



Mobilités et Climat: Au-delà des tabous

Principes d'un modèle économique pérenne pour les AOM

4 novembre 2025

Stephen Perkins

Contribution attendu des transports en commun aujourd'hui

- Maîtrise des émissions de CO₂ et substitution des trajets en voiture.
- Accessibilité pour tous.
- Utilisation efficiente de l'espace urbain.



Défis

Investir plus

→ Transfert modal essentiel pour respecter les Accords de Paris

Transports seul secteur où les GES ne décroît pas, électrification clé mais pas suffisant.

Voitures électriques avides d'espace en ville, inéquitable, moins pauvre en CO2 que les TC.

→ Investir pour le transfert requis

→ 1.5% du PIB entre 2019 et 2050 (modélisation FIT)

Accroître l'efficience des TC

Maitriser le financement nécessaire pour les infrastructures et les services

→ Gouvernance coordonnée

→ Concurrence sur les marchés d'approvisionnement des services

→ Décisions sur les investissements publics dictées par l'efficience

→ Tarification lié à la distance parcourue

Conclusions

Notamment des travaux du FIT:

The Future of Public Transport Funding

<https://www.itf-oecd.org/future-public-transport-funding>

Fare's Fair

<https://www.itf-oecd.org/fares-fair-experiences-impacts-fare-policies>

BID - Public Transportation in Latin America

<https://publications.iadb.org/en?keys=Fares> a venir



Financement durable

Alternatifs souhaitables

- ➔ Forte couverture des couts d'opération – Londres, Tokyo
- ➔ Equilibre recettes-taxes – IdF historique, New York, Stockholm
- ➔ Recours aux taxes foncières et sur industries desservies pour l'extension du réseau.
- ➔ Diversifier les taxes – contributions immobiliers, péages routiers, taxes sur carburants

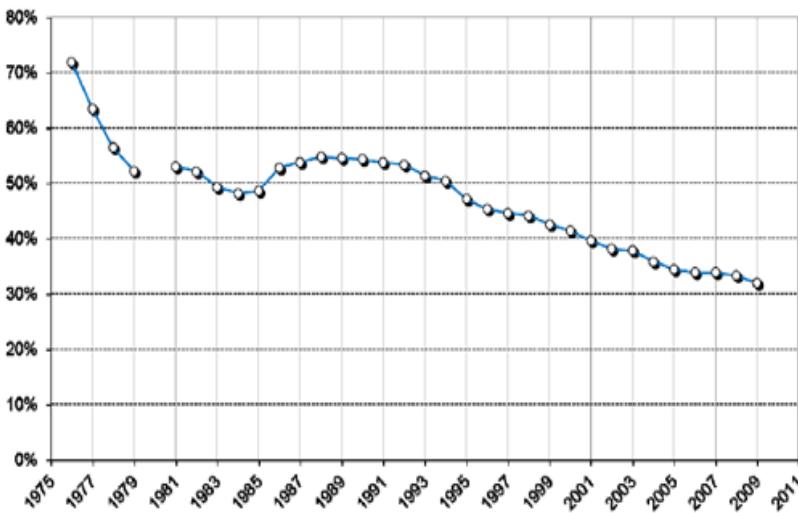
Tarifs

- ➔ Suffisamment fort pour isoler les services des contraintes de subventionne
- ➔ Indexés a l'inflation
- ➔ Liés aux couts – y compris distances, encombrement
- ➔ Accompagnés de tarifs réduits ciblés (non généralisés)
- ➔ Fixés en fonction de la stratégie économique affiché pour le secteur

