

MOBILITÉ, REPENSER LE MODÈLE ÉCONOMIQUE

SOMMAIRE

- P2/3 — ÉDITOS : **LOUIS NÈGRE - BRUNO BERNARD**
- P4 — **FACE À L'URGENCE TERRITORIALE ET SOCIALE** : PLACER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN AU COEUR DES POLITIQUES PUBLIQUES
- P6 — **FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE ET SANITAIRE** : PASSER D'UNE LOGIQUE DE « TRANSPORTS EN COMMUN » À UNE CULTURE DE MOBILITÉ DURABLE
- P8 — **FACE À L'URGENCE ÉCONOMIQUE ET BUDGÉTAIRE** : DOTER LES AOM D'UN CADRE FINANCIER STABLE AVEC UNE ORGANISATION SOUPLE
- P11 — **PROPOSITION 1** : RÉAFFECTER DES TAXES NATIONALES ISSUES DE LA ROUTE EN FAVEUR DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN
- P12 — **PROPOSITION 2** : MIEUX FAIRE CONTRIBUER LES USAGERS
- P14 — **PROPOSITION 3** : FLÉCHER UNE PARTIE DES RECETTES DU SECTEUR AUTOROUTIER DANS LE CADRE DU RENOUVELLEMENT DES CONCESSIONS
- P16 — **PROPOSITION 4** : BAISSER LA TVA À 5,5% POUR LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN
- P18 — **PROPOSITION 5** : AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES PROVENANT DE LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE À LA MOBILITÉ
- P20 — **PROPOSITION 6** : FAIRE ÉVOLUER LE VERSEMENT MOBILITÉ
- P22 — **PROPOSITION 7** : AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES DU SECTEUR AÉRIEN À LA MOBILITÉ
- P24 — **PROPOSITION 8** : FAIRE CONTRIBUER LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE URBAINE ET DU E-COMMERCE
- P26 — **PROPOSITION 9** : FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR LES PLUS-VALUES IMMOBILIÈRES ET FONCIÈRES
- P28 — **PROPOSITION 10** : INTRODUIRE DES DISPOSITIFS DE MAÎTRISE, VOIRE DE RÉDUCTION, DE L'USAGE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE
- P30 — 3 QUESTIONS À **BERNARD SOULAGE**

Louis Nègre

Président du GART, Président délégué de la Métropole de Nice et Maire de Cagnes-sur-Mer



© Bruno Mazodier

“ 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 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, les AOM faisant ainsi face à un besoin de financement complémentaire 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 - auquel leurs ressources actuelles ne peuvent répondre à elles seules.

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 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 permettre la mise en place de politiques publiques de mobilité à la hauteur des enjeux climatiques et des attentes de nos concitoyens.

Bruno Bernard

Premier vice-président du GART, Président de la Métropole de Lyon et de Sytral Mobilités



© Alpaca Productions Métropole de Lyon

“ Le choc d'offre passe par une remise à plat du système de financement actuel et des mécanismes de plafonnement du versement mobilité. ”

En 2022, hors Île-de-France, les autorités organisatrices de la mobilité locales et régionales ont opéré près de 3 milliards de voyages. Un peu plus de 2 milliards et demi pour les autorités organisatrices de la mobilité locales et près de 500 millions pour les Régions. Ces chiffres traduisent le rôle fondamental des transports publics dans le quotidien des Françaises et des Français.

Ils ne doivent pas masquer un constat tout aussi saillant : de nombreux territoires demeurent aujourd'hui dépourvus de solutions de transport public, et la qualité de l'offre se dégrade rapidement à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains denses.

Pour réduire la fracture territoriale, réussir la transition énergétique et préserver le pouvoir d'achat de nos concitoyens, nous avons tous conscience qu'il convient de réduire la part modale de la voiture individuelle et développer des solutions alternatives efficaces, à même de changer durablement les comportements.

Pourtant, faute de ressources suffisantes, les autorités organisatrices de la mobilité peinent à trouver les marges de manœuvre financières pour répondre à ces défis. Ces dernières années, elles ont surmonté les effets de la pandémie de Covid-19, une inflation galopante pendant trois ans et une hausse des coûts de l'énergie.

Aujourd'hui, elles font l'objet d'immenses attentes, de la part des Français aussi bien que de l'État, pour déployer massivement les transports en commun et l'intermodalité dans tous les territoires, du cœur des métropoles aux grandes couronnes périurbaines et aux villes moyennes. Un tel choc d'offre, articulé à l'échelle des futurs services express régionaux métropolitains (SERM), passe nécessairement par une remise à plat du système de financement actuel et des mécanismes de plafonnement du versement mobilité.

En avançant ses propositions, le GART fait œuvre utile. Il appartient désormais aux pouvoirs publics de s'en emparer pour qu'enfin les mobilités quotidiennes soient dotées d'un modèle économique robuste, c'est-à-dire basé sur des ressources pérennes, une juste répartition des contributions et une recherche d'efficacité dans la mise en œuvre des infrastructures et services qu'il finance.

FACE À L'URGENCE TERRITORIALE ET SOCIALE : PLACER LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN AU COEUR DES POLITIQUES PUBLIQUES

Le GART défend une approche globale et solidaire du droit à la « mobilité pour tous » réaffirmé par la LOM : pour tous les territoires, avec des services adaptés à leurs besoins et à leurs contraintes ; pour tous les publics, avec des mesures de solidarité et des aménagements adaptés.

En 2022, le GART plaidait ainsi en faveur d'une stratégie nationale pour les déplacements du quotidien : partir des besoins, ceux des publics et ceux des acteurs, les définir, les comprendre, et y répondre par le dialogue et dans une logique d'équité, en pensant conjointement l'aménagement du territoire et la mobilité de demain.

Pour répondre à l'urgence territoriale et sociale, il faut à la fois poursuivre le développement des réseaux de transport urbain et régional, favoriser leur intermodalité et proposer des offres de mobilité adaptées et accessibles, en particulier dans les territoires où les transports collectifs ne sont pas suffisamment efficaces.

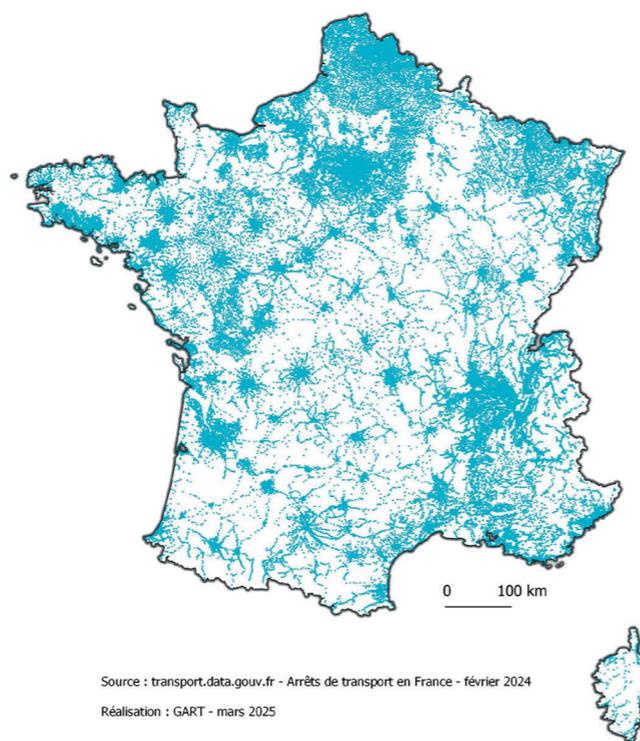
ASSURER L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES DANS LA MOBILITÉ

En 2021, dans son rapport « *La France en 12 portraits* », l'ANCT identifiait 8 profils types de territoires dans la pratique des transports quotidiens. Cette typologie, toujours d'actualité, permet de mesurer l'ampleur du défi que constitue, pour les AOM, le fait d'offrir des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones les moins peuplées.

Ce que révèle cette étude, ce sont de profondes disparités en termes d'usage des transports publics, de la voiture, de distance domicile-travail, de temps de transport, d'accès aux services publics.

Assurer l'égalité des territoires dans la mobilité, c'est donc agir à la fois pour l'emploi, l'accès à la santé, à la culture, pour le dynamisme économique, et contre le sentiment de relégation territoriale.

• Points d'arrêts TC des AOM locales et régionales



RÉPONDRE AUX BESOINS DE CHACUN

La mobilité pour tous, c'est également assurer une meilleure équité entre les usagers, dont les besoins sont divers, et qui sont confrontés à trois principaux freins dans l'accès aux mobilités :

- **Un frein tarifaire** : même si les transports publics sont moins onéreux que la voiture individuelle, le coût d'accès au transport reste un enjeu de pouvoir d'achat, auquel cherchent à répondre les AOM par des mesures de solidarité ;
- **Un frein d'accessibilité**, pour les personnes à mobilité réduite comme pour celles ayant des besoins spécifiques en termes d'horaires ou de lieux de desserte ;
- **Un frein de sécurité et de sûreté** qui appelle une action résolue et conjointe des AOM et de l'État, à la fois sur la prévention des accidents et sur la « police des mobilités ».

Pour lever ces freins, les AOM ont la délicate mission de trouver des solutions collectives susceptibles de répondre aux besoins de chacun. Cela passe notamment par un meilleur dialogue avec les usagers et les employeurs, pour comprendre les nouveaux enjeux de mobilité du quotidien, notamment au sein des comités des partenaires prévus par la LOM. Cela passe également par un dialogue avec l'ensemble des opérateurs privés de mobilité – individuelle ou collective – pour apporter une réponse coordonnée, sur la base d'une analyse partagée.

