

Ce qu'il faut retenir

Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité

Augmenter la contribution des usagers

Flécher davantage les recettes du secteur autoroutier vers la mobilité

Baisser la TVA à 5,5% pour les transports du quotidien

Affecter une partie des recettes 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 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 de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale...)

L'association des collectivités au service de la mobilité

Le GART agit quotidiennement en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'autosolisme. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien sa mission d'intérêt général, notre association partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 220 autorités organisatrices de la mobilité. Le GART poursuit ainsi son inlassable travail de soutien des collectivités et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.

contact@gart.org

10 propositions pour renforcer le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité



Louis Nègre
Président du GART

« Consolidons le modèle économique des AOM, clé de la transition écologique et énergétique de notre pays. »

Les enjeux climatiques et les objectifs de la stratégie nationale bas carbone de la France pour 2050 imposent une décarbonation accélérée des mobilités. Les réseaux de transport public jouent un rôle clé en facilitant la mobilité quotidienne. L'un des défis principaux pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) est de proposer des solutions de transport alternatives adaptées à l'ensemble du territoire, y compris dans les zones peu peuplées, tout en développant et interconnectant les réseaux de transport urbain et régional.

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'offres se dresse un double mur d'investissement et de fonctionnement, les AOM faisant ainsi face à un besoin de financement important estimé à plus de 100 milliards d'euros d'ici 2030 - dont environ 60 milliards d'euros pour les AOM hors Île-de-France - bien loin de leurs ressources actuelles.

L'État, bien qu'ayant annoncé des investissements, tels que le plan de 100 milliards d'euros pour les transports, n'a pas encore garanti de solution claire pour assurer la pérennité économique des AOM. Il est donc urgent de consolider leur modèle de financement en élargissant leurs sources de revenus. Cela leur permettrait ainsi de maintenir et développer des réseaux de transport optimisés et adaptés aux enjeux climatiques futurs.

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement de nos réseaux de transport, le GART, avec le soutien éclairé de son Conseil scientifique, a engagé une réflexion sans précédent pour aboutir à 10 propositions à même d'élargir le panier de ressources des AOM urbaines et régionales pour leur permettre de mettre en place des politiques publiques de mobilité à la hauteur des enjeux climatiques et des attentes de nos concitoyens.

Le GART appelle à nouveau l'État à ouvrir, sur la base de nos propositions, un dialogue constructif avec les Autorités organisatrices pour assurer un financement adéquat et pérenne de la mobilité.

RÉAFFECTER DES TAXES NATIONALES ISSUES DE LA ROUTE EN FAVEUR DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN

Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité

L'objectif est d'affecter une partie des recettes issues de la TICPE, aujourd'hui fléchées directement au budget de l'État, au financement de la mobilité du quotidien. Cela représenterait un engagement fort de l'État pour œuvrer au développement de la mobilité collective et répondre aux enjeux climatiques.

INTERVENIR SUR LES RESSOURCES OU TAXES EXISTANTES

Augmenter la contribution des usagers

Les AOM disposent de la liberté tarifaire et peuvent, si elles le souhaitent, faire évoluer la contribution des usagers qui est, en France, l'une des moins élevées d'Europe.

Flécher une partie des recettes du secteur autoroutier à la mobilité

L'objectif serait de faire en sorte que, à l'issue des concessions actuelles, le secteur autoroutier puisse participer davantage au financement des politiques de mobilité et notamment celles portées par les AOM.

Baisser la TVA à 5,5% pour les transports du quotidien

Historiquement à 5,5%, le taux de TVA appliqué aux transports du quotidien a été relevé par deux fois, à 7% puis 10% en 2012 et 2014. Revenir au taux de 5,5% confirmerait les transports du quotidien comme un service de première nécessité.

Affecter une partie des recettes provenant de la fiscalité environnementale à la mobilité

L'objectif serait d'affecter une partie des recettes provenant du système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQE-UE) que l'Union Européenne reverse aux États membres. Deux marchés du carbone vont co-exister : le premier, en place depuis 2005, pour les grandes industries, le secteur aérien et plus récemment le transport maritime international, et le second qui entrera en vigueur en 2027 ou 2028 pour les secteurs du transport routier et du bâtiment. Les États membres doivent désormais affecter 100 % des recettes issues du marché historique à des actions en faveur du climat tandis que celles du second marché pourront notamment être fléchées vers les transports publics et les mobilités alternatives, si le gouvernement faisait ce choix.

Faire évoluer le versement mobilité

Impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés, le versement mobilité contribue au financement des AOM urbaines en Île-de-France et hors Île-de-France. Différentes évolutions sont proposées pour garantir aux AOM urbaines des marges supplémentaires par un abaissement du seuil, un relèvement des taux plafonds ou la création d'une majoration « offre supplémentaire ».

L'opportunité de mettre en place un versement mobilité à la faveur des régions agissant en tant qu'AOM locale de substitution en lieu et place des communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité est également interrogée tout comme l'évolution du versement mobilité additionnel des syndicats mixtes SRU afin de faire évoluer ses modalités de collecte et financer des actions ou des services contribuant à l'intermodalité (SERM ou cars express par exemple).

Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité, voire appliquer, par équité fiscale, la TICPE sur le kérosène

Le secteur aérien pourrait légitimement contribuer directement au financement de la mobilité du quotidien considérant qu'il est, d'une part responsable d'émissions de CO2 et de polluants atmosphériques, et d'autre part, profite d'une fiscalité avantageuse en comparaison des autres modes de transport, d'autant plus qu'il bénéficie directement de la desserte des réseaux de transport public. Différents leviers fiscaux peuvent ainsi être analysés tels qu'un assujettissement progressif de la TICPE sur le kérosène ou des taxations additionnelles aux taxes existantes.

CRÉER DES RESSOURCES NOUVELLES

Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine (colis, chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce ou de livraison)

L'augmentation croissante des livraisons de colis à domicile génère des impacts négatifs en termes de pollution ou de congestion par exemple, et notamment sur nos réseaux de transport public. De ce point de vue, il est proposé d'actionner différents leviers en s'inspirant notamment d'expériences étrangères (États-Unis par exemple) : une écocontribution sur les colis livrés à domicile, voire un mécanisme de taxation du chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce et/ou de leurs plus importants transporteurs. Ces différents leviers permettront non seulement de contribuer à la mobilité du quotidien, mais aussi de redynamiser le commerce de centre-ville en modifiant les comportements d'achat des Français par l'incitation à la livraison en point-relais.

Financer les infrastructures de transport par les plus-values immobilières et foncières

Plusieurs tentatives de mise en place de taxation des plus-values immobilières liées à la réalisation d'infrastructures de transport public ont échoué en France. Différentes expériences européennes et internationales réussies (Allemagne, Danemark, Espagne, Japon...) démontrent l'intérêt de s'y intéresser de nouveau pour permettre aux AOM de bénéficier en partie des plus-values générées par les infrastructures qu'elles développent aux moyens de mécanismes de fiscalité foncière et immobilière : taxe additionnelle à la taxe foncière ou à la taxe spéciale d'équipement, généralisation de la taxe sur les bureaux en vigueur en Île-de-France, taxe sur les plus-values immobilière et foncière réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers...

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

Avec les objectifs de réduction de notre empreinte environnementale et de qualité de l'air, il est nécessaire de repenser les outils de maîtrise de la place de la voiture particulière. Il est donc proposé de réinterroger le dispositif des péages urbains, au regard des expériences européennes (Italie, Norvège...), voire de mettre en place une carte multimodale pour tous les automobilistes leur permettant d'utiliser soit l'espace public, soit le réseau de transport public.