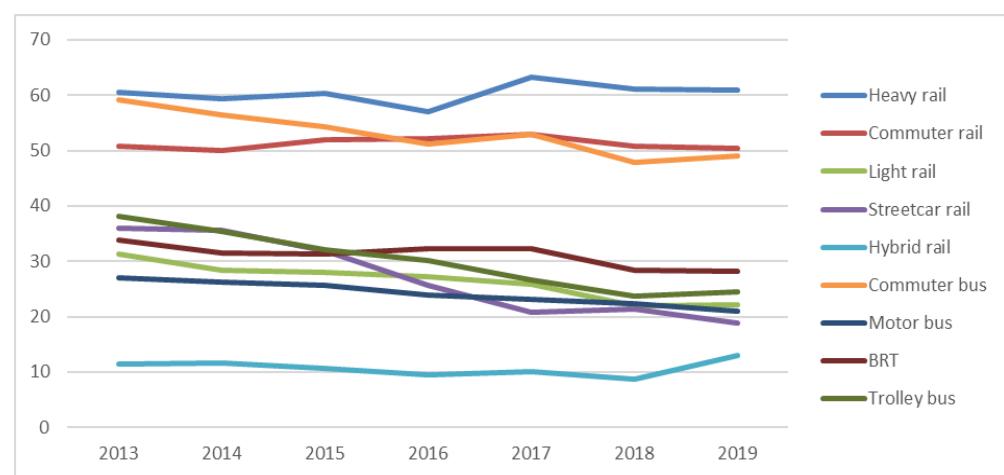
Tendances dans le financement

- Baisse de participation de l'utilisateur, dérive du R/D en France, en Espagne....
- Pression de l'inflation sur les budgets des AOM, manque d'ajustement de tarifs.

France



USA



Evantail de taux de recouvrement des couts d'exploitation

	Recettes/Dépenses d'exploitation	Taxes et financement public
Japon	R/D = 1 en général. Subventions (limités) pour les reseaux non-rentables dans les villes secondaires.	Subventions destinées seulement aux infrastructures (comme à Singapore), alimentées par des taxes sur les carburants.
Royaume -Uni / Londres	R/D ~ 1 , retour progressive programmé post-Covid.	
USA New York	R/D ~ 0.5 Augmentations des tarifs en fonction de l'inflation. Propositions d'augmentation des tarifs et des péages - publiés et sujet au débat public.	Voir graphique pour sources de financement publics.
Suède Norvège	R/D = 0.5 à Stockholm. Augmentations des tarifs sur le base d'un indice.	Péages urbains ont tiré la part des recettes vers le bas.
Espagne	R/D = 0.32 , 0.57 en 2007.	
Italie	R/D ≥ 0.3 (0.35 prescrit par le loi)	Subventions conditionnées à l'efficience des opérations selon règles et indicateurs prédéterminés.