LE TRANSPORT FAIT LE TERRITOIRE : PENSER LES MOBILITÉS DÈS LE DÉBUT DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Interlocutrices régulières des opérateurs, des usagers et de toutes les parties prenantes de l'aménagement du territoire et des politiques de la ville, les AOM ont un rôle majeur à jouer pour que soit enfin définies une vision et une stratégie nationale pour les mobilités du quotidien.

Lutter contre le réchauffement climatique et réduire massivement les émissions de gaz à effet de serre impliquent que l'ensemble des acteurs publics intègre systématiquement la question des déplacements du quotidien au cœur de l'ensemble de leurs politiques.

Il est également primordial que les AOM bénéficient de leviers leur permettant de gagner en agilité et d'être efficaces sur le très court terme (gestion des livraisons urbaines, encadrement des engins de déplacement personnels...), tout en continuant à agir sur le long terme pour faire évoluer les comportements de façon durable et pérenne.

Seuls des investissements massifs et un engagement prioritaire de l'État permettront de faire des mobilités un outil de transformation des territoires, à travers des offres adaptées et innovantes. Cela implique de :

- permettre le financement de projets d'ampleur par la valorisation immobilières et foncières (**proposition n° 9**) ;
- dégager des marges de manoeuvre nouvelles, notamment en revenant à un taux de TVA réduit (**proposition n° 4**) et en faisant évoluer le versement mobilité (**proposition n° 6**) ;
- faire participer davantage les usagers des transports (**proposition n° 2**) et de l'espace public (**propositions n° 8 et 10**) au financement de solutions de mobilité durables.

FACE À L'URGENCE CLIMATIQUE ET SANITAIRE : PASSER D'UNE LOGIQUE DE « TRANSPORTS EN COMMUN » À UNE CULTURE DE MOBILITÉ DURABLE

Répondre à l'urgence environnementale par la décarbonation des mobilités nécessite un choc d'offre. Celui-ci est indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme. La décarbonation de la mobilité passe également par celles des flottes de véhicules de transport public, la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

DÉCARBONER LES TRANSPORTS, UN IMPÉRATIF ÉCOLOGIQUE ET SANITAIRE

Comme le rappelait l'Institut Montaigne¹, « pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de 55% à l'horizon 2030, il faudrait réduire les émissions quatre fois plus vite qu'au cours des quinze dernières années ».

Le défi est majeur pour le secteur des transports, qui représentait 30% des émissions de GES en 2015 (137 Mt CO₂ éq). L'objectif posé par la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) était clair : réduire celles-ci de 28% d'ici 2030 (99 Mt CO₂ éq), et atteindre une décarbonation complète à horizon 2050. Or les transports en commun sont nettement moins polluants que la voiture : **pour un même trajet, un passager en bus pollue trois fois moins qu'un automobiliste.**

FAIRE COEXISTER LES MOBILITÉS

L'ambition des AOM, c'est d'encourager la complémentarité et la coexistence des solutions de mobilité, au-delà de la logique traditionnelle d'opposition entre autosolisme et transports en commun.

Les mobilités douces représentaient plus d'un quart des déplacements en 2019. Leur encouragement passe par un réaménagement de la voirie, l'entretien et la sécurisation des zones piétonnes et des voies cyclables, notamment face au développement parfois anarchique de mobilités alternatives - individuelles ou en

La SNBC faisait d'ailleurs de la prise en compte des externalités positives et négatives de chacun des modes, un des leviers majeurs pour atteindre cette neutralité carbone du secteur des transports **(cf. propositions n° 1, 3, 5, 7 et 8).**

La décarbonation des transports a également des effets sanitaires bénéfiques. La pollution de l'air demeure la première cause environnementale de mort prématurée dans le monde, et entraîne près de 40 000 décès chaque année en France, avec un coût annuel de 50 Mds € pour la collectivité.

libre-service. Les transports collectifs en site propre (TCSP) représentent le moyen le plus efficace, le plus écologique et le plus sécurisé de lutter contre la congestion urbaine.

Malgré l'émergence de ces solutions nouvelles, la voiture représentait toujours 63% des déplacements du quotidien en 2019, et reste incontournable en zones rurales et périurbaines. Les AOM et leurs interlocuteurs locaux sont ainsi confrontés à la question de la place à lui laisser dans l'espace public **(cf. proposition n° 10).**

Cette articulation des différents usages nécessite de **penser l'ensemble des réseaux et modes de transport**, de les relier, de proposer des horaires coordonnés et d'en faciliter l'accès. Les parkings relais et les hubs d'intermodalité jouent ainsi un rôle clé d'interface entre zones denses et peu denses, au même titre que l'encouragement de l'usage du vélo.

INNOVER POUR LA MOBILITÉ DURABLE

Cela demande également de **mettre la technologie au service des choix politiques.** L'innovation permet de développer l'offre et de desservir des zones auparavant inaccessibles.

Ces innovations concernent notamment le matériel roulant par l'amélioration des équipements existants (bus nouvelle génération, véhicules électriques ou hybrides, retrofit, vélos pliables...) ou par le développement de nouvelles solutions (téléphériques, trains de véhicules, urbanloop, livraison par drones, navettes rail-route éventuellement à la demande...). Les nouvelles mobilités mobilisent également l'intelligence artificielle (IA), à travers la gestion dynamique de la circulation, l'autonomie des véhicules, le calcul d'itinéraires et le service aux voyageurs.

Tout cela nécessite une sécurisation financière de l'innovation. La recherche de solutions nouvelles par les AOM concourt à des objectifs d'intérêt national : équilibre territorial, cohésion sociale, réduction de l'empreinte carbone. Il est donc à la fois inéquitable et contre-productif de faire peser sur les seules AOM le risque d'une innovation qui bénéficie à tous.

C'est pourquoi le GART réclamait dès 2022 la mise en place de dispositifs de soutien au niveau national : fonds national de garantie à l'innovation, prêts garantis par l'État pour l'achat de véhicules propres, intégration des véhicules rétrofités dans le calcul de la réduction des gaz à effet de serre.

UNE PRIORITÉ EUROPÉENNE QUI TARDE À SE CONCRÉTISER

Depuis plus de 15 ans, la décarbonation des mobilités, notamment des transports urbains et des trajets quotidiens, est au cœur de la stratégie européenne des transports, qui poursuit également l'objectif majeur de cohésion territoriale.

Dès 2007, la Commission européenne adoptait un livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine », puis un « plan d'action pour la mobilité européenne », dans le cadre d'un dialogue avec le Parlement européen, relai essentiel des besoins des acteurs locaux en la matière.

En 2015, celui-ci adoptait une résolution sur la mobilité urbaine durable, encourageant les États-membres et les villes à élaborer des plans de mobilité urbaine durables accordant la priorité aux transports à faibles émissions, aux véhicules à carburant de substitution et au recours à des systèmes de transport automatisés.

En 2022, dans le cadre de l'élaboration du **Fonds social pour le climat (cf. proposition n° 5)**, le Parlement européen a voté l'introduction d'une définition de la « précarité en matière de mobilité », fondée sur l'accès limité à des transports abordables ou des dépenses de mobilité élevées, plaidant pour que les mesures et les investissements soutenus par ce Fonds aident les ménages et usagers des transports vulnérables. En 2023, il initiait la réflexion sur une stratégie européenne pour le vélo.

Le GART se réjouit que la mobilité du quotidien soit ainsi vue comme un des leviers majeurs du développement équilibré des territoires, articulant enjeux environnementaux, économiques et sociaux. Mais il est regrettable qu'elle n'ait été traitée pour l'essentiel, en France, que sous l'angle de la gouvernance.

FACE À L'URGENCE ÉCONOMIQUE ET BUDGÉTAIRE : DOTER LES AOM D'UN CADRE FINANCIER STABLE AVEC UNE ORGANISATION SOUPLE

La mobilité de demain se décide aujourd'hui : les projets de transport nécessitent un certain temps entre la prise de décision et la mise en exploitation. Il est donc primordial que l'État accompagne cette temporalité en assurant aux AOM un financement à la hauteur des enjeux.

Les dix dernières années ont vu se multiplier les réformes territoriales, avec des conséquences contrastées : elles ont permis de préciser les compétences entre chaque niveau de collectivités, sans cependant toujours donner un cadre clair pour leur coopération, ni surtout s'accompagner des ressources financières nécessaires et adaptées à leur mise en œuvre.

DES MOYENS BUDGÉTAIRES FRAGILISÉS

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement des réseaux de transport, il est proposé d'élargir le panier de ressources des AOM urbaines et régionales. Cela n'exonère en rien les AOM de poursuivre leurs efforts, notamment en matière d'optimisation de leur offre de mobilité.

Conscient qu'il n'existe pas de ressource universelle, le GART propose différentes pistes qui pourraient soit se conjuguer soit être exclusives, tout en étant affectées à la compétence mobilité des AOM.

Ces propositions sont le résultat d'un travail conjoint des élus du GART, de son équipe permanente et de son conseil scientifique. Parmi la quarantaine de pistes étudiées, 10 axes prioritaires de financement ont été identifiés, et sont ici présentés.

DES EXTERNALITÉS ÉCONOMIQUES FORTES

La mobilité du quotidien est un des leviers majeurs du développement équilibré des territoires, articulant enjeux environnementaux, économiques et sociaux.

Sur le plan économique, les transports en commun favorisent à la fois l'attractivité des entreprises et celle des quartiers desservis : le prix de l'immobilier d'un bien proche d'une station de métro (moins de 500 m) est en moyenne supérieur de 7,7% à celui d'un bien plus éloigné (cf. proposition n° 9).

