augmentent et soulignent que le report des grands projets coûte plus cher à long terme.

Le gouvernement néerlandais a publié un Programme pluriannuel infrastructure, espace et transport (*Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport*, MIRT)²⁰. Il dresse un cadre de coopération

entre l'État néerlandais et les acteurs régionaux pour aménager le territoire. Il regroupe des projets et programmes liés à l'infrastructure, à la mobilité et à l'aménagement spatial, pour améliorer l'accessibilité, renforcer la compétitivité et améliorer la qualité de vie. Le principe d'action est la collaboration entre plusieurs niveaux d'acteurs : l'État, les régions et parfois des entreprises et organisations civiles. Les décisions sont guidées par des « agendas régionaux », qui définissent une vision commune du développement d'un territoire, avec pour démarche de penser large dès le départ (ne pas se limiter à une solution unique), de prendre des décisions progressivement et de façon transparente et enfin d'adapter les programmes dans le temps selon les évolutions. Quant aux projets, un glissement s'opère de la construction d'ouvrages neufs à la conservation des équipements existants. Enfin, on constate la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE) et zones zéro émission (ZE) pour réduire la pollution urbaine dans 29 communes.

POLOGNE

En Pologne comme dans les autres pays européens, le transport de longue distance est généralement rentable, tandis que le transport local (de passagers) nécessite un soutien financier public. Il relève en effet des services publics, même si les opérations en sont fréquemment confiées à des opérateurs privés, soucieux de leur rentabilité. Ce constat se vérifie ici et là, mais il n'existe pas de définition précise et homogène en Europe définissant le transport local. Sur la base des données disponibles sur Internet provenant de diverses institutions internationales, on peut estimer la contribution moyenne des transports et de la logistique (hors transport) au PIB, à l'échelle mondiale :

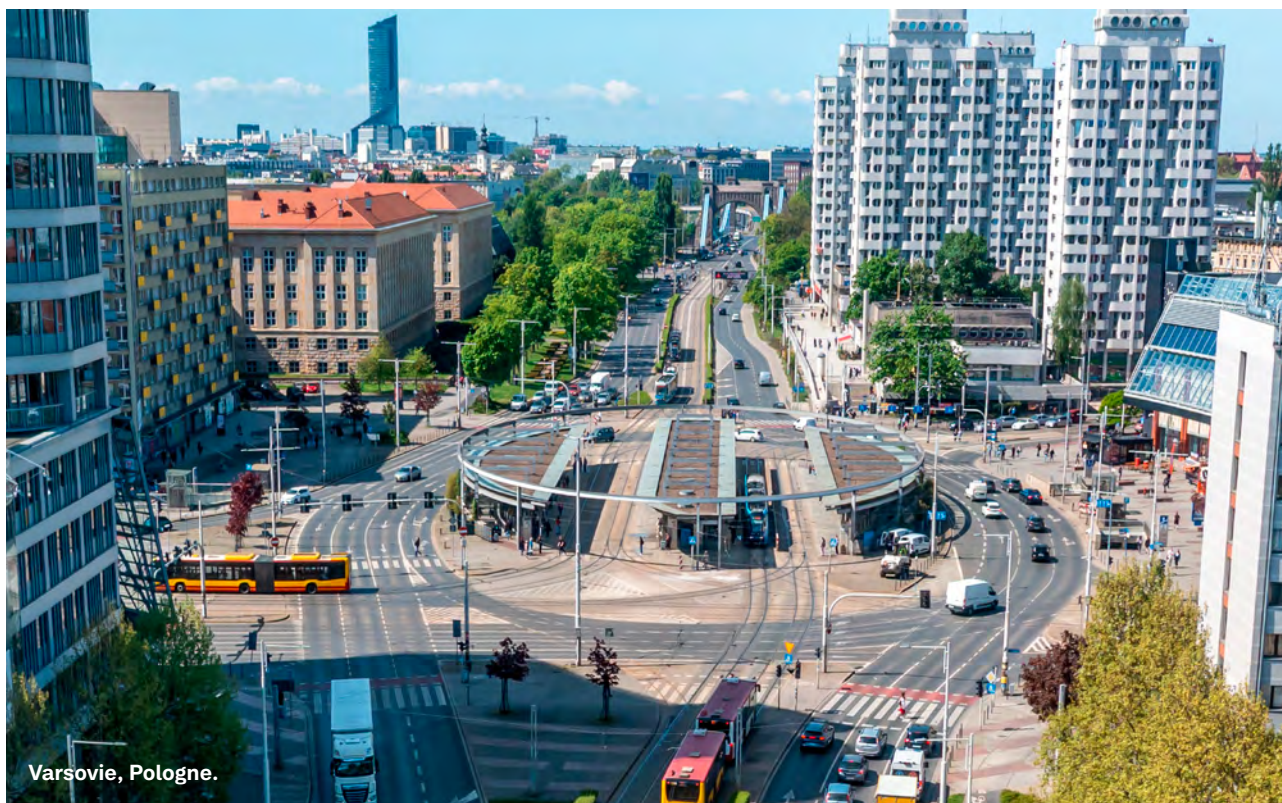
- Le transport total : 5-12 % ;
- La logistique (hors transport) : 5-10 % ;
- Le transport routier : 4-9 % ;
- L'aviation : 0,5-1,0 % ;
- Le transport ferroviaire : 0,4-1,5 % ;
- Le transport maritime : 0,3-0,4 %.