Financement des TC

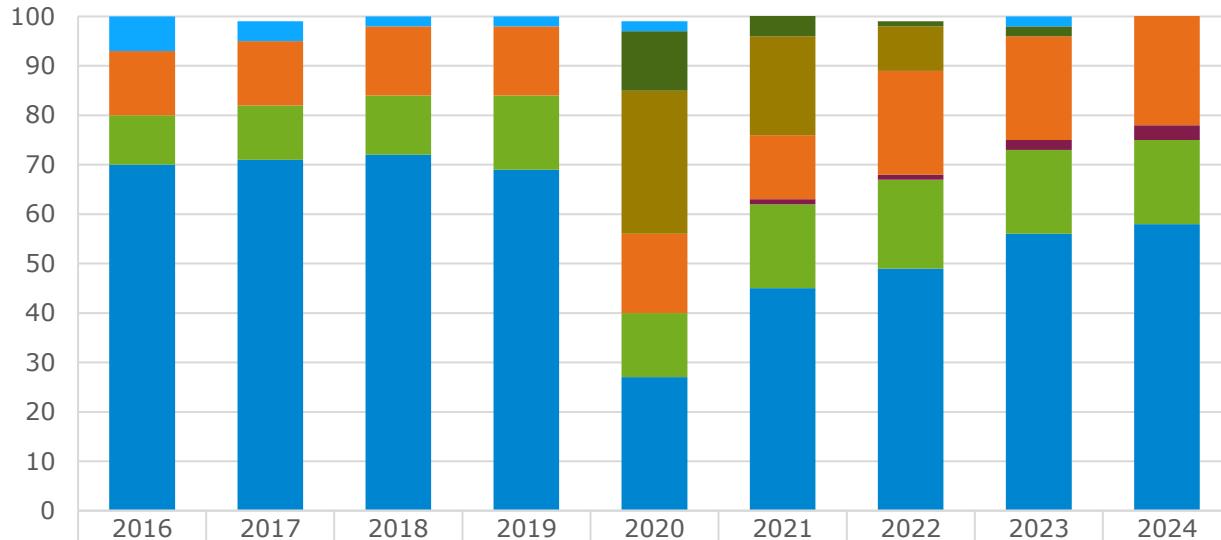
4 voies de financement

- Tarifs
- Budgets publics
- Taxes spécifiques
- Taxes sur les bénéficiaires indirects (taxes foncières, taxes locales sur les entreprises, TVA régionale)
 - + Divers outils pour la récupération de l'augmentation de valeur foncière pour financer les extensions de services et d'infrastructures

- Taxes et redevances sur les véhicules
 - Taxes sur les carburants
 - Redevances kilométriques
 - Péages routiers
 - Péages urbains de décongestion
 - Stationnement
 - Taxes sur l'électricité

- Taxes foncières locales – multiples variantes
 - Redevances sur les permis de construire
 - Redevances sur les permis de construire liés à l'impact sur le réseau de transport
 - Loyers dans les gares
 - Prélèvements sur les salariés (versement mobilité)
 - Taxes régionaux sur les ventes

REPARTITION DES REVENUS TFL LONDRES (%)



Note: Gel des tarifs depuis 2014, sauf en 2022 et 2023.

Source:

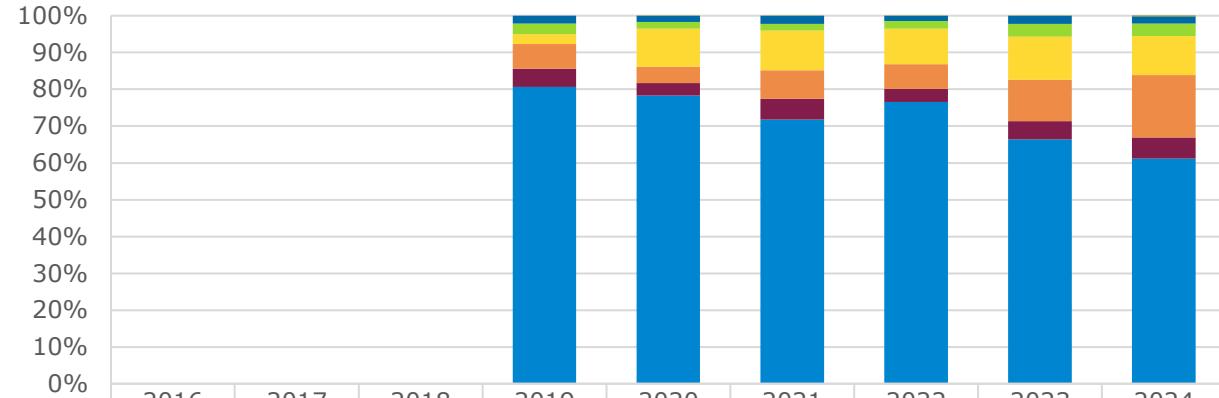
<https://www.london.gov.uk/sites/default/files/2024-12/TfL%20finances%202011-12%20to%202024-25%20final.pdf>

National Capital Grants	7	4	2	2	2		2		
National Operating Grant					12	5	1	2	
National Covid Relief					29	20	9		
Local Business Tax	13	13	14	14	16	13	21	21	23
Local Property Tax						1	1	2	3
Other operating revenues: advertising, rent, property sales, and congestion and emission zone charges (28% of other revenues in 2023)	10	11	12	15	13	17	18	17	17
Fare revenue	70	71	72	69	27	45	49	56	58

REPARTITION DES REVENUS NYC MTA NEW YORK (%)

Note: NYC Transit, Staten Island Rail, Long Island Rail, Metro North Rail, MTA Bus