UN DOUBLE MUR D'INVESTISSEMENT ET DE FONCTIONNEMENT AUQUEL LES AOM NE POURRONT RÉPONDRE SEULES

Sans financement complémentaire, les AOM ne pourront faire face à elles seules aux investissements nécessaires pour répondre à l'ensemble des ambitions en termes de mobilité.

À titre d'exemple, les besoins de financement supplémentaires, investissement et fonctionnement compris, sont estimés à 28 Mds € entre 2023 et 2030 pour les AOM urbaines hors Île-de-France, soit une moyenne annuelle de 3,5 Mds €.

Certes, le recours à l'emprunt peut financer en partie ces investissements nouveaux. Néanmoins, les AOM urbaines et régionales doivent disposer de ressources complémentaires pour assurer la soutenabilité financière de leur politique de mobilité. Il est urgent que l'État garantisse la pérennité du modèle de financement des autorités organisatrices de la mobilité en faisant évoluer leurs ressources actuelles ou en leur accordant des ressources complémentaires.

C'est notamment le cas pour les Régions, auxquelles la LOM a confié une mission de « chef de file » des mobilités, sans qu'elles disposent de ressources dynamiques et pérennes affectées à cette mission.

Dans le cadre de l'examen du PLF 2025, les discussions autour du VM régional ont permis de rappeler que les Régions ont un besoin urgent de recettes supplémentaires, notamment pour co-financer les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) et faire face à l'augmentation des péages ferroviaires.

RAPPORT MAUREY-SAUTAREL : UNE VOLONTÉ POLITIQUE À RETRANSCRIRE EN ACTES

En juillet 2023, la mission d'information sénatoriale sur le financement des autorités organisatrices de la mobilité a proposé des solutions pour faire face au « mur » de nouvelles dépenses -investissement et fonctionnement- nécessaires au développement des mobilités du quotidien, estimées à plus de 100 Mds € d'ici à 2030, avec un besoin de financement de 8,5 à 11 Mds € pour les AOM urbaines, 11 Mds € pour les régions, et 10 Mds € pour Île-de-France Mobilités.

Pour résoudre l'équation financière à laquelle vont être confrontées les mobilités du quotidien, la mission formule un certain nombre de recommandations autour de trois axes :

- **améliorer la performance des réseaux**, par l'optimisation des coûts de production ;
- **ériger les transports du quotidien en priorité pour l'État**, notamment par des dotations budgétaires de 700 M€ jusqu'à 2030 en faveur des mobilités en zones peu denses, la prise en charge financière de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire, et la création d'un fonds pour la transition écologique des transports abondé par le marché carbone ;
- **consolider et compléter le modèle de financement des AOM**, à la fois en ajustant le modèle actuel (versement mobilité, tarifications solidaires, sociétés de projets) et en mobilisant de nouvelles ressources (TICPE, contribution nouvelle sur les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes, taxes sur les plus-values immobilières et sur les livraisons, grand emprunt populaire).



LES 10 PROPOSITIONS DU GART

PROPOSITION 1

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

L'objectif est d'affecter une partie des recettes issues de la TICPE, aujourd'hui versées 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 des mobilités collectives et répondre aux enjeux climatiques.

Si cette affectation était confirmée, ces recettes permettraient à elles seules de répondre à court et moyen terme aux enjeux de mobilité auxquels la France se doit de faire face.

Cependant, la dynamique de rendement de la TICPE sera nécessairement impactée compte tenu des objectifs de transition énergétique et des incitations gouvernementales à aller vers des énergies propres. Cela impose de réfléchir à un ensemble de mesures complémentaires ou alternatives.

DES RECETTES FISCALES DYNAMIQUES ISSUES DE LA ROUTE

Les recettes liées au transport prélevées par les administrations publiques s'élevaient à 54 Mds € en 2022, auxquelles s'ajoutent les 6,1 Mds € de TVA collectée sur la TICPE. Les principales recettes proviennent de la route (38 Mds €), puis du versement mobilité (pour près de 10,7 Mds €).

S'agissant spécifiquement des taxes issues de la route, la TICPE (hors TVA) représente environ 30,6 Mds €, dont 18 Mds € contribuent directement au budget de l'État. Le reste est affecté, à travers différentes quote-part, dont le produit pour 2022 était de :

- 1,2 Md € pour l'AFIT² France ;
- 5,2 Mds € pour les départements afin de financer les politiques d'action sociale (RSA) et la gestion des réseaux routiers.
- 5,6 Mds € pour les régions au titre des différents transferts de compétences ;

Les autres taxes sur la route représentent près de 6,1 Mds €, et sont affectées à différents organismes.

L'EXEMPLE DU FONDS D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE SUISSE

La proposition d'affecter une partie des taxes nationales issues de la route en faveur des mobilités du quotidien s'inspire du modèle suisse de financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Celui-ci est assuré principalement par l'affectation de ressources générales de la confédération, d'un pourcentage de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales (hydrocarbures) ainsi que d'une part de la redevance poids lourds.

Affecter une quote-part de TICPE au financement des AOM, avec une clé de répartition entre AOM restant à définir.

2 - Agence de financement des infrastructures de transport de France

MIEUX FAIRE CONTRIBUER LES USAGERS

Aujourd'hui, différents types de décisions sont prises par les AOM : la pratique de tarifs bas voire la gratuité, l'absence d'évolutions tarifaires, des augmentations tarifaires au regard du développement de l'offre de mobilité et/ou de l'inflation.

LA TARIFICATION : TROIS OBJECTIFS PARFOIS ANTAGONISTES, UNE DIVERSITÉ D'OPTIONS POUR LES AOM

La politique tarifaire doit concilier trois objectifs parfois antagonistes :

- couvrir les coûts de production du service,
- favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers,
- garantir la mobilité pour tous.

Si le GART partage avec la FNAUT, le MEDEF et l'UTPF la conviction que la tarification détermine moins le choix des usagers de recourir ou non aux transports publics que l'offre, la fréquence, le confort, la sécurité, il n'en reste pas moins qu'aujourd'hui **les choix tarifaires retenus par les AOM sont diversifiés et variés.**

Des politiques de **gratuité totale (ou limitée aux habitants du ressort territorial)**, comme à Dunkerque, Niort, ou Montpellier, ont vu le jour. Ce modèle, qui reste minoritaire, tend néanmoins à se développer, notamment dans les territoires où le rapport Recettes/ Dépenses est faible.

Par ailleurs, plusieurs AOM mettent en œuvre une **péréquation « horizontale »**, en modulant le taux de contribution des usagers selon le territoire (comme le fait le syndicat des mobilités Pays Basque-Adour). Le ratio recettes commerciales sur dépenses s'établit en effet en moyenne à 13 % sur l'ensemble du territoire de cette AOM, mais se situe autour de 10 % dans le Pays Basque intérieur rural et de 20 % sur les zones les plus urbanisées du littoral.

Enfin, d'autres AOM, dont les plus grandes agglomérations, ont fait le choix d'augmenter significativement la participation des usagers ces dernières années, pour garantir notamment un certain équilibre entre les recettes provenant des usagers et celles issues du versement mobilité.

Cette diversité d'approches se retrouve dans le débat public.

L'Institut Montaigne plaide en 2022 pour réorienter progressivement le financement des transports collectifs vers l'utilisateur, avec une cible de 50%, et pour rompre avec le modèle de l'abonnement illimité.

Le rapport sénatorial Maurey-Sautarel (2023) considère, quant à lui, qu'une augmentation de la participation des usagers aurait un effet négatif sur le report modal, et plaide davantage pour la mise en place de tarifications solidaires, financées par les politiques sociales plutôt que par les AOM elles-mêmes.

UNE PART EN BAISSÉ CONSTANTÉ

La part des recettes commerciales dans le financement des réseaux de transport public en France n'a cessé de baisser depuis 50 ans. Elle est passée de 70% en 1975 à 50% en 1995, puis 21% en 2000, pour s'établir à 17% en 2019 (investissement inclus, mais hors emprunt).

La politique tarifaire relevant de la libre

administration des collectivités territoriales, cette moyenne nationale agrège néanmoins des réalités locales très diverses, comme le rappellent ces chiffres (2019) issus du rapport Maurey-Sautarel. Il faut également noter que la part des recettes tarifaires dans les seules dépenses d'exploitation est légèrement supérieure.

Part des recettes tarifaires dans le budget des AOM

Investissement inclus (moyenne 17%)	Rennes (7%) Bayonne (5%) Lens (3%)	Aix Marseille (15%) Grenoble (15%) Saint-Etienne (15%) Angers (14%) Clermont-Ferrand (12%) Rouen (12%) Valenciennes (11%) Nice (11%)	Lille (19%) Toulon (18%) Toulouse (17%) Bordeaux (17%)	Tours (25%) Lyon (24%) Reims (22%) Montpellier (20%)	Strasbourg (32%) Nantes (26%)
	Exploitation seule (moyenne 23%)	Lens (5%)	Rouen (15%) Bayonne (14%) Clermont-Ferrand (13%) Valenciennes (11%)	Toulon (20%) Grenoble (19%) Aix Marseille (18%) Rennes (16%)	Bordeaux (24%) Lille (23%) Montpellier (23%) Reims (23%) Angers (22%) Toulouse (21%) Nice (21%) Saint-Etienne (21%)

Source : Rapport Maurey-Sautarel

Les tarifs ont de leur côté très faiblement augmenté ces dernières années. Ainsi, pour les AOM de province, la hausse du prix moyen entre 2017 et 2021 est certes de 6,3% pour un ticket extrait du carnet, mais de 2,2% pour un titre unitaire, 1,4% pour un abonnement mensuel, et seulement 0,3% pour un abonnement annuel.