NB : ces ordres de grandeur ne couvrent pas le transport de marchandises pour compte propre (assuré par un chargeur avec ses propres moyens, sans faire appel à un transporteur) ni, a fortiori, la valeur économique du transport pour compte propre des automobilistes.

Le transport représente **une part croissante de l'économie polonaise**, du fait de l'augmentation de son trafic intérieur et du rôle notable du pavillon polonais pour le transport routier international de marchandises.

19. - *Rijkswaterstaat*, [Staat van de Infrastructuur Rijkswaterstaat](#), 2024, 59 p.

20. - [Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport \(MIRT\)](#)



Varsovie, Pologne.

La part des transports dans le PIB polonais oscille autour de 7 %, mais il faut prendre en considération sa contribution indirecte (environ 10 %).

Les prix des services de transport local sont encadrés par la loi et fixés par les autorités locales, selon leurs options de politique des transports. Dans la plupart des grandes villes polonaises, les prix des billets simples normaux varient de 4 à 5 PLN (złoty), soit 0,95 à 1,20 €, le plus cher étant un billet simple de 90 min. à Varsovie coûtant 7 PLN, soit 1,67 €. Les recettes de la vente des titres de transport ne représentent pas plus de 30 % des coûts d'exploitation des transports publics dans l'ensemble des grandes villes. Au tarif de base s'ajoutent diverses réductions à destination des enfants, des jeunes, des personnes âgées et des automobilistes qui utilisent les transports publics pendant les « journées sans voiture ». La couverture des coûts par les recettes du transport local en Pologne est actuellement faible et en baisse, du fait de l'augmentation des coûts (carburant, salaires) et de la pression sur les prix.

Aux transports publics collectifs s'ajoutent les taxis, transport collectif individuel. Sur ce marché, le nombre d'entreprises (quelque 50 000) serait en diminution. Les tarifs des taxis dans les grandes villes de Pologne ne sont pas très élevés car, sur un itinéraire typique de 20 km en semaine, ils fluctuent entre 60 et 90 PLN (14-21 euros). Ils sont bien inférieurs à ceux des Pays-Bas ou de l'Allemagne (plus de 70 euros).

Les **organismes des transports publics locaux** sont, pour leurs territoires respectifs dans la hiérarchie des collectivités territoriales, les municipalités, les associations intercommunales, les comtés (transport de district) et les voïvodies (transport régional). Ils sont responsables de la planification, de la gestion et de la communication.

Les sources de financement sont diverses : budget de l'État, Union européenne, collectivités locales, entreprises et ménages. Le financement des transports locaux s'est, au fil des ans, décentralisé. La part des autorités locales est passée de 53 % en 2020 à 71 % en 2024. Le financement des transports par les collectivités locales est de 16,7 milliards d'euros, soit 5,8 milliards d'euros dépensés par les communes (34,5 %), 5,3 milliards d'euros (31,7 %) dépensés par les villes ayant des droits de comté, 3,2 milliards d'euros (19,3 %) dépensés par les voïvodes et 2,4 milliards d'euros (14,5 %) dépensés par les comtés.

