

Atelier d'experts de l'ORT Provence-Alpes-Côte d'Azur
DREAL PACA, le 2 octobre 2025

Financement des Transports : à la recherche d'un modèle

Alain Bonnafous



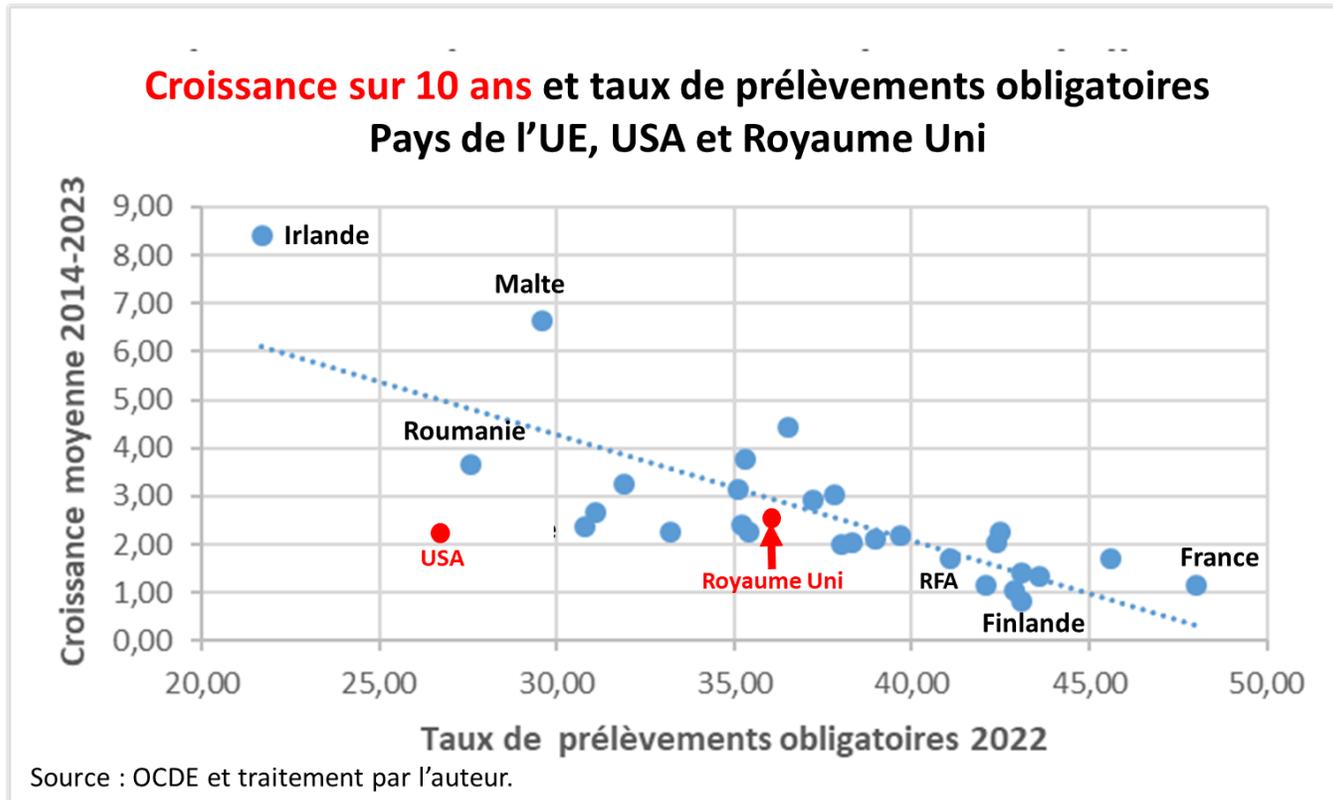
LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



**UNIVERSITÉ
DE LYON**

Le problème du financement de nos transports est soumis aux contraintes liées à la dynamique de nos pathologies économiques...



En particulier les déficits publics et les excès de la dette publique

la Commission européenne a donné son quitus à la trajectoire pluriannuelle portée par la France. Celle-ci prévoyait que la dette publique atteindra son pic en 2027, à 116,5 % du PIB, avant d'entamer une descente, le déficit devant repasser sous la barre des 3% en 2029 (3 ans après l'Italie).