DISPARITÉS EUROPÉENNES

On retrouve ces disparités au niveau européen : si le taux est de 20% à Madrid, il est de 35-40% à Francfort, Oslo, Stockholm, Stuttgart et Turin, autour de 45% à Helsinki, Athènes et Valence et entre 55 et 60% à Londres, Lisbonne et Copenhague³.

Contrairement à ce qu'on observe en

France, la tendance des dernières années montre également une augmentation de la part des usagers. En Suisse, le tarif moyen des billets de transport en commun a ainsi progressé de 40 % entre 1995 et 2018 alors que le revenu réel moyen n'augmentait que de 22 % sur la même période.

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

3 - Ces chiffres, issus du baromètre EMTA 2024, sont calculés selon une méthode légèrement différentes que ceux du rapport Maurey-Sautarel. Les taux pour les trois métropoles françaises recensées y sont ainsi différents (29% pour Toulouse, 37% pour Paris et 53% pour Lyon).

FLÉCHER UNE PARTIE DES RECETTES DU SECTEUR AUTOROUTIER DANS LE CADRE DU RENOUELEMENT DES CONCESSIONS

Au regard des enjeux de transition écologique et du contexte actuel très mouvant lié à l'avenir des concessions autoroutières, il pourrait être opportun de poser clairement le débat sur un nouveau modèle du secteur autoroutier.

Cela permettrait à la fois d'augmenter sa contribution aux investissements nécessaires à l'entretien et à la décarbonation de la route, et le faire participer au financement des mobilités dans leur ensemble.

CADRE ÉCONOMIQUE ET FISCAL DU MODÈLE CONCESSIF

Le modèle concessif autoroutier a généré, en 2022, un chiffre d'affaires de près de 11,5 Mds € au titre des recettes de péages, pour un résultat net de 3,8 Mds €, selon l'Autorité de régulation des Transports⁴. À travers la fiscalité courante (TVA, impôt sur les sociétés) ou la fiscalité appliquée aux contrats de concessions actuels (redevance domaniale, taxe d'aménagement du territoire), l'État a fait le choix d'en affecter une partie au budget de l'AFIT France, pour financer les investissements dans le domaine des infrastructures de transport.

À la suite du plan d'avenir pour les transports ferroviaires de 100 Mds € présenté par la Première ministre Élisabeth Borne en février 2023, la loi de finances 2024 a introduit une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport longue distance acquittée par les concessions autoroutières et certains grands aéroports. Les recettes de cette taxe, estimées à 600 M € par an, sont également affectées pour l'essentiel à l'AFIT France.

NOUVELLE DONNE EUROPÉENNE : LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE EUROVIGNETTE

La directive Eurovignette révisée, promulguée en 2022, a introduit le principe de « pollueur-payeur », prenant en compte les externalités dans le cadre de la tarification des infrastructures routières. La révision de la directive élargit son champ à l'ensemble des véhicules, y compris les véhicules légers - seuls les poids lourds étaient jusque-là concernés. Elle institue des redevances d'infrastructures, certaines obligatoires, d'autres facultatives.

Les redevances obligatoires visent à prendre en compte la congestion comme levier des externalités, modulant notamment les redevances - pour les véhicules lourds - et les péages - pour les véhicules utilitaires légers - en fonction de leur performance environnementale. Les règles d'affectation des redevances obligatoires restent inchangées par rapport à la version précédente de la directive.

D'autres redevances, que les États peuvent décider ou non de mettre en place, portent notamment sur les coûts externes - pollution atmosphérique et sonore, émissions de CO₂ - ou la congestion de trafic sur les tronçons routiers régulièrement saturés. Si les États décident de mettre en place des redevances facultatives, les recettes générées devront être utilisées pour lutter contre la congestion ou pour développer des systèmes de mobilité durable.

LE RENOUELEMENT DES CONCESSIONS :

UNE OCCASION HISTORIQUE DE REPENSER LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS

La mobilité du quotidien répond aux enjeux de transition écologique et de changement climatique, mais assure également l'intermodalité et le report modal, notamment de la route vers le rail.

La directive révisée a été transposée en droit français par la loi DDADUE promulguée le 10 mars 2023, ce qui laisse une grande liberté d'usage des différents leviers proposés.

L'interprétation des conséquences, tant techniques que financières, de la directive révisée sur un système aussi complexe que celui du système concessif français pose en effet de nombreuses questions qui n'ont pas encore trouvé de réponses à l'échelle nationale.

La perspective de l'échéance à venir des trois principales concessions autoroutières historiques entre 2031 et 2036 (SANEF, APRR, Vinci) met ainsi en débat deux alternatives possibles, mises en avant par le think tank TDIE.

La première constituerait en la fin des péages, et donc un **financement par le contribuable**. Cela se traduirait par une dépense supplémentaire d'environ 4 Mds € par an pour le budget de l'État.

La seconde passerait par un **financement par l'usager**, avec deux options :

- une contribution au seul financement du réseau autoroutier (entretien courant, régénération, modernisation ...);
- une contribution au financement des infrastructures de transport dans leur ensemble, voire plus largement aux mobilités du quotidien, tel que le permettrait la directive Eurovignette.

Dans la perspective de l'arrivée à échéance des principaux contrats de concession, il s'agirait d'**étudier différents mécanismes possibles**, qui permettent à la fois le maintien du financement des infrastructures autoroutières par leurs usagers (tarification), et une contribution significative au financement de la mobilité du quotidien.

Dans les cas où l'État ferait le choix d'un modèle concessif du secteur autoroutier repensé, il pourrait ainsi être envisagé **une contribution exceptionnelle directe en faveur de la mobilité du quotidien issues des péages ou redevances d'infrastructure**.

4 - <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/12/infographie-synthese-2022-pour-publication-1.pdf>

BAISSER LA TVA À 5,5% POUR LES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN

Des services de mobilité durables pour tous : c'est une nécessité absolue. Historiquement à 5,5 %, le taux de TVA appliqué aux transports du quotidien a été relevé par deux fois, à 7 % en 2012 puis 10 % en 2014. Revenir au taux de 5,5 % confirmerait les transports du quotidien comme un service de première nécessité.

ENJEU ÉCONOMIQUE ET TERRITORIAL

L'attractivité des services de mobilité passe à la fois par leur efficacité et par leur prix. Chaque année, les AOM investissent en moyenne 10 milliards d'euros dans les équipements et les infrastructures, soit un tiers de leur budget.

Rétablir le taux réduit de TVA pour les transports du quotidien leur apporterait des marges de financement nouvelles, sans augmentation tarifaire pour les usagers ni contribution supplémentaire des employeurs ou des budgets locaux.

Cette proposition vise à conforter les transports du quotidien comme un service de première nécessité. Leur rôle essentiel a d'ailleurs été confirmé lors de la crise sanitaire, au cours de laquelle les services ont continué à fonctionner pour faciliter les déplacements des Français.

L'offre supplémentaire ainsi déployée permettrait d'encourager les modes alternatifs à l'autosolisme, en finançant des offres adaptées à chaque territoire.

HISTORIQUE ET PERSPECTIVE EUROPÉENNE

La fixation d'un taux réduit pour les transports du quotidien est permise par le droit européen.

Ce taux était d'ailleurs de 5,5 % en France jusqu'en 2012. En portant le taux de TVA sur les transports publics à 7 % en 2012, puis à 10 % en 2014, l'État a fait perdre 250 M € de ressources annuelles aux AOMw.

D'autres pays européens ou voisins ont fait le choix des taux de TVA les plus bas -voire nuls- pour les transports publics du quotidien. C'est notamment le cas de la Belgique, de Chypre, de la Finlande, du Luxembourg, de Malte, du Royaume-Uni ou de la Suède.

ENJEU BUDGÉTAIRE ET ENVIRONNEMENTAL

Le retour à un taux à 5,5% permettrait à l'État de montrer sa volonté de soutenir durablement le développement des mobilités décarbonées pour tous.

A l'inverse, tirer argument du manque à gagner pour les finances de l'État illustrerait une forme d'inertie, d'autant plus que des baisses de TVA ont pu être effectuées par le passé sans la moindre compensation de recettes, à l'instar de ce qui s'est fait pour la restauration ou pour les établissements d'activité équestre...

Plus globalement, le véritable impact d'une mesure fiscale doit être évalué au regard des externalités positives qu'elle induit et non au seul « coût » qu'elle génère.

Or la baisse de la TVA contribuerait à proposer une offre de mobilité accessible, diversifiée et écologique, qui bénéficierait directement aux territoires en termes d'attractivité économique, d'équilibre territorial et de pollutions évitées.

Revenir à un taux à 5,5% pour l'ensemble des mobilités du quotidien (transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap)

Pour que cette proposition conserve toute sa pertinence, il sera nécessaire, pour le gouvernement, de veiller à ce que l'évolution de la quote-part de TVA allouée au financement des collectivités locales soit neutralisée des évolutions du taux de TVA pour la mobilité du quotidien.

POURQUOI BAISSER LA TVA SI CE N'EST PAS POUR BAISSER LE PRIX DES TITRES ?

La baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire. Dans le cas de son adoption, les AOM resteraient d'ailleurs libres de choisir de faire évoluer ou non leurs tarifs.

Cependant, l'objectif premier de cette mesure est plutôt de dégager des marges de manœuvre pour contribuer

au développement des politiques de mobilité des AOM et au financement des investissements nécessaires à la transition énergétique des flottes de véhicules, à l'amélioration du maillage des réseaux et de la fréquence de l'offre, à la rénovation des infrastructures et au développement de nouveaux services de mobilité.

AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES PROVENANT DE LA FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE À LA MOBILITÉ

Différents mécanismes de régulation du carbone peuvent être appliqués en Europe et ailleurs dans le monde, parmi lesquels on peut retrouver la taxe carbone, ou les quotas carbone, par exemple⁵. Ces deux dispositifs visent un objectif commun : appliquer le principe « pollueur-payeur » pour que les plus importants émetteurs de CO₂ s'acquittent des coûts liés à la pollution, et, à terme, modifient leurs comportements.

LA COMPOSANTE CARBONE

La Suède a été pionnière en introduisant, en 1991, une taxe carbone qui est, aujourd'hui, la plus élevée au monde, à 120 € la tonne d'équivalent CO₂. Ce mécanisme de fiscalité environnementale permet de prendre en compte les émissions de CO₂ produites. Elle constitue une incitation fiscale, par un signal-prix tant pour les entreprises que les particuliers, incitant à réduire l'usage d'énergies polluantes.

Introduite en France en 2014, la composante carbone repose sur une fraction de

taxation des principales énergies fossiles, dont la TICPE. Elle devait augmenter progressivement de 7 €/tCO₂ en 2014, 30,5 €/tCO₂ en 2017 pour atteindre 100 €/tCO₂ en 2030.

À la suite du mouvement des Gilets Jaunes en 2018, le gouvernement a décidé de geler la composante carbone à 44,60 €/tCO₂ dont les recettes sont, depuis la suppression du compte d'affectation spéciale « Transition énergétique » au 1er janvier 2021, affectées directement au budget de l'État.

Année	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Recettes de la composante (Mds €)	1,3	2,6	4,1	58	8,1	8,2	6,8	7,9	7,7	7,3

Source : Budget Vert (PLF 2025)

Piste n° 1 : Affecter une partie des recettes de la composante carbone dans sa trajectoire actuelle (44,60 €/tCO₂) à la mobilité, en dérogeant au principe d'universalité budgétaire.

Piste n° 2 : Affecter une partie des recettes de la composante carbone actuelle à la mobilité tout en reprenant sa trajectoire initialement prévue vers un objectif de 100 €/tCO₂, de manière graduelle et en déterminant son articulation avec le SEQE-UE, afin de favoriser son acceptabilité sociale.

LE SEQE-UE « HISTORIQUE » : ETS 1

Le marché européen du carbone (SEQE-UE) repose, depuis 2005, sur le premier marché des quotas d'émissions EU ETS 1. Basé essentiellement sur la mise aux enchères de quotas d'émissions, ce premier marché concernait initialement la production d'électricité et les industries lourdes. Il a été élargi aux secteurs aérien (2013) et maritime (2023).

Basé essentiellement sur la mise aux enchères de quotas d'émissions, ce premier marché est générateur de 40 Mds € de

recettes pour 2022, dont près des trois quarts (29,7 Mds €) ont été reversés aux États-membres. Les recettes pour la France sont en augmentation constante, passant de 727 M € en 2020 à 2,56 Mds € en 2024.

Initialement affectées pour moitié à des actions en faveur du climat (en France, à l'ANAH pour financer *Ma Prime Renov*), ces recettes nationales doivent depuis 2023 être intégralement fléchées vers des mesures en faveur du changement climatique.

LE NOUVEAU SEQE-UE : ETS 2 ET FSC

À compter de 2027-2028, un second marché des quotas carbone EU ETS 2 concernera le transport routier et le secteur du bâtiment, par une augmentation du prix des carburants et de chauffage du fait d'une cotation du carbone. Les États membres devront affecter les recettes générées par EU ETS 2 (260 Mds € pour la période 2026 à 2032, soit environ 37 Mds € par an) à des politiques de rénovation des bâtiments et en faveur des transports.

Afin de protéger les populations vulnérables, un Fonds Social pour le Climat (FSC) sera mis en place à l'échelle européenne dès 2026, alimenté à la fois par les recettes d'EU ETS 2 (lorsqu'il sera effectif) et par des cofinancements nationaux, pour un montant attendu de 87 Mds € sur la période 2026-2032 (12,4 Mds par an). Les États doivent définir

la déclinaison nationale du fonds d'ici juin 2025, après une procédure de consultation publique obligatoire.

La France devrait ainsi percevoir chaque année entre 6 et 8,5 Mds € au titre de la déclinaison nationale du FSC et du solde d'EU ETS 2 alloué aux différents États-membres.

La vocation principale du FSC est de financer des actions ciblées vers les populations vulnérables : chèques-rénovation, chèques-transport... Cela n'interdit pas de financer, de manière complémentaire, des solutions de mobilité à faible ou zéro émission, tant individuelles que collectives. Quant au solde d'ETS 2, les États-membres disposeraient de plus de latitude pour financer, par exemple, des solutions de mobilité alternatives pour répondre à des objectifs de report modal.

Piste n° 3 : Affecter une partie des recettes du SEQE-UE (ETS 1 et 2) revenant à la France vers la mobilité du quotidien, d'autant que le secteur du bâtiment bénéficie déjà d'une part de recettes provenant d'ETS 1, ainsi que du dispositif des certificats d'économie d'énergie.

Cette piste n'est pas exclusive des deux premières. L'articulation restera à définir entre la composante carbone existante et les deux marchés européens.

FAIRE ÉVOLUER LE VERSEMENT MOBILITÉ

Assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés, le versement mobilité contribue au financement des AOM locales hors Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités (12 Mds€ en 2024, soit environ 45% de leur budget), tout en permettant de maintenir une tarification abordable. La loi de Finances 2025 a donné la possibilité aux Régions d'instaurer un versement mobilité régional plafonné à 0,15 % dont 10 % seront redistribués aux Communautés de communes pour financer leurs politiques de mobilité.

Il œuvre, depuis sa création, à la mise en place d'un maillage de réseaux de transport au service du bassin de vie et de ses habitants. Les inquiétudes quant à sa pérennité semblant levées, différentes pistes d'évolution sont proposées.

BAISSER LE SEUIL DU VERSEMENT MOBILITÉ

À sa création et jusqu'en 2015, le seuil du versement mobilité était fixé à plus de 9 salariés. Il concerne, depuis 2016, les employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés. Cette hausse du seuil avait pour but d'harmoniser les seuils d'effectifs pour les déclarations sociales.

Cette disparité est cependant profondément discutable, car les employeurs de

moins de 11 salariés bénéficient tout autant des services de mobilité, sans pour autant contribuer à leur financement.

Deux alternatives sont ainsi proposées.

Piste n° 1 : Étudier l'abaissement du seuil d'assujettissement ainsi que l'hypothèse de mise en place d'un taux réduit en-deçà de 11 salariés.

MAJORER LES TAUX PLAFOND DU VERSEMENT MOBILITÉ POUR LES AOM LOCALES

En dehors de la mise en place des bonus « intercommunalité » en 1999 (+ 0,05%) et « commune touristique » en 2010 (+ 0,20%), les taux plafonds du versement mobilité des AOM hors Île-de-France n'ont pas évolué depuis 1992. Certaines collectivités,

dont la majorité des AOM dotées d'un TCSP lourd, sont ainsi d'ores et déjà au plafond et ne disposent plus de marges de progression possibles. A l'inverse, les évolutions de taux ont été plus régulières en Ile-de-France depuis 2012.

TAUX PLAFOND DE VERSEMENT MOBILITÉ

Hors Ile-de-France, hors bonus intercommunalité et commune touristique

+ de 100 000 hab. avec un projet d'infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé	1,75%	Paris, 92, 93, 94	2,95%
+ de 100 000 hab.	1%	Autres communes, définies par décret	2,01%
50-100 000 hab. avec un projet d'infrastructure de transport collectif en site propre	0,85%	Autres communes	1,6%
Moins de 100 000 hab.	0,55%		

Piste n° 2 : Augmenter les taux plafonds du versement mobilité pour les différentes strates d'AOM hors Ile-de-France, par équité avec Ile-de-France Mobilités

Le déplafonnement du versement mobilité hors Ile-de-France pourrait se traduire par :

- Une hausse de 0,5 point des taux plafond du VM pour toutes les AOM, sans condition
- Un bonus supplémentaire de 0,2 points si l'une des conditions suivantes est remplie :
 - développement, refonte ou amélioration substantielle de l'offre de mobilité nécessitant des dépenses d'investissement et de fonctionnement nouvelles.
 - engagement de la collectivité de maintenir une stabilité de la part « employeur » dans les dépenses de fonctionnement de l'AOM (modèle protocole d'accord IDFM).
 - accord préalable des parties prenantes directes de la mobilité sur le territoire (usagers / employeurs) selon une procédure de consultation locale à définir.

Piste n° 3 : Créer un bonus « offre supplémentaire » : Une AOM -d'ores et déjà au taux plafond de VM- pourrait actionner ce bonus à la condition de justifier d'un développement, d'une refonte ou d'une amélioration substantiels de l'offre de mobilité nécessitant des dépenses d'investissement ou de fonctionnement nouvelles.

Piste n° 4 : Instaurer un taux réduit de versement mobilité pour les communes de communes qui n'organisent pas de lignes régulières. Le taux réduit pourrait être de 0,3%. La liste des services de mobilités actives, partagées voire de TAD devra être mentionnée dans la délibération d'instauration du VM.

FAIRE ÉVOLUER LES MODALITÉS DE COLLECTE DU VERSEMENT MOBILITÉ ADDITIONNEL (VMa)

Les syndicats mixtes de type « loi SRU » peuvent lever le versement mobilité additionnel (VMa) pour financer des actions d'intermodalité de manière à favoriser la mobilité entre les territoires de leurs membres. Cinq d'entre eux le font actuellement⁶, et d'autres y réfléchissent.