Le ministère des Finances a calculé que, de 2004 à 2023, la Pologne a reçu un total net (déduction faite de ses propres contributions au budget européen) de 160 milliards d'euros de fonds d'aide de l'Union européenne. Les versements du fonds de la politique de cohésion du budget 2021-2027, d'un montant de 76 milliards, alimentent le Fonds européen pour les infrastructures, le climat et l'environnement. S'y ajoute actuellement le Plan national de relance et de résilience d'un montant de 55 milliards d'euros.

Le financement des transports dans les régions (voïvodies) passe par les voïvodes (représentants de l'État central) pour 268 millions d'euros en 2024 et par les maréchaux des voïvodies (élus localement) pour 1 268 millions d'euros. Le financement du transport par des voïvodies provient des recettes propres (part des impôts sur le revenu et sur les sociétés, revenus de la location et de la vente de biens immobiliers, revenus des amendes, des successions et des donations, des paiements des unités budgétaires), des fonds du budget de l'État (aide financière générale, fonds pour des investissements spécifiques et à des fins sociales), des fonds provenant de l'UE.

Les dépenses totales des communes en 2024 étaient de 47,3 milliards d'euros, dont 5,8 milliards (12 %) pour les transports. Depuis 2019, une subvention importante provient du Fonds de développement du transport par bus, qui ne concerne pas le transport urbain. Le transport local en Pologne est développé selon des stratégies élaborées par les voïvodies et dans unités plus petites (districts, communes et villes). Actuellement un accent est mis sur les systèmes améliorant le respect de l'environnement et la sécurité.

On constate la **décentralisation profonde du système de transports**. La réalisation des projets de transport s'étale sur plusieurs années et est soumise aux fluctuations conjoncturelles et budgétaires. Des lignes générales d'évolution se dessinent néanmoins, telles que la construction de la deuxième ligne de métro à Varsovie, du chemin de fer urbain à Cracovie, du développement du tramway à Varsovie, des bus électriques à Wrocław, de centres d'échanges modernes, de contournements de villes, d'expansion des systèmes de location de vélo, de recharge pour véhicules électriques, de billetterie intelligente et enfin de transports publics dans les zones rurales.

ROUMANIE

La gestion des routes locales et des transports collectif locaux est assurée par les mêmes collectivités (principalement les municipalités, *primaria*), mais à travers des structures fonctionnelles séparées. Dans les grandes agglomérations (aires fonctionnelles urbaines, zones métropolitaines) ont été créées des autorités métropolitaines de transport (ex : l'Association de développement intercommunautaire pour le transport public Bucarest-Ilfov), qui coordonnent les transports, mais pas la voirie.

Les routes locales sont principalement financées par le budget local (impôts locaux), des transferts de l'État et des fonds européens. Il n'y a pas de péage sur les routes locales, dans les villes.

En revanche l'accès aux routes nationales et aux autoroutes est conditionné au paiement d'une vignette (*rovinietă*), maintenant sous forme électronique. Pour les camions, il est prévu de passer à un péage proportionnel à la distance (comme en Allemagne ou en Autriche). Le *rovinietă* pour les véhicules lourds est plus cher et différencié selon le poids, le nombre d'essieux, la norme d'émission.

La responsabilité du stationnement dans l'espace public (rues et parkings publics) appartient aux communes. Le conseil local vote les tarifs horaires et des abonnements, le zonage, les règles d'utilisation. Les recettes de stationnement vont au budget général de la collectivité (il n'y a pas de budget dédié à la mobilité).

Le tarif des transports publics locaux pour un billet simple pour un voyage est, selon les villes, de 3 à 5 lei (1 lei = 0,19 euro). Existente aussi des billets intégrés, à durée limitée (valable pour une durée déterminée de 60 à 90 min, permettant des correspondances illimitées durant cette période) et des abonnements quotidiens, hebdomadaires, mensuels et annuels. Le paiement peut s'effectuer par carte bancaire, carte de transport, application mobile et SMS.