Selon la situation des marchés aujourd'hui, une entreprise française doit acquitter une charge des intérêts de sa dette de 35 % supérieure à celle d'une entreprise allemande qui a fait le même emprunt.

Hormis les réflexes du recours à l'impôt ou à l'emprunt, il reste deux ressources financières à mieux exploiter que sont les économies sur les coûts et l'augmentation des recettes liées à la tarification.

Le premier gisement, les économies de coût du ferroviaire, n'est pas facile à exploiter.

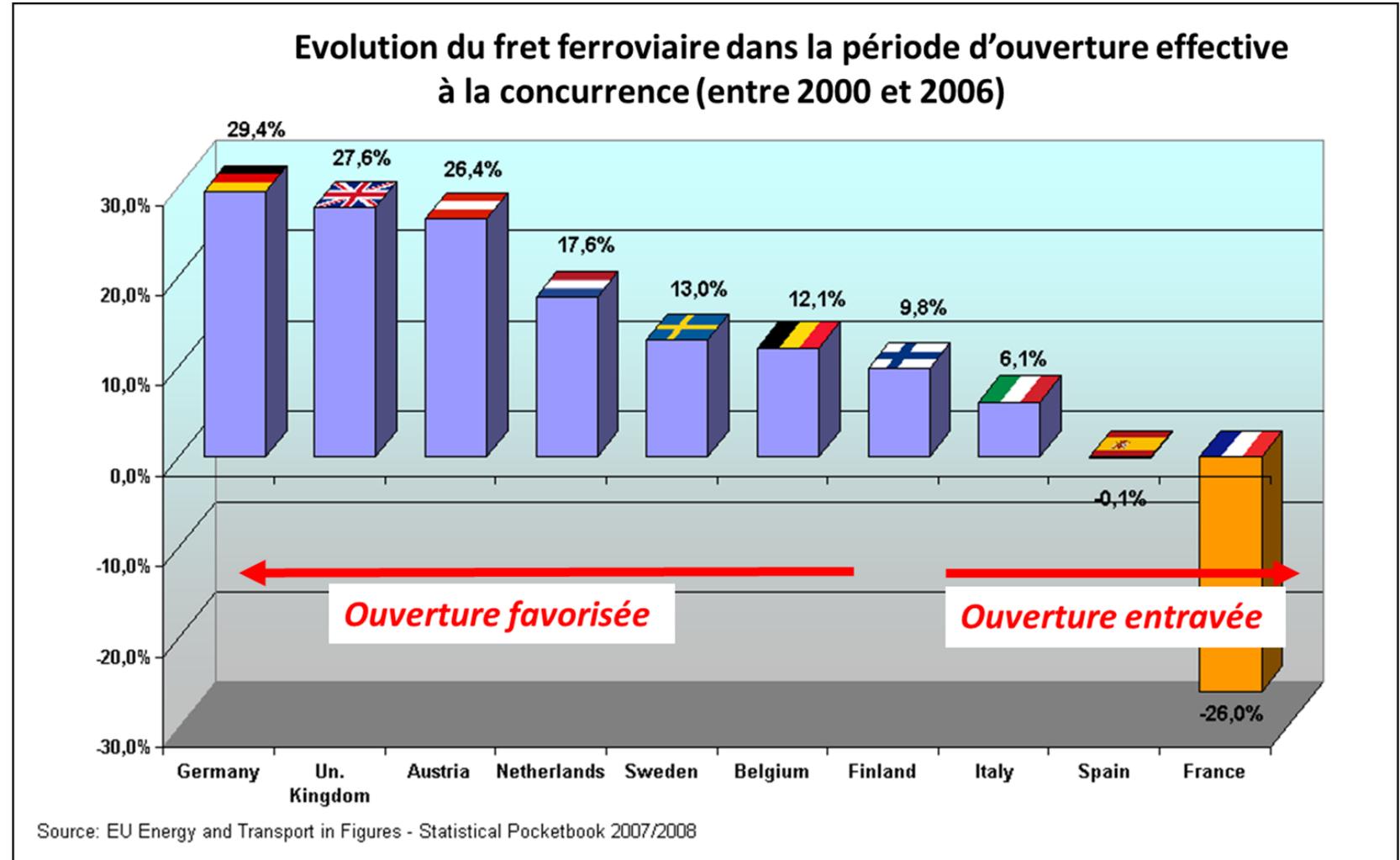
	Statut	Organisation du temps de travail	Polyvalence, digitalisation...	Frais de structures	Écart de compétitivité
Valeur	430 M€	300 M€	350 M€	300 M€	1,4 Mds €
%	8 %	6 %	7 %	6 %	27 %

Source: SNCF

Le premier gisement, les économies de coût du ferroviaire, n'est pas facile à exploiter.