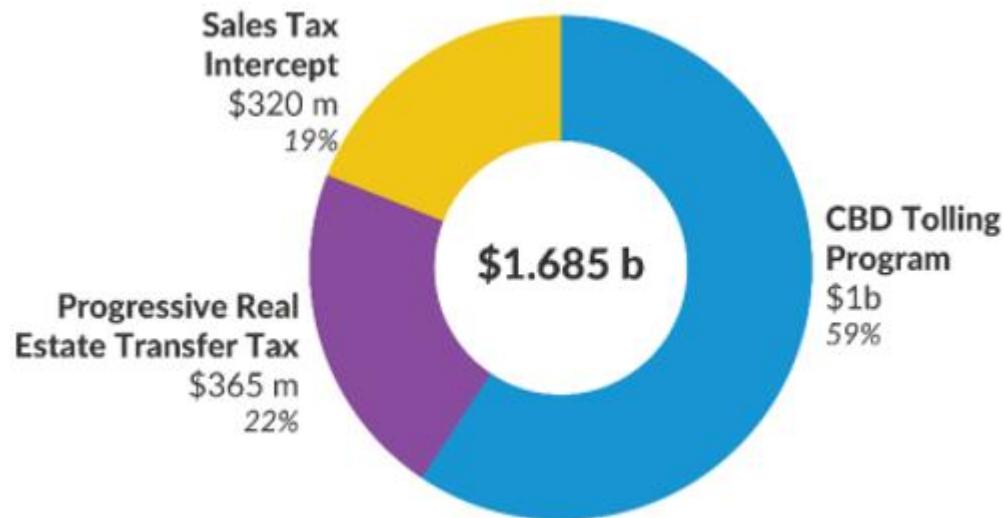
Source: MTA Metrics
<https://metrics.mta.info/?operatingbudget/subsidies>



Automated Camera Enforcement	0	0	0	0	0	0	0
Payroll Mobility Tax	0	0	0	0	0	0	0
For hire vehicle surcharge	0	0	0	0	0	0	0
Capital Investment Lockbox: property transfer taxes, sales tax, congestion charges	0	0	0	0	0	0	0
Bridge & tunnel toll surplus	0	0	0	0	0	0	0

Local Property Tax	5	3	6	4	5	6
Fare revenue	81	78	72	77	66	61

Alimentation du 'Capital Investment Lockbox' (11% des revenus)



REPARTITION DES REVENUS VANCOUVER TRANSLINK (%)

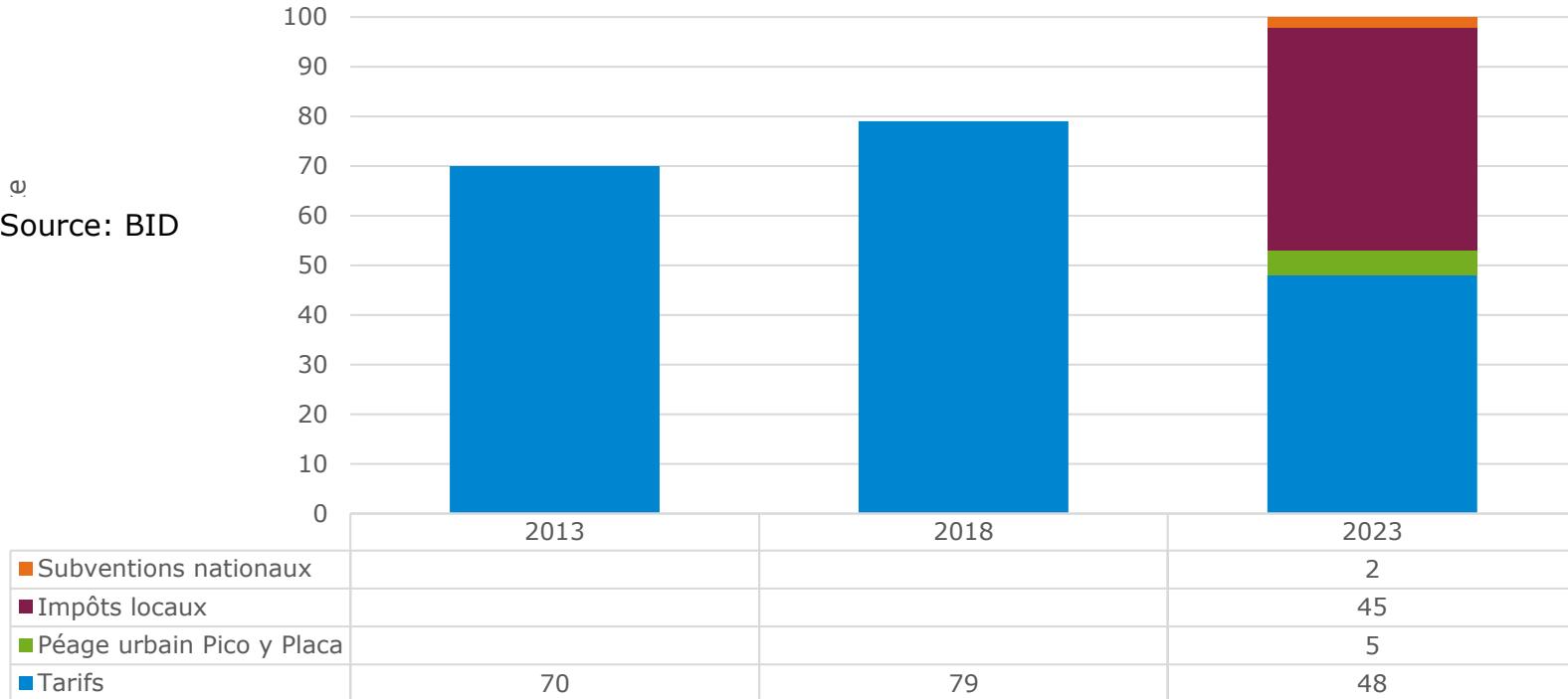
Source: Leading Mobility Consulting,
This is the End of the Line, May 2024