Le financement du transport public local (réseaux de bus, tramways, trolleybus, métros et autres services urbains ou périurbains) est assuré par plusieurs sources complémentaires.

- Les municipalités (ex : Bucarest, Iași, Timișoara) sont la source principale de financement pour les opérateurs de transport urbain. Elles versent des subventions de fonctionnement destinées à couvrir les coûts d'exploitation (salaires, maintenance, lignes déficitaires) que les recettes tarifaires ne couvrent pas. En vertu de la loi 92/2007²¹, les subventions locales pour le transport public local de personnes doivent être prévues dans le budget local qui en est généralement la principale source de financement.
- L'État central participe aussi, notamment pour des services d'intérêt métropolitain (ex. lignes intercommunales autour de Bucarest et métro de Bucarest).

Les opérateurs perçoivent les recettes de la vente de billets et abonnements mais celles-ci ne couvrent qu'une fraction des coûts d'exploitation, parfois bien inférieure à 40 %. Le financement complémentaire provient des budgets municipaux. Il n'y a pas d'impôt affecté au transport public soit aux infrastructures (investissement), soit aux services (fonctionnement) équivalent au « versement mobilité » français.

Les villes et autorités roumaines obtiennent aussi des ressources externes pour des investissements struc-

21. - [Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007](#) serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale

turels (achats de matériel roulant, modernisation des lignes, infrastructures), via les fonds de l'Union européenne : Programme transport 2021-2027 ou plan national de relance et de résilience. La Banque européenne d'investissement (BEI) prête des fonds pour cofinancer des projets d'intégration et de modernisation (parcs de véhicules, infrastructures) aux côtés des subventions européennes et des budgets publics locaux.

Quant au rapport entre tarification et équilibre économique des transports locaux, le ratio recettes/dépenses (R/D) n'est pas un indicateur standard en Roumanie. Les autorités locales et opérateurs utilisent plutôt le suivi budgétaire global et les rapports financiers annuels. L'évaluation de la performance repose surtout sur l'efficacité de service et le respect des budgets alloués et, en conséquence, il y a une forte dépendance aux subventions locales et nationales. C'est la municipalité et, dans les grandes agglomérations, l'autorité métropolitaine qui fixent ou proposent les tarifs, sur la base d'un coût de service estimé et d'objectifs de fréquentation, la validation relevant de l'autorité locale.

Les modulations de tarif (réduction et gratuité) bénéficient aux étudiants et écoliers, aux personnes âgées, aux enfants. Il n'y a pas de tarification sociale, en fonction des revenus. Certaines villes pratiquent une tarification différenciée selon l'heure ou l'usage, mais pas par zone de congestion urbaine. La gratuité est rarement un sujet politique central, même dans les grandes villes. Enfin, les initiatives expérimentales sont limitées et souvent financées par des fonds municipaux ou des projets européens.

L'offre de transport comprend aussi des systèmes privés d'autopartage et des systèmes municipaux de vélo en libre-service.

Les priorités politiques et leur mise en œuvre sont d'abord de la compétence du gouvernement (via le ministère des Transports) et de ses documents stratégiques : Master plan général de transport et plans de mobilité urbaine durable.

Une part de ces priorités résulte de la transposition de dispositions européennes (*Green Deal*, RTE-T, Mobilité urbaine durable, politique de l'environnement etc.).

Les principaux acteurs au niveau national sont ainsi le ministère des Transports (*Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*) et l'entité gestionnaire des infrastructures routières (*Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere*) et les municipalités.

Au niveau local, les politiques locales sont définies par les municipalités (*primării*) et au niveau régional par les conseils locaux (*judătene*).