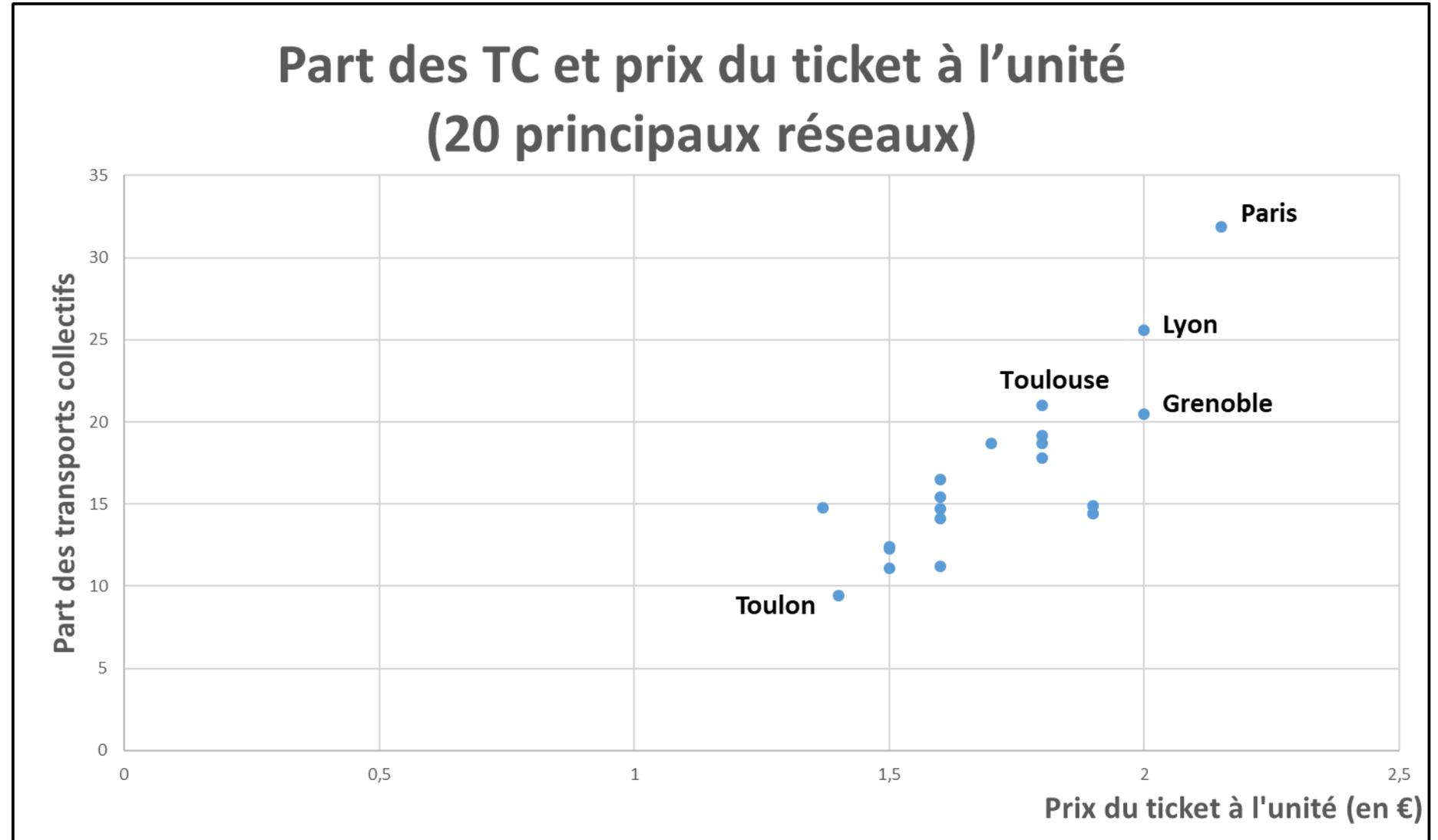
Le passé nous enseigne que le seul dispositif efficace soit l'ouverture à la concurrence.

