

A photograph of a modern tramway crossing a white cable-stayed bridge over a river. The tram is white with large windows and is moving towards the right. The bridge has a large white arch and several cables. In the background, there are trees and buildings under a blue sky with some clouds. A red curved shape is in the top right corner, and a white circle is in the top left. A blue curved shape is in the bottom left corner.

10 propositions

pour renforcer le modèle économique des
autorités organisatrices de la mobilité

Édito



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

Louis NÈGRE

Président du GART

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.

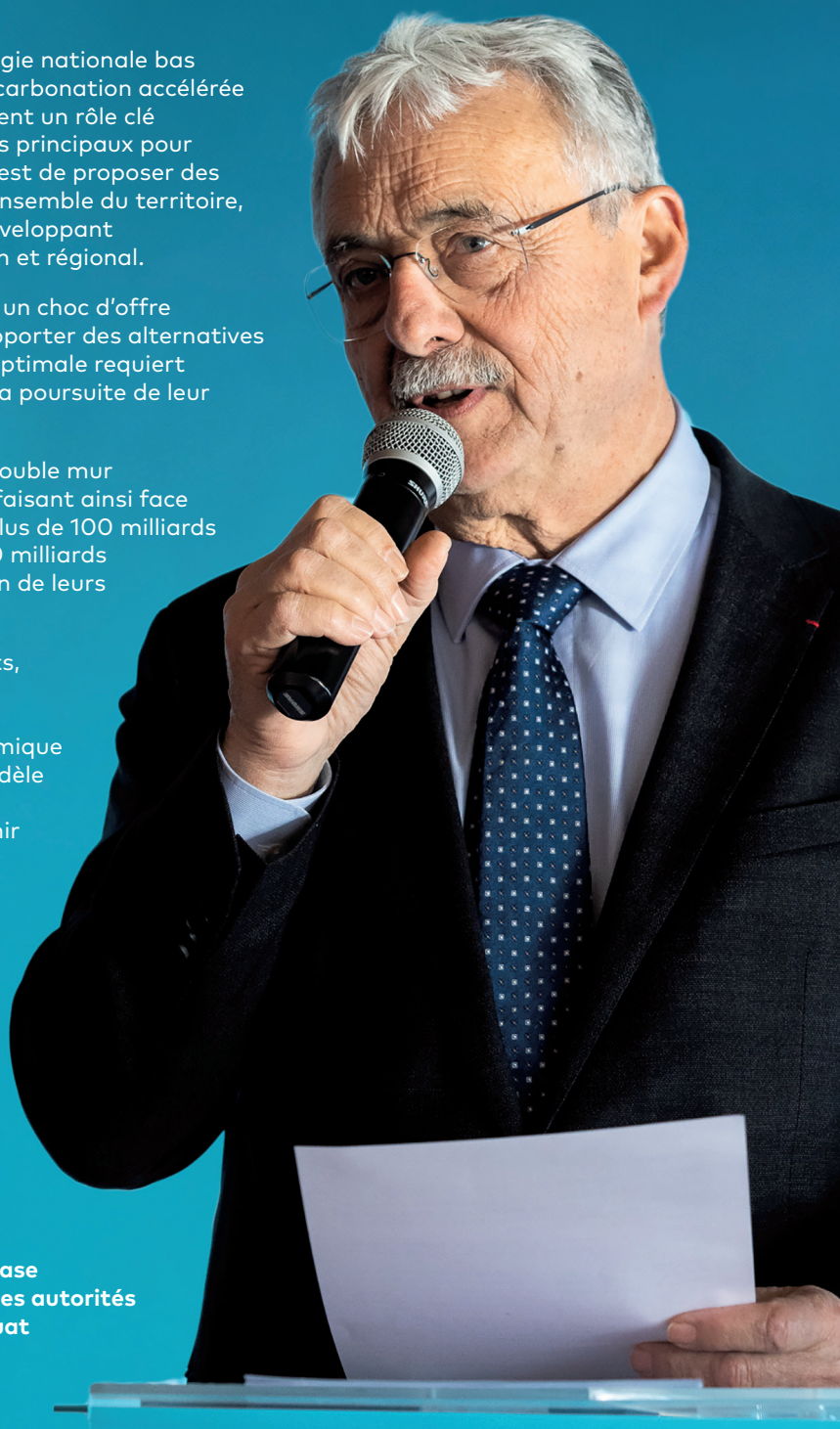
Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

Mais sur la route de ce choc d'offre 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 selon le Sénat - 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 ferroviaires, 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 paniers de ressources. 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 les taxes nationales existantes pour financer la mobilité

➤ 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.

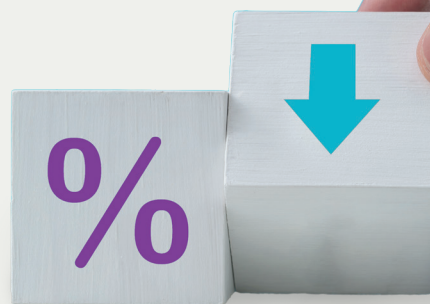
➤ Faire contribuer davantage le secteur autoroutier au financement des mobilités du quotidien

L'objectif serait de faire en sorte que, dans la perspective de l'échéance prochaine des principaux contrats de concession, le secteur autoroutier puisse davantage participer au financement des mobilités du quotidien (routes, infrastructures de transport, transports publics...).



➤ 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. Il est primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité comme ils le sont chez nos voisins : Belgique, Chypre, Finlande, Luxembourg, Malte, Royaume-Uni, Suède.



➤ 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 pourraient 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 aujourd'hui 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 voire en tant qu'AOM régionale 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.

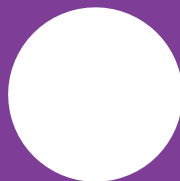


➤ Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité, voire appliquer, par équité fiscale, la TICPE sur le kérosène

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 taxations des plus-values immobilières et foncières 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 au moyen 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 immobilières et foncières 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 éprouvées (Italie, Norvège, Royaume-Uni, Suède...), 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.



Ce qu'il faut retenir



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



Flécher davantage les recettes du secteur autoroutier vers la mobilité



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



Affecter une partie des recettes du secteur aérien à la mobilité (voire appliquer la TICPE sur le kérosène)



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



Augmenter la contribution des usagers



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



Faire évoluer le versement mobilité



Introduire des dispositifs de maîtrise de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale...)



Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine

À propos du GART

Depuis plus de 40 ans, le GART défend les intérêts des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) en particulier et du transport public en général. Cette volonté répond à un objectif, celui d'insuffler une culture « Mobilité durable » dans notre pays. Rassemblant des élus de tout type de collectivités et de toutes sensibilités politiques, notre association accompagne ainsi les collectivités – AOM locales, AOM régionales, communautés de communes, départements – dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Nos ressources juridiques, économiques et scientifiques permettent à nos adhérents de mieux appréhender les enjeux ainsi que les problématiques liés aux mobilités. Le GART est reconnu, par les collectivités et par l'État, comme l'expert incontournable du transport public et de la mobilité durable en France.

contact@gart.org

gart.org



gart
LA MOBILITÉ EN COMMUN