

La mobilité locale : qui paie quoi ?

Municipales 2026 : construire ensemble les mobilités de demain

Cette fiche pédagogique détaille exclusivement le financement des transports urbains hors Île-de-France. Aucun des mécanismes et montants présentés n'intègre le périmètre francilien.

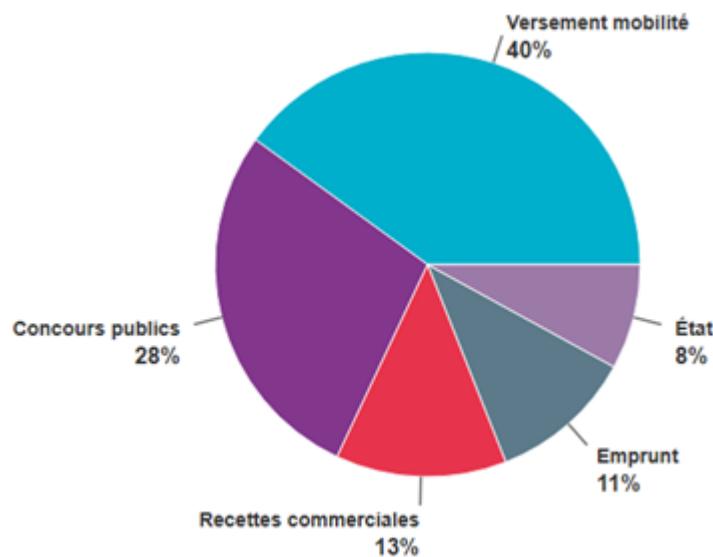
DÉFINITION

Pour financer leurs dépenses de fonctionnement (exploitation des services de mobilité) et d'investissement (développement, modernisation et renouvellement des infrastructures et leurs équipements), les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales s'appuient sur plusieurs types de ressources :

- Les recettes commerciales : composées principalement de la vente de tickets et d'abonnements et plus marginalement de recettes annexes telles que la publicité sur les véhicules et les arrêts, ou les recettes des amendes délivrées en cas de fraude, par exemple.
- Le versement mobilité : un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. Son instauration et la détermination du taux applicable relèvent du choix de l'AOM, dans les limites fixées par la loi.
- Les concours publics : via le budget propre de l'AOM ou par la contribution d'autres collectivités locales, telles que la région, notamment pour les transports scolaires.
- L'État : participe au financement à travers des compensations, des appels à projets ou des aides ponctuelles.
- L'emprunt : sollicité exclusivement pour financer les investissements.

En 2023, près de 11,5 milliards d'euros ont été mobilisés pour financer les transports urbains hors Île-de-France.

Répartition du financement des transports urbains (en %)



Source : GART d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (GART-UTPF avec le soutien de la DGITM) sur 195 réseaux urbains sur les données 2023

ENJEUX & PERSPECTIVES

Les enjeux climatiques et les objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone de la France pour 2050 imposent une décarbonation accélérée des mobilités. Dans ce cadre, les réseaux de transport public jouent un rôle déterminant dans les déplacements quotidiens de nos concitoyens. L'un des principaux défis pour les AOM est de proposer des solutions de mobilité adaptées à l'ensemble du territoire, y compris dans les zones les moins denses, tout en développant et interconnectant les réseaux de transport urbains et régionaux.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement. Mais sur la route de ce choc d'offre se dresse un double mur d'investissement et de fonctionnement auquel leurs ressources actuelles ne peuvent répondre à elles seules.

Le GART estime à 23 milliards d'euros les besoins de financement complémentaires des AOM locales d'ici 2035, sans compter ceux liés au développement des services express régionaux métropolitains (SERM).

Les projets de mobilité s'inscrivent dans le temps long, de la phase de décision jusqu'à leur mise en service. Or, l'État n'a pas encore garanti de solution claire pour assurer la pérennité économique des AOM locales et régionales, à l'exception du protocole d'accord conclu en 2023 pour la Région Île-de-France. Il est urgent de consolider leur modèle de financement afin de garantir le développement de réseaux performants, accessibles et à la hauteur des défis sociétaux et climatiques.

NOS PRÉCONISATIONS

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement des réseaux de transport, le GART propose d'élargir le panier de ressources des AOM locales et régionales. Cela étant, au-delà de recettes complémentaires, il est indispensable que les AOM poursuivent leurs efforts, notamment en matière d'optimisation de leurs réseaux.

Conscient qu'il n'existe pas de ressource universelle, le GART propose différentes pistes, qui pourraient se conjuguer ou être exclusives, tout en étant affectées à la compétence mobilité des AOM. Diversifier leurs sources de financement leur permettrait de choisir les leviers les plus pertinents pour leur territoire, dans une logique de souplesse et d'intelligence territoriale :

- Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité
- Augmenter la contribution des usagers
- Faire contribuer davantage le secteur autoroutier au financement des mobilités du quotidien
- Baisser la TVA à 5,5 % pour les transports du quotidien
- Affecter une partie des recettes provenant de la fiscalité environnementale à la mobilité
- Faire évoluer le versement mobilité
- Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité, voire appliquer, par équité fiscale, la TICPE sur le kérosène
- Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine
- Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières
- Introduire des dispositifs de maîtrise, voire de réduction, de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale...) et mobiliser tout ou partie des recettes pour financer des solutions de mobilité alternative

POUR ALLER PLUS LOIN

- [10 propositions pour renforcer le modèle économique des AOM](#)
- [Mobilité, repenser le modèle économique](#)

L'ESSENTIEL À RETENIR

Des mobilités financées par cinq piliers incontournables : les AOM locales s'appuient sur les recettes commerciales, le versement mobilité, les concours publics, le soutien de l'État et l'emprunt pour financer l'exploitation et les investissements.

Un effort significatif : en 2023, près de 11,5 milliards d'euros ont été mobilisés pour financer les transports urbains hors Île-de-France.

Pour décarboner, il faut un choc d'offre dans tous les territoires : les transports publics sont au cœur de la décarbonation et exigent un véritable choc d'offre pour améliorer les mobilités du quotidien.

Un besoin massif de financements : les AOM font face à un double mur d'investissement et de fonctionnement avec 23 milliards d'euros de besoins complémentaires d'ici 2035, en plus des futurs SERM.

Un modèle économique à consolider d'urgence : pour sécuriser l'avenir des mobilités, le GART préconise de diversifier le panier de ressources, tout en poursuivant l'optimisation des réseaux, afin de donner aux territoires la souplesse nécessaire pour choisir les leviers les plus adaptés.