Il nous enseigne aussi que notre système ferroviaire est plus réticent que tout autre à cette ouverture.



Le deuxième gisement, l'adaptation des tarifs, est complètement contraintuitif

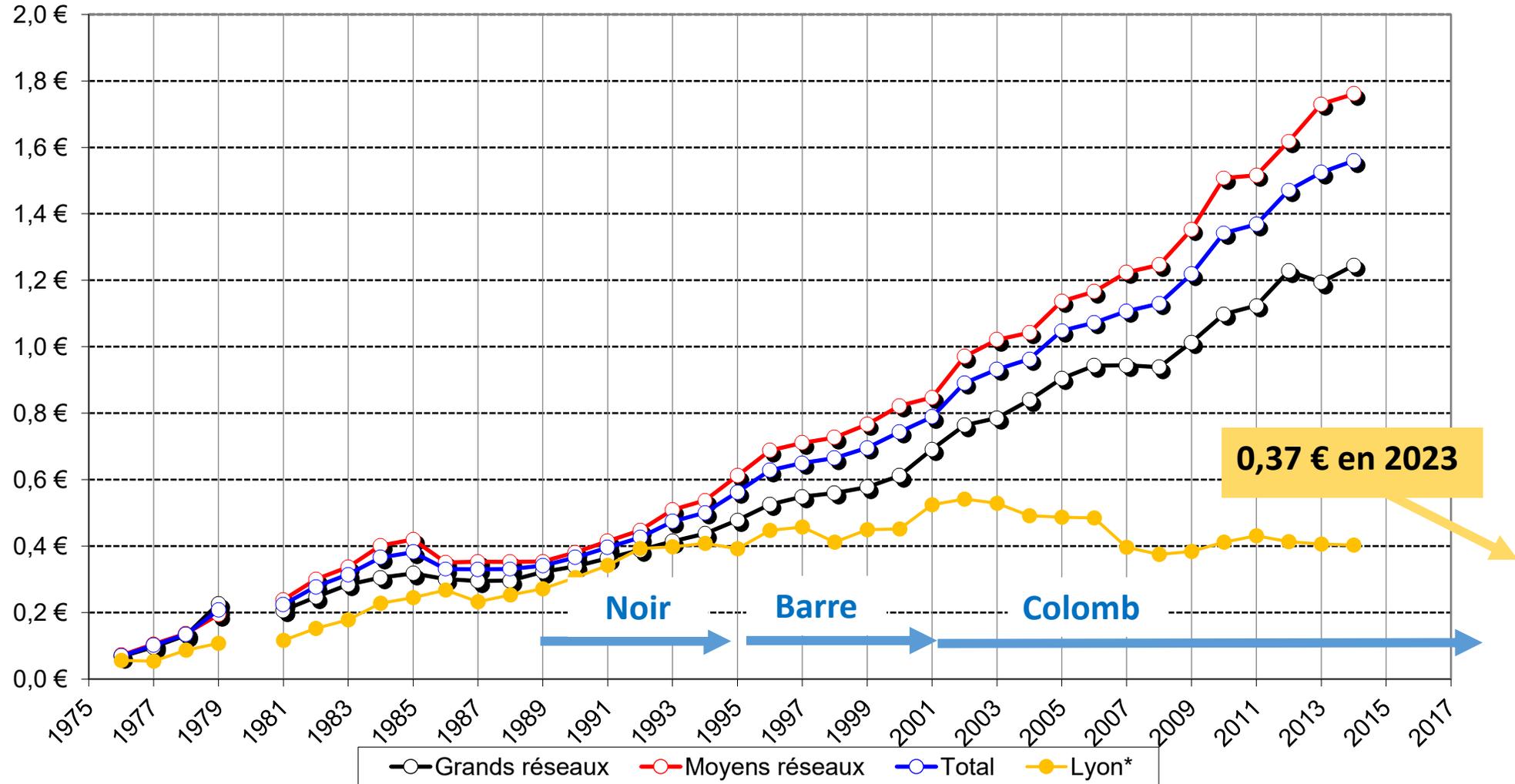
L'idée reçue des effets positifs des bas tarifs sur la fréquentation des TC trafics ignore les effets de long terme sur l'efficacité de l'offre ferroviaire.