Dans les grandes villes (qui sont des nœuds du RTE-T), on vise une réduction de la congestion, le développement des transports publics et des mobilités alternatives (vélo, marche), la digitalisation (*smart traffic*), la qualité de l'air et la décarbonation. Toutefois, la volonté de réduire la place de l'automobile est faible. Dans les villes moyennes l'accent est mis sur la modernisation des infrastructures, l'amélioration des transports publics (souvent vieillissants) et l'accessibilité, et non sur la restriction de l'usage de la voiture. Les grands projets d'infrastructures consistent en des contournements urbains, des extensions de réseaux (métro, tram) et des connexions aux corridors européens, financés par des fonds de l'UE, le budget de l'État et les collectivités locales.

SUISSE

Le financement des transports locaux en Suisse doit s'envisager en tenant compte des perspectives en matière d'emploi, de localisation de la population et de politique générale des transports. On constate en effet que le développement des places de travail d'ici à 2050 aura lieu principalement à l'échelle régionale, hors des centres desservis par le trafic « grandes lignes » (qui sont rentables). Il faut donc développer le trafic local sur les lignes régionales mais aussi sur les grandes lignes, alors qu'il est désormais difficile et coûteux d'en augmenter la capacité et que, par ailleurs, une votation²² a refusé en novembre 2024 l'arrêté fédéral qui visait l'élimination de goulets d'étranglement sur six tronçons d'autoroutes pour un montant de 4,9 milliards de francs suisses²³.

Le **financement de l'infrastructure routière** est d'abord assuré par les accises sur les carburants (surtaxe sur les huiles minérales) et les impôts sur les véhicules et la vignette autoroutière : la route paie pour la route. L'essentiel des dépenses va à l'entretien et l'exploitation.

Le **financement de l'infrastructure ferroviaire** est d'abord assuré par la confédération, avec en complément d'autres ressources confédérales telles qu'une part de la redevance poids-lourd, de la TVA et enfin une contribution des cantons.

Enfin, le financement du déficit de l'exploitation des systèmes de transport public régional et local est décentralisé, la plus grosse part venant des cantons et des communes, avec un complément de la Confédération pour le trafic régional uniquement.

La part des recettes commerciales dans les revenus des services ferroviaires de service public détermine l'accès aux subventions fédérales.

22. - Voir la page du site du Gouvernement fédéral [dédiée à cette votation](#)

23. - Arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, 29 septembre 2023

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE + TRAFFIC AGGLOMÉRATION

Recettes en 2024

en mio. CHF

SURTAXE SUR LES HUILES MINÉRALES

Surtaxe sur les huiles minérales

1'686

IMPÔT VÉHICULE

Impôt sur les véhicules automobiles

461

VIGNETTE AUTOROUTIÈRE

Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)

364

CANTONS

NAR, compensations à verser par les cantons

60

REVENU CO₂

Revenus, réduction CO₂ : sanction appliquée aux voitures de tourisme

8

DIVERS

Recettes issues de fonds de tiers et autres revenus

66

Total 2'646
Recettes



CONSTRUCTION

INVESTISSEMENT ROUTES NATIONALES

AMÉNAGEMENT + ENTRETIEN

Aménagement et entretien

1'531

GRANDS PROJETS

Grands projets

256

RÉSEAU

Achèvement du réseau

177

CAPACITÉ

Augmentation de capacité

102

GOULETS

Élimination des goulots d'étranglement

41

EXPLOITATIONS ROUTES NATIONALES

Exploitation des routes nationales

454

TRAFFIC D'AGGLOMÉRATION

Contributions aux investissements

191

DÉPENSES DIVERSES

Dépenses ne pouvant pas être portées à l'actif

161

Total 2'646
Dépenses

Fonds (augmentation des fonds réservés à la construction de routes nationales)

-268

Financement de l'infrastructure routière et affectation, 2024.

Source : Litra, «Les Transports en chiffres », Berne, 2025.

INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Infrastructure

Provenance des fonds

en mio. CHF

BUDGET GÉNÉRAL CONFÉDÉRATION

Apports du budget général de la Confédération

2'955

REDEVANCE POIDS-LOURD

Redevance sur le trafic des poids lourds

998

TVA

Taxe sur la valeur ajoutée

748

CANTONS

Contribution cantonale

623

IMPÔT FÉDÉRAL DIRECT PERSONNE

Impôt fédéral direct des personnes physiques

284

IMPÔT SUR LES HUILES MINÉRALES

Impôt sur les huiles minérales

267

Total 5'875
Fonds
d'infrastructure
ferroviaire¹



**Financement
Fonds d'infrastructure
ferroviaire
5,9 milliards CHF**

PRÉSERVATION DE LA SUBSTANCE

Préservation de la substance

3'247

AMÉNAGEMENT

Aménagement

874

AMORTISSEMENT

Amortissement de l'avance de la confédération

728

EXPLOITATION

Indemnités d'exploitation

594

RÉSERVES

Rémunération des tâches systémiques

47

DÉPENSES DIVERSES

Augmentation des réserves bénéficiaires

339

Intérêts sur les avances, frais administratifs et recherche

44

Total 5'875
Fonds
d'infrastructure
ferroviaire

Budgets fédéraux supplémentaires¹

37

Budgets communaux et cantonaux ordinaires²

Revenus des sillons³

1'439

Versement compensatoire de CFF Immobilier⁴

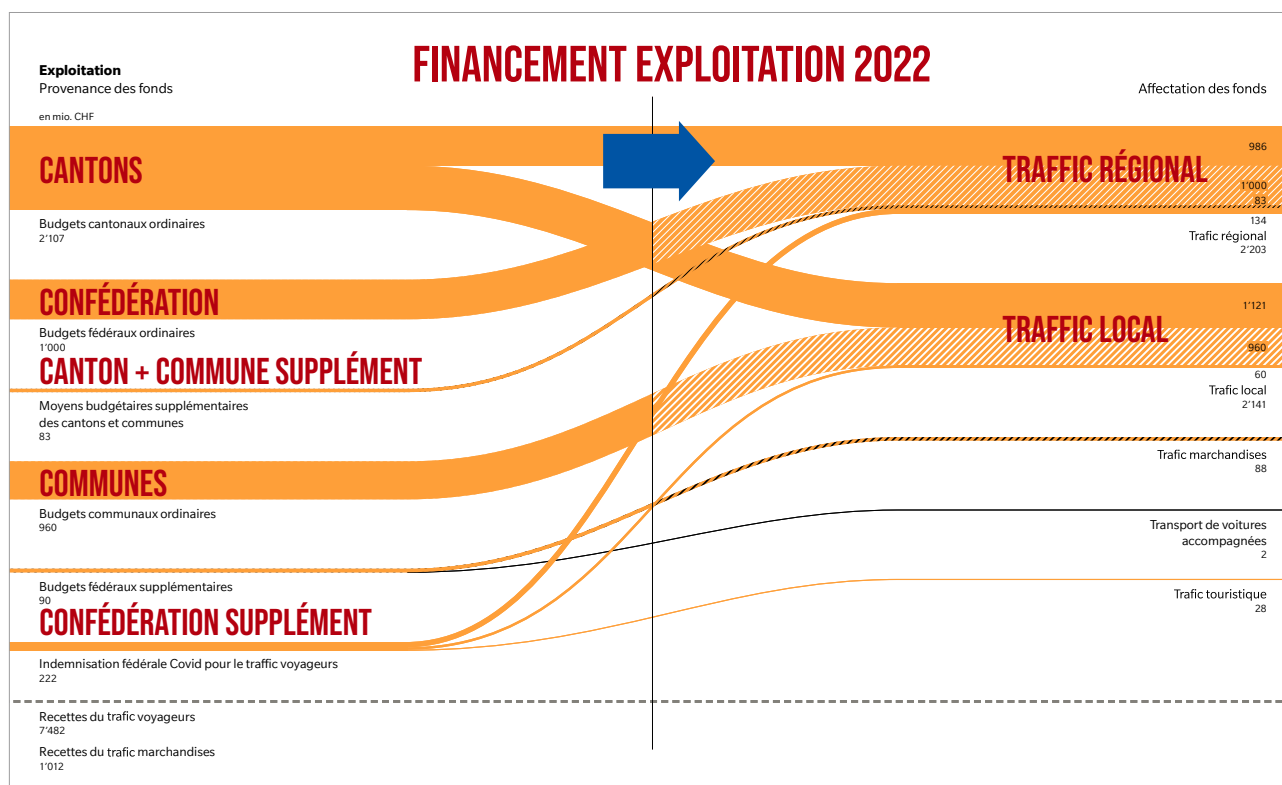
150

Transport marchandises : installations, innovations et transport de voitures accompagnées

Infrastructure du trafic d'agglomération/ local

Financement de l'infrastructure ferroviaire et affectation, 2024.