La LOM définit le périmètre de perception du VMa par rapport à la notion d'aire urbaine. Or l'INSEE n'utilise plus cette notion, et les périmètres ne peuvent plus évoluer.

Par ailleurs, depuis la loi SRU, le taux plafond de VMa levé dans les aires urbaines et hors ressort territorial est de 0,5%. Cependant, depuis la LOM, l'ensemble du territoire national est désormais couvert par une AOM. Dans les ressorts territoriaux, le cumul VM et VMa ne peut dépasser un certain seuil fixé par la loi et par circulaire, impliquant qu'on ne peut finalement lever du VMa que dans les territoires de moins de 100 000 habitants.

Piste n° 5 : Faire évoluer le périmètre de perception du VMa, en le définissant par rapport aux limites territoriales des EPCI qui composent le syndicat mixte SRU et non à la notion d'aire urbaine, afin de mieux correspondre aux besoins de mobilité des territoires.

Piste n° 6 : Faire du VMa un vrai versement mobilité additionnel. Celui-ci -à une hauteur inférieur à 0,5% mais avec une assiette plus large- pourrait être levé dans tous les ressorts territoriaux, en fléchant les ressources complémentaires vers des actions ou des services contribuant à l'intermodalité.

AFFECTER UNE PARTIE DES RECETTES DU SECTEUR AÉRIEN À LA MOBILITÉ

Le secteur aérien pourrait légitimement contribuer directement au financement de la mobilité du quotidien. Il est, d'une part, une source majeure d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques. D'autre part, il profite d'une fiscalité avantageuse en comparaison des autres modes de transport. Enfin, 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.

UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL MAJEUR

Selon l'ADEME, le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de la France) a un impact de plus en plus important sur le plan environnemental et climatique, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle mondiale.

En 2019, en France, le secteur aérien a

ainsi émis directement 24,2 M de tonnes de CO₂, soit +85% par rapport à 1990 (vols intérieurs et vols internationaux au départ de la France). Les émissions de CO₂ du secteur aérien représentent l'équivalent de 5,3 % des émissions globales de la France, une part deux fois plus importante qu'il y a 30 ans.

PANORAMA DE LA FISCALITÉ EXISTANTE

Au niveau national, ce secteur est soumis à différents types de taxes, dues par les entreprises de transport aérien (quel que soit leur nationalité ou leur statut juridique) qui embarquent un passager au départ du territoire français, et notamment :

- la taxe sur le transport aérien de passagers regroupant, depuis 2021, le tarif de l'aviation civile, le tarif de solidarité, ainsi que le tarif de sûreté et de sécurité tout comme le tarif de péréquation aéroportuaire ;
- la taxe sur le transport aérien de marchandises intégrant le tarif de l'aviation civile et le tarif de sûreté et de sécurité ;
- la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

Les recettes issues de ces différentes taxes ont de multiples affectataires, en particulier le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » de l'État, mais aussi les entreprises publiques ou privées exploitant des aéroports ou groupement

d'aéroports pour financer les services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Pour ce qui est spécifiquement du tarif de solidarité, une partie de ses recettes finance d'une part le Fonds de solidarité pour le développement (FSD) dans le cadre de la participation de la France au

financement des programmes mondiaux de santé publique (plafond de 210 M € pour 2024), et d'autre part, depuis 2020, l'AFIT France (plafond de 252 M € pour 2024).

DES EXEMPTIONS FISCALES PERMISES PAR LE DROIT EUROPÉEN, MAIS QUI INTERROGENT

Le secteur aérien a par ailleurs été intégré au système européen des quotas d'émissions (SEQUE-UE) à partir de 2013. Il peut cependant jouir, dans les cadres nationaux, d'exemptions fiscales, permises par la législation européenne.

En France, le kérosène pour les vols intérieurs est ainsi exempté de fiscalité sur les carburants, c'est-à-dire de TICPE (TVA comprise) tout comme de composante carbone. Les vols intérieurs bénéficient également d'une TVA réduite à 10% tandis que les vols intra-européens et internationaux sont exemptés de TVA.

D'après plusieurs organisations non gouvernementales, telles que le Réseau Action Climat ou encore Transport et Environnement, ces différentes niches fiscales pour le secteur aérien représenteraient, en France, un manque à gagner pour l'État d'environ 10 Mds € par an (6,1 Mds € d'exemptions fiscales et 3,9 Mds € de TVA).

Plusieurs pays européens ont fait le choix politique de ne pas exempter les vols intérieurs de la fiscalité sur le kérosène (Norvège, Pays-Bas) ou y réfléchissent (Belgique).

Piste n° 1 : Généralisation de la TICPE sur l'ensemble des vols

Introduire progressivement, par équité fiscale avec les autres secteurs et autres modes de transport, la TICPE sur le kérosène pour l'ensemble des vols, à l'échelle nationale et européenne (via des accords bilatéraux entre les États membres).

Piste n° 2 : Taxe additionnelle sur le transport de passagers

Mettre en place a minima une taxe additionnelle à la taxe sur le transport aérien de passagers uniquement.

Piste n° 3 : Taxe additionnelle à celles sur les transports de passagers et de marchandises et sur les nuisances sonores

Mettre en place des taxes additionnelles à la taxe sur le transport aérien de passagers, mais aussi de marchandises, ainsi qu'à la taxe sur les nuisances sonores.

FAIRE CONTRIBUER LES ACTEURS DE LA LOGISTIQUE URBAINE ET DU E-COMMERCE

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 les réseaux de transport public. Il est proposé d'actionner différents leviers en s'inspirant notamment d'expériences étrangères.

Ces dispositifs fiscaux permettraient non seulement de contribuer à la mobilité du quotidien, par l'affectation du produit à leur développement, 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.

UNE ACTIVITÉ CROISSANTE, UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET TERRITORIAL NON COMPENSÉ

Sur les 1,5 Md⁷ de colis distribués en France en 2022, près de 1,2 Md sont livrés à domicile à des particuliers⁸.

Selon les chiffres publiés par la Fédération E-commerce et Vente à Distance (FEVAD), le chiffre d'affaires du secteur du e-commerce représente 62,9 Mds € en 2023 (produits seulement, à l'exclusion des services).

Par ailleurs, les principaux transporteurs qui opèrent des prestations de transport pour le compte des entreprises de e-commerce ont vu leur chiffre d'affaires augmenter du fait de la progression des achats en ligne en France.

Une étude récente de l'ADEME⁹ précise que l'avantage environnemental du commerce en ligne par rapport au commerce en

magasin n'est pas réellement démontré, et qu'il en est de même pour la livraison en point de retrait par rapport à la livraison à domicile, ou de la livraison à délai classique par rapport à la livraison rapide ou express. L'activité de livraisons de colis est indéniablement source d'impacts négatifs avérés, notamment sur nos réseaux de transport public pénalisant ainsi directement leur vitesse commerciale. En effet, environ 80% des livraisons sont généralement réalisées en double file ou en stationnement gênant pour les livraisons aux particuliers. Cela peut tout à fait légitimer la mise en place de mécanismes de type « pollueur-payeur » ou « utilisateur-payeur ».

7 - ARCEP, Observatoire du courrier et du colis, données 2022, page 15 : https://www.arcep.fr/fileadmin/cru-1714402758/user_upload/observatoire/courrier-et-colis/2022/observatoire-courrier-colis-2022_oct2023.pdf

8 - Selon Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine.

9 - ADEME, avril 2023, Commerce en ligne : Impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements

UNE IDÉE DÉJÀ PORTÉE, ET TOUJOURS D'ACTUALITÉ

Dans le cadre des PLF pour 2019 et 2020, des amendements du député Benoît Potterie proposaient déjà de « rétablir l'équité fiscale et territoriale entre tous les acteurs du commerce par une incitation écologique et comportementale », avec une participation forfaitaire pour les livraisons de colis, en fonction du montant de la transaction (de 1 € en deçà de 100 € à 5 € au-delà de 1000 €), et une exonération pour les colis retirés en point-relais ou magasin.

En 2021, le rapport de la mission Duron sur le modèle économique des transports collectifs préconisait à son tour l'étude d'une taxation des livraisons par le biais des plateformes de vente par internet, de manière à intégrer dans le coût complet du colis une partie des externalités négatives qu'il génère (circulation, congestion et pollution). La taxation des colis est, selon le rapport précité, également « souhaitable tout à la fois pour donner un signal prix sur une pratique très déstabilisante pour le commerce et l'attractivité des centres-villes ». La mise en place d'une écocontribution sur les colis permettrait notamment, selon le rapport, de modifier les comportements d'achat en incitant à la livraison en point-

relais pour redynamiser les commerces de centre-ville. Cela participerait également aux objectifs de santé publique visant à limiter la sédentarité et favoriser l'activité physique.

La France pourrait s'inspirer d'expériences étrangères en la matière telles que :

- la taxe appliquée, depuis juillet 2022, par l'État du Colorado aux États-Unis (27 cts\$ sur chaque commande livrée par un véhicule à moteur dans l'État), pour lesquelles les recettes, estimées à 120 M € /an, sont affectés au financement des infrastructures de transport du Colorado ;
- la décision de la ville de Barcelone d'appliquer, à compter de mars 2023, une taxe de 1,25 % sur les entreprises de livraison qui ont pour clients les e-commerçants comme Amazon, et réalisant un chiffre d'affaires de plus d'1 M €. La ville attend une décision de la Cour Suprême de Catalogne pour la mettre en place après un recours des opérateurs concernés par cette mesure auprès de Cour Supérieure de Justice de Catalogne en juillet 2024 qui l'avait suspendu.