REPARTITION DES REVENUS BOGOTA (%)

©

Source: BID



Objectif R/D=1 jusqu'a 2016, mais des deficits ont mené à la creation d'une caisse d'équilibre du financement des TC, alimenté par le péage urbain et le budget général de la ville.

Conclusions

- Le secteur des TP n'échappera pas à la contrainte budgétaire, exacerbée par des couts élevés des réseaux.
- La France figure parmi les pays faisant le moins participer l'usager au cout de mobilité. Un choix qui fragilise la durabilité financière des AOM.
- L'essentiel du financement des TC est aujourd'hui assuré par le VM seul
- Pour renforcer la durabilité financière des TC en France :
 - **faire participer plus l'usager**, avec l'équité par des tarifs ciblés, exploitant les technologies actuelles
 - **introduire des tarifications intégrant la distance** à l'échelle de l'aire urbaine
 - **Suivre le cours de l'inflation**
 - **Fixer les augmentations de tarifs après consultation** publique et débat ouvert
 - **Diversifier les taxes spécifiques affectées** aux opérations des TC.
 - **La taxation routière offre des possibilités** si toutefois les ressources pour la maintenance et l'entretien des routes et ses ouvrages d'art sont préservées.

Options et limites

1. C captation des plus-values foncières

- Un financement des AOM de l'augmentation de la valeur foncière dérivé des investissements en TC, il existe des façons très différentes pour le mettre en œuvre.
- A combiner avec l'urbanisme – achat de droit de construire par contribution au cout d'investissement.

2. Limites du Versement Mobilité

- Une taxe sur le cout du travail (2% du cout salariale en France) affectée aux AOMs.
- Problème de géographie (beaucoup d'entreprises paient sans service de TC pour leurs salariés).

3. Usager de la voiture et péages urbains et routiers

- Avec le déploiement de la VE, le cout d'usage de la voiture va baisser significativement (- 30%).
- Compléter les réformes des tarifs des TC par une réforme de la taxation de l'usage de la route, avec des taxes affectées, y compris les taxes sur les carburants et une taxe kilométrique.

4. Pour et contre des taxes affectées

- Des financements prévisibles.
- Conduit à une baisse de la participation de l'usager.

Contact

perkinsparis@gmail.com

Josephine.macharia@itf-oecd.org