Source : Litra, «Les Transports en chiffres », Berne, 2025.



Financement de l'exploitation des systèmes de transport public et affectation, 2022.

Source : Litra, «Les Transports en chiffres », Berne, 2025.

Si la ligne relie des zones suffisamment peuplées, il est envisageable de subventionner la moitié du déficit d'exploitation par la Confédération si le canton met l'autre moitié. Le taux minimal de couverture exigé est de 20 % (10 % dans certains cas). Ce taux est décidé par l'Office fédéral des transports (OFT) qui menace régulièrement de le relever. En cas de refus de subventionnement, les lignes ferroviaires sont remplacées par des bus.

L'usage d'une carte unique (le Swisspass) pouvant accueillir les billets et abonnements a été développé pour faciliter l'usage des transports publics. Les tarifs peuvent varier en fonction du moment de la journée pour inciter l'usage des transports publics dans les heures creuses. De manière décentralisée, on a des tarifs locaux et des distributeurs ou des applications locales. L'entreprises Fairtiq²⁴ propose un guichet centralisé pour acheter de façon simple et pratique des billets. Leur offre s'étend actuellement à la Suisse, la France, l'Autriche, l'Allemagne et le Liechtenstein.

Le principe de la gratuité des transports publics a été rejeté par la Haute Cour (le tribunal fédéral), au motif que la Constitution énonce, dans son article 81a alinéa 2,

que « les prix payés par les usagers des transports publics couvrent une part appropriée des coûts ».

Les projets d'investissement proposés au Département fédéral de l'environnement, de l'énergie et de la communication (Detec) se répartissent entre quarante projets routiers, 135 projets ferroviaires et 51 projets d'agglomération. Ils nécessiteraient, s'ils étaient tous réalisés, un budget de 113 milliards de francs (123 milliards d'euros), alors que la Confédération ne dispose que de 24 milliards jusqu'à l'horizon 2045 pour financer ce type de projets. Le professeur Ulrich Weidmann de l'École polytechnique fédérale de Zürich a été mandaté pour proposer des priorités et ramener cette somme à 27,7 milliards de francs ou, dans un scénario moins strict, à 37,7 milliards²⁵. Ce budget est ventilé par grandes régions.

La logistique urbaine évolue avec la diffusion des vélos cargo, et la distribution postale s'appuie largement sur des tricycles électriques.

24. - Voir le site de [Fairtiq](#)

25. - Pr Dr Ulrich A. Weidmann, Dr. Michael Nold, EPFZ, [Transports 2045](#), 15 septembre 2025, 77 p.

On peut enfin regretter que ces perspectives se fondent sur des estimations budgétaires « à technologie constante » et n'envisagent pas d'autre solution pour réduire le coût d'investissement et le coût opérationnel de ces projets. On voit que les préoccupations sur les technologies en place sont telles qu'elles semblent

dissuader les décideurs et influenceurs de considérer des innovations et d'apprendre à les gérer, tant pour renforcer le système ferroviaire que pour explorer d'autres approches, comme c'est le cas dans beaucoup de pays d'Extrême-Orient (Chine, Japon et Corée) ou encore au Brésil.

Région	Variante FIF-14	%	Variante FIF-24	%
Léman et Alpes occidentales	4664	17	8456	23
Suisse du nord-ouest	3658	13	3835	10
Région de la ville fédérale	1516	6	4146	11
Suisse centrale	4023	15	5041	13
Suisse méridionale	2349	8	2349	6
Agglomération de Zurich	8611	31	10 502	28
Lac de Constance et Alpes orientales	2754	10	3139	8
Projets à l'échelle du réseau	93	0	200	1
Total	27 668	100	37668	100

Répartition des investissements entre les régions



Berne, Suisse.