

CLIMAT, ÉCONOMIE & COHÉSION SOCIALE

Pour un financement des mobilités au
service des transitions et de la compétitivité



**RELEVER LE PLAFOND DU VERSEMENT MOBILITÉ POUR
DONNER AUX AOM LOCALES LA CAPACITÉ D'AGIR**



EN RÉSUMÉ



Financer la décarbonation des mobilités du quotidien : un levier au service du climat, de l'économie et de la cohésion sociale



CE QUE PROPOSE FRANCE URBAINE

- **Permettre aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales de majorer le taux du versement mobilité (VM) dans la limite de 0,6 point.** Cette faculté, non une hausse automatique, offrirait un rendement potentiel de **2 milliards d'euros par an**
- **Subordonner** cette majoration à la **formalisation d'un programme local de modernisation et de développement des infrastructures et services de mobilité** et à la sollicitation de l'avis des **chambres de commerce et d'industrie (CCI) territoriales**



Investir dans la décarbonation et la compétitivité des entreprises

Développer des alternatives crédibles à la voiture, à l'échelle des bassins de vie et pas seulement des centres-villes, conditionne la décarbonation et son acceptabilité sociale. Des dessertes fiables, adaptées aux horaires de travail et aux zones d'activité, élargissent les possibilités de recrutement, facilitent l'accès à l'emploi et réduisent l'exposition des salariés aux variations du prix des carburants. Le financement doit être apprécié au regard de ces bénéfices, non du seul prélèvement.



Une impasse de financement de plus de 2 milliards d'euros par an

Les travaux du Gart évaluent à 34 milliards d'euros les besoins financiers des AOM locales hors Île-de-France à l'horizon 2035, hors services express régionaux métropolitains (SERM). Après recours à l'emprunt, plus de 20 milliards restent non couverts sur dix ans, soit plus de 2 milliards par an. Les trois quarts des AOM de plus de 200 000 habitants sont déjà au plafond du VM, pratiquement inchangé depuis 1992, tandis que la dynamique des recettes ralentit et que les contraintes issues des dernières lois de finances réduisent l'autofinancement des grandes intercommunalités. Près de 40 % des besoins d'investissement concernent le maintien en conditions opérationnelles des réseaux : reporter le renouvellement des rames, voies et équipements fragiliserait la continuité et la fiabilité des services existants.



Le VM : une taxe affectée qui conduit à un dialogue sur ses contreparties

Le VM ne se réduit pas à un simple impôt de production : il est également acquitté par les administrations, souvent parmi les premiers contribuables, et son