Source : l'auteur à partir des dernières « Enquêtes Mobilité » et des sites des sociétés de transport public

L'exemple de l'exception lyonnaise

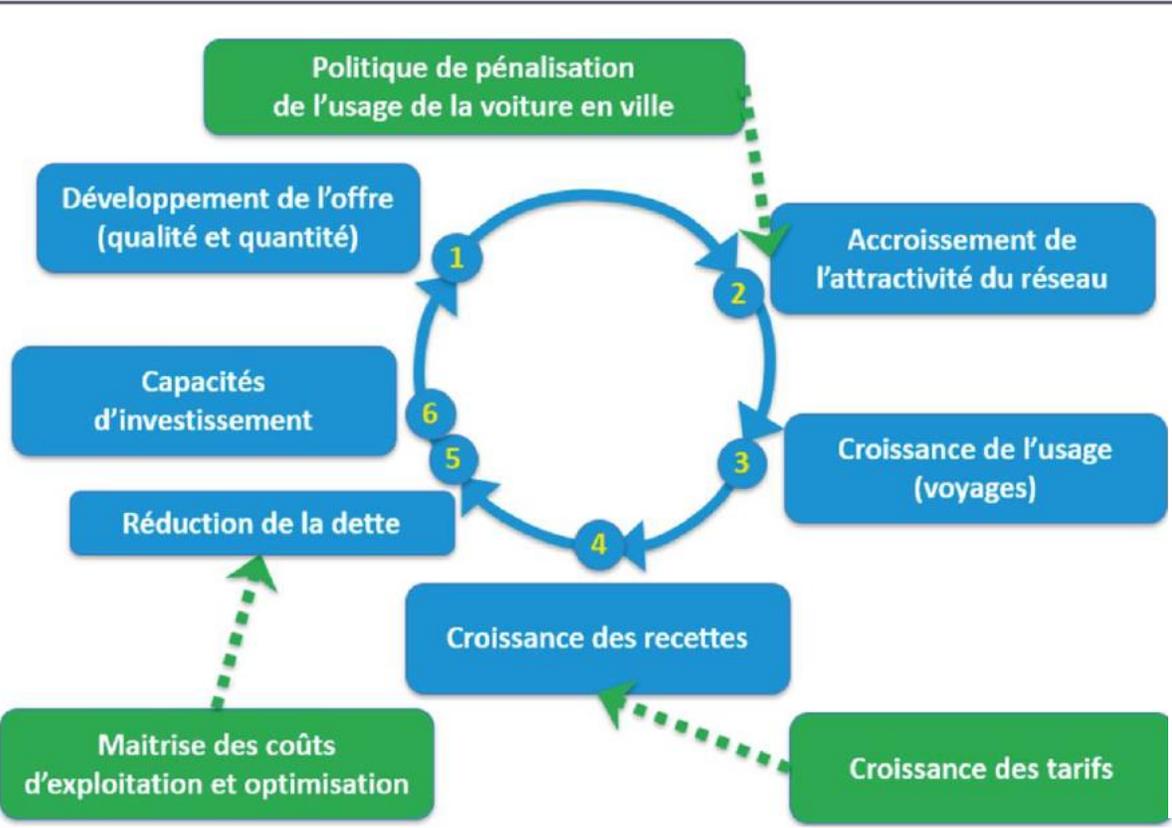
DEFICIT PAR VOYAGE DES RESEAUX DE PROVINCE AVEC SITE PROPRE
Source : B. Faivre d'Arcier, LAET