Piste n° 1 : Appliquer une écocontribution sur chaque colis distribué en France (à situer entre 0,50 € et 1,50 € par exemple).

Piste n° 2 : Faire contribuer les entreprises de e-commerce directement ou leurs transporteurs (hors livraisons en point relais).

FINANCER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

PAR LES PLUS-VALUES IMMOBILIÈRES ET FONCIÈRES

Même quand les infrastructures de transport sont pensées avant les opérations de développement urbain, elles n'en bénéficient financièrement que très rarement. 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 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 fiscaux ou de valorisation foncière et immobilière.

DES EXPÉRIENCES ÉTRANGÈRES RÉUSSIES

Certains pays européens financent leurs projets d'infrastructure directement par des dispositifs de valorisation foncière et immobilière.

En Espagne, par exemple, le projet de la gare multimodale de Sagrega à Barcelone, réalisé dans le cadre d'une opération immobilière importante, est actuellement financé en partie grâce à la vente de terrains à bâtir aux marges de la gare et auparavant dans l'enceinte ferroviaire.

De même, la métropole de Barcelone

a institué, grâce à une loi votée par le Parlement de Catalogne en 2010, une taxe additionnelle à la taxe sur les biens immobiliers de 0,15% payée par l'ensemble des propriétaires pour financer différentes compétences métropolitaines dont les transports publics et la mobilité.

Ces différents mécanismes se retrouvent également à Copenhague, dont le métro a été financé par des mécanismes de ventes de terrains par la ville et l'État danois mais aussi grâce à de la fiscalité foncière.

DES TENTATIVES AVORTÉES DE MISE EN ŒUVRE DE MÉCANISMES DE REDISTRIBUTION

Hors Île-de-France, des dispositifs de taxation des plus-values immobilières liées à la réalisation d'infrastructures de transport public avaient été introduits dans la loi Grenelle 2 de 2010, mais jamais mis en place, puis supprimés en 2014 :

- une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures de transports collectifs en site propre, pouvant être instituée par les AOM, pour financer des équipements et infrastructures de transport ;
- une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures ferroviaires, instituée par les régions ou par l'État (avec une affectation à l'AFIT France).

Une taxe sur les plus-values immobilières consécutives à la réalisation d'infrastructures de transport collectif avait également été mise en place en 2010 dans le cadre de la loi relative au Grand Paris Express. Calculée sur la base de taux

différenciés en fonction de la distance entre le bien immobilier et une nouvelle gare¹⁰, et limitée à 5 % du prix de cession, ses recettes étaient affectées au budget de la Société du Grand Paris. Cette disposition a été supprimée au 1^{er} janvier 2011.

Piste n° 1 : Mettre en place une taxe sur les plus-values immobilières et foncières réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers, dans un périmètre à définir, autour de nouvelles infrastructures de transport (gares, stations, ...)

SOCIÉTÉS DE PROJET ET FISCALITÉ DÉDIÉE

Les communes et les EPCI peuvent, s'ils le décident, instituer une taxe spéciale d'équipement au profit de leurs établissements publics fonciers locaux chargés de réaliser les acquisitions foncières et immobilières. Celle-ci constitue une taxe additionnelle aux taxes foncières (sur les propriétés bâties et non bâties) et à la cotisation foncière des entreprises. Ses recettes sont fléchées vers les établissements publics fonciers.

Cet outil est notamment mobilisé par les sociétés de projet (sur le modèle de la Société du Grand Paris), rendues possibles par la LOM pour financer les projets de lignes ferroviaires d'envergure, en y adossant des fiscalités dédiées.

La Société du Grand Paris (SGP) s'est ainsi vue attribuer une taxe spéciale d'équipement

pour financer ses différentes missions dans le cadre du Grand Paris Express. Elle représente, pour 2023, 67 M € de recettes foncières à la faveur de la SGP.

Une telle taxe finance également la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) dans le cadre de l'aménagement des lignes à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax, (24 M € de recettes pour 2023). Elle est complétée par une taxe spéciale complémentaire sur les contributeurs assujettis à la CFE¹¹ (21,5 M €), et une taxe additionnelle à la taxe de séjour (11 M €).

L'EPL SLNPCA¹² est quant à lui adossé sur une taxe annuelle sur les bureaux, locaux commerciaux, de stockage et surfaces de stationnement, et sur une taxe additionnelle à la taxe de séjour.

Piste n° 2 : Introduire une taxe additionnelle à la taxe foncière (sur le modèle d'autres exemples européens), et/ou des taxes additionnelles aux taxes spéciales d'équipement existantes sur les propriétés bâties et non bâties en France.

TAXE SUR LES BUREAUX

Instituée en 1990 en Île-de-France, la taxe sur les surfaces de bureaux a vu son assiette élargie aux locaux commerciaux et de stockage puis aux surfaces de stationnement. Depuis 2011, les recettes de cette taxe sont notamment affectées à la Société du Grand Paris (601 M € en 2021).

Piste n° 3 : Généraliser la mise en place de la taxe sur les surfaces de bureaux déjà en vigueur en Île-de-France à l'ensemble du territoire national.

INGÉNIERIE IMMOBILIÈRE

Certains opérateurs de transport public (comme la RATP et la SNCF) réalisent de l'ingénierie immobilière et foncière. Ils acquièrent des terrains en amont des projets pour les revendre, soit à travers des permis de construire pour des terrains en friche, soit par la réalisation en propre d'opérations immobilières, à proximité de projets de transport ou de gares.

Piste n° 4 : Elargir les possibilités de capter une partie des plus-values foncières et immobilières, afin de faciliter le financement par les AOM, les collectivités locales et les opérateurs de transport des projets d'infrastructures dans le cadre de grands projets immobiliers, notamment par la propriété foncière anticipée des maîtres d'ouvrage des terrains nus dans un périmètre de proximité immédiate des nouvelles infrastructures (gares, stations...).

10 - 30 % pour les biens situés à moins de 800 mètres d'une entrée de gare de voyageurs, et 15 % pour les biens situés entre 800 et 1200 mètres d'une entrée de gare

11 - CFE : contribution foncière des entreprises.

12 - EPL SLNPCA = Etablissement public local Société ligne nouvelle Provence Côte d'azur

INTRODUIRE DES DISPOSITIFS DE MAÎTRISE, VOIRE DE RÉDUCTION, DE L'USAGE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE

Avec les objectifs de réduction de notre empreinte environnementale et de qualité de l'air, il est nécessaire de repenser les outils de maîtrise, voire de réduction, de la place de la voiture particulière, et de mobiliser tout ou partie des recettes pour financer des solutions de mobilité alternatives.

PÉAGES URBAINS

En France, la loi Grenelle 2 avait instauré la possibilité, pour les agglomérations d'au moins 300 000 habitants, de mettre en place un péage urbain, de manière expérimentale, pour une durée de trois ans. Sans décret d'application, la mesure n'a jamais été rendue opérationnelle et la loi de finances pour 2022 est venue l'abroger.

Néanmoins, le péage urbain ou ses dérivés (zones à trafic limité, *low emission zone*...) ont montré leur efficacité dans d'autres pays européens (Italie, Norvège, Royaume-Uni, Suède...) , où leurs recettes participent directement au financement des politiques de mobilité à l'échelle locale.

Piste n° 1 : Réintroduire des systèmes de péage urbain, plus souples et acceptables socialement, en laissant à chaque AOM la capacité de l'expérimenter et de décider des niveaux tarifaires à mettre en place, tel que cela se pratique en Norvège notamment.

FOCUS : LE PÉAGE URBAIN D'OSLO

Une modulation selon l'heure de passage et l'impact environnemental du véhicule, avec :

- un tarif « normal » et un tarif « heures de pointe » (majoration d'environ 20% de 6h30 à 9h et de 15h à 17h en semaine) ;
- un tarif de base pour les voitures à essence et les voitures hybrides, une surcote (15%) pour les voitures diesel et les véhicules lourds, un « demi-tarif » pour les voitures électriques et la gratuité pour les voitures roulant à l'hydrogène.

Source : <https://www.visitoslo.com/fr/transport/en-voiture/peages/>

Une organisation en trois zones (une extérieure, et deux zones intérieures), avec des péages automatisés :

- au niveau de la zone extérieure, paiement uniquement en direction de la ville, pas à la sortie
- au niveau des deux zones intérieures, paiement pour chaque passage d'un péage.

CARTE MULTIMODALE

Depuis plusieurs années, le GART plaide pour que chacun puisse accéder à l'ensemble de l'offre publique de mobilité, sans devoir à chaque fois s'adapter à la diversité des supports et des titres propres à chaque réseau de transport, voire à chaque type de service (train, bus, vélo, autopartage, covoiturage, trottinettes...).

La présente proposition poursuit cette réflexion, en y intégrant l'usage de l'espace public par les automobilistes. Ceux-ci auraient ainsi le choix entre différentes solutions de mobilité, et participeraient à leur financement. Si le stationnement devait être intégré à la carte, soit par abonnement soit à chaque usage, cela pourrait faciliter le reversement de tout ou partie des recettes aux AOM.

Cette simplification encouragerait les Français à utiliser les solutions de mobilité collectives, qu'il s'agisse d'un usage quotidien — domicile-travail par exemple — ou de recours plus ponctuels.

Grâce à une plateforme unique, développée sous l'égide de l'État et indépendante des plateformes privées, les usagers pourraient non seulement acheter et conserver leurs titres, mais également être accompagnés et guidés en temps réel avec le développement de fonctionnalités de calcul d'itinéraire, d'offre de services et de prévision du trafic.