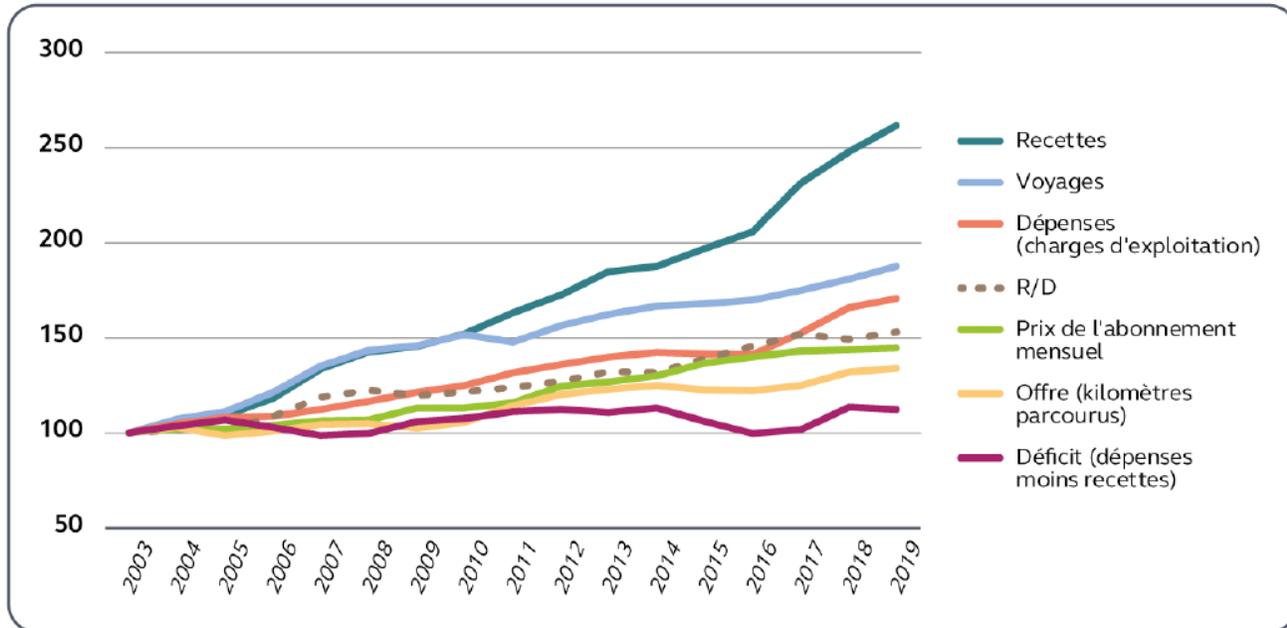
L'exemple de l'exception lyonnaise

(Extraits du rapport de la Cour des Comptes sur la gratuité des TC urbains Septembre 2025)

Schéma n° 2 : stratégie de développement des transports



Graphique n° 17 : évolution de l'offre, de la fréquentation, des dépenses et des recettes tarifaires, du réseau lyonnais, 2003-2019



Source : enquête TCU (DGITM-Cerema-Gart-UTPF). Périmètre de l'autorité organisatrice des mobilités Base 100 en 2003.

QUELQUES PISTES

Chasse aux projets ruineux et polluants et pêche aux projets à double dividende.

Restriction des aides de l'État aux TER qui ont une couverture minimale des coûts par les recettes, à l'instar du dispositif Suisse.

Résorption des surcoûts exorbitants de nos transports ferroviaires par une généralisation de l'ouverture à la concurrence.

Evolution vers des péages ferroviaires recouvrant au plus vite les coûts complets et publication obligatoire des coûts d'un voyage en argent public.

Tarif des usagers considéré comme le consentement à payer une qualité de service et non comme une punition.

Evaluation du bilan carbone et du rendement social de toute opération qui requiert un financement public (en tenant le plus grand compte des coûts d'abattement).

Meilleure prise en compte (dans les tarifications et les évaluations) de la rareté des fonds publics, en utilisant une « valeur d'équilibre » du coefficient de rareté telle que les projets réputés rentables soient finançables.

Explorer systématiquement le solution PPP.

Aucune chance pour que cela se fasse !

MERCI

Textes disponibles avec références complètes (articles TI&M 2025) :

Le financement de nos transports sous la contrainte d'une dynamique économique défailante

<https://shs.hal.science/hal-04999287v1>

Les commandes de la régulation économique de nos transports peuvent-elles relever le défi de nos dettes écologiques et financières ?

<https://shs.hal.science/hal-05000931v1>

Dominique Bussereau dans le rôle de Tom Cruise : Mission Impossible

https://hal.science/hal-05151282v1/file/TIM_2025_N551_Dossier_BONNAFOUS.pdf

Pour compléments : alain.bonnafous@cnrs.fr



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY



UNIVERSITÉ
DE LYON