Sur ce plan, la France accuse un retard certain sur d'autres pays européens. Dès

2011, les Pays-Bas ont mis en place un système billettique unique et interopérable à l'échelle nationale qui fait figure de modèle en Europe et dans le monde. Le système OV-Chipkaart, développé par l'industriel français Thalès, est ainsi utilisable sur l'ensemble de l'offre de transports, quel que soit l'opérateur et le mode de mobilité (train, bus, tram, métro, ferry, location de vélos ou de voitures en autopartage, etc.). Le voyageur passe sa carte magnétique devant un lecteur à chaque entrée et sortie du réseau et à chaque correspondance, permettant de calculer le tarif de son trajet.

En 2023, le ministre délégué aux transports, Clément Beaune, annonçait son intention de développer en France, un dispositif de billet unique sur le modèle du système mis en œuvre aux Pays-Bas. En avril 2024, le premier comité de pilotage du projet « Titre de transport unique national » a réuni le Ministère délégué aux transports, le GART et Régions de France. Plusieurs territoires pilotes ont été identifiés, afin d'expérimenter en 2025 différentes solutions techniques.

S'il s'agit pour l'instant d'une expérimentation qui se concentre sur les offres de mobilité collective, il serait sans doute intéressant de poursuivre cette réflexion en y intégrant à terme la problématique du stationnement, de l'autopartage et du co-voiturage.

Piste n° 2 : Mettre en place une « carte multimodale » permettant aux automobilistes d'utiliser soit l'espace public avec leur voiture particulière -accès et stationnement-, soit le réseau de transport public dont le tarif correspondrait à l'acquisition d'un abonnement de transport public.

3 QUESTIONS À BERNARD SOULAGE, PRÉSIDENT DU CONSEIL SCIENTIFIQUE DU GART

Depuis sa création en 2011, le Conseil scientifique a pour objet d'apporter un éclairage original au Conseil d'administration. Ses membres se composent d'experts, de chercheurs et d'anciens élus ayant contribué à l'émergence d'une véritable culture de la mobilité durable en France ainsi qu'en Europe.

Il est présidé par Bernard Soulage, ancien vice-président de la Région Rhône-Alpes, qui a coordonné les travaux qui ont mené aux dix propositions du GART.

1 POURQUOI AVEZ-VOUS MENÉ CE TRAVAIL SUR LE MODÈLE ÉCONOMIQUE ?

Dans la perspective des élections présidentielle et législatives de 2022, le GART avait fait sept propositions pour replacer les mobilités du quotidien au cœur des politiques publiques. Certaines portaient d'ailleurs déjà sur les marges de manœuvre financières indispensables à l'action des AOM (TVA à 5,5%, transformation des avances remboursables en subvention...).

Le conseil d'administration du GART a souhaité poursuivre cette réflexion, sous l'angle plus spécifique du financement des mobilités du quotidien, face au mur d'investissement et de fonctionnement qui se profile. Il a confié cette mission au conseil scientifique, qui réunit différents experts du secteur, afin de dresser un état des lieux des besoins et des solutions.

L'action des AOM répond à plusieurs urgences, à la fois nationales et locales : urgence environnementale, sociale, territoriale, économique... Autant de défis auxquels les acteurs locaux ne peuvent répondre seuls, car le modèle économique actuel est à bout de souffle.

Le financement des mobilités du quotidien -en fonctionnement et en investissement- doit redevenir un défi collectif. Il nous faut trouver de nouvelles ressources, fondées sur des solidarités nouvelles, notamment au regard des externalités positives -économiques, environnementales, sociales- des transports publics, et des externalités négatives de certaines mobilités.

RAPPEL : les 7 propositions de 2022

1. Engager l'état à hauteur de 5 milliards d'euros en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement
2. Rétablir la TVA à 5,5% pour augmenter la capacité d'investissement des AOM
3. Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
4. Garantir la pérennité du versement mobilité
5. Développer un titre unique pour toutes les mobilités à l'échelle nationale
6. Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
7. Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions

2 S'AGIT IL D'UNE SYNTHÈSE DES DIFFÉRENTES PROPOSITIONS PORTÉES DANS LE DÉBAT PUBLIC DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES ?

Il ne s'agit pas d'un rapport, mais d'une plateforme de propositions. C'est le résultat de deux années de réflexion et discussion entre les membres du GART -élus, techniciens, conseil scientifique-, afin de retenir celles qui paraissent à la fois consensuelles et opérationnelles à court, moyen et long terme.

Nous avons pu enrichir nos réflexions en nous appuyant sur les travaux menés ces dernières années par des experts (Mission Duron), des think tanks (TDIE, Institut Montaigne...). Ils se sont interrogés, comme nous, sur la diversité des solutions retenues ailleurs en Europe et dans le monde, sur certaines expériences inabouties en France, et sur l'apparition de nouveaux outils réglementaires et fiscaux au niveau communautaire. Ils font unanimement le constat d'un besoin de ressources nouvelles.

Ces rapports ont nourri notre réflexion, qui a également été alimentée par des contributions individuelles et collectives des membres du Conseil scientifique, des échanges avec les principales associations d'élus (AMF, France urbaine, intercommunalités de France, Régions de France, FNAUT...), et une analyse de quatre modèles européens de financement de la mobilité (Allemagne, Italie, Norvège, Pays-Bas).

Nous avons ainsi identifié une trentaine de pistes, sur lesquelles les membres du Conseil d'administration ont été appelés à voter. Ils ont retenu dix propositions phares, qui ont ensuite été affinées pour aboutir au présent document.

Liste des 10 pistes retenues par les administrateurs du GART après consultation

	Proposition	Vote
Baisse de la TVA	H1 - Baisser le taux de TVA à 5,5 % pour les transports publics	76,2%
Versement mobilité	A2- Majorer les taux en cas de mise en place d'un service structurant ou d'une offre complémentaire	76,2%
	A1- Abaisser le seuil du nombre de salariés assujettis au versement mobilité	47,6%
Réaffectation de taxes nationales	G1- Répartir les taxes issues de la route en faveur de la mobilité	71,4%
	G2- Flécher les recettes des concessions autoroutières à la mobilité	66,7%
Fiscalité environnementale	C1- Affecter tout ou partie de la composante carbone à la mobilité, voire poursuivre sa trajectoire	57,1%
Logistique	J1- Taxer les livraisons de logistique urbaine (colis, véhicules, chiffre d'affaires des entreprises de livraison)	57,1%
Plus-values immobilières	N1- Expertiser de nouveau le potentiel des plus-values immobilières	42,9%
Secteur aérien	F1- Taxer le secteur aérien très émetteur de CO2	42,9%
Autre	Réintroduire des systèmes de péage urbain, plus souples et acceptables socialement	41,3 %

3 | QUELLES SONT LES PROCHAINES ÉTAPES ?

Certaines des propositions relèvent de la loi. Leur mise en œuvre nécessitera donc que le gouvernement et le Parlement les reprennent dans le cadre du projet de loi de finances -pour les mesures d'ordre fiscal- ou dans un projet ou une proposition de loi plus spécifique aux mobilités ou aux territoires.

D'autres propositions ont un calendrier plus spécifique. Je pense en particulier à celle relative aux concessions d'autoroute, dont la renégociation prochaine offre une opportunité inespérée de s'interroger sur la juste contribution de chacun au financement de l'offre de mobilité.

Enfin, certaines pistes relèvent davantage des collectivités territoriales elles-mêmes, qu'il s'agisse de mesures qu'elles peuvent d'ores et déjà mettre en œuvre (en particulier la contribution des usagers) ou de celles qui nécessitent un aménagement préalable du cadre juridique (taxes locales sur l'immobilier ou la logistique, par exemple).

Les prochaines échéances électorales locales (en particulier les élections municipales de 2026, avec la recomposition qui suivra dans les intercommunalités et les métropoles) seront également une occasion de mettre à l'agenda politique ces sujets de mobilité.

Notre travail ne vise en aucun cas à dire aux futurs candidats ce qu'ils devraient proposer et mettre en place, mais à leur donner des éléments de réflexion. Libres à eux de définir ensuite le modèle économique adapté à leurs réalités territoriales.

Par définition, ce document met l'accent sur la question de moyens financiers. Nous n'oublions évidemment pas que la question des mobilités reste un sujet transverse. Elle appelle donc également une action en termes d'aménagement du territoire et d'urbanisme, d'accès aux services publics, et une réflexion sur les « temps », notamment sur l'articulation entre vie privée et vie professionnelle, et sur les innovations à mettre en place et les moyens de les soutenir. Ce n'est qu'en mobilisant l'ensemble de ces leviers qu'on pourra réellement passer d'une mobilité subie à une mobilité choisie.

Nous espérons que toutes ces propositions, qui, pour beaucoup, nécessitent analyse évaluation et débats, pourront être utilisées dans le cadre des travaux ultérieurs sur le financement de la mobilité en France. Les membres du Conseil scientifique, dans leur diversité, pourront apporter leur éclairage si cela est souhaité.

Directeur de la publication : **Louis Nègre**, Président du GART

Rédacteur en chef : **Alexandre Magny**, Directeur général du GART

Conception éditoriale : **Benoit Joxe**, Calligramme

Conception graphique : **Yvan Guglielmetti**

Le GART remercie l'équipe permanente du GART et sa direction des affaires économiques et financières, les membres du Conseil scientifique du GART et son président Bernard Soulage, les administrateurs du GART et particulièrement Charles-Eric Lemaignan, vice-président d'Orléans Métropole et 2^{ème} vice-président du GART délégué au financement et à la tarification.





Contact GART : gart@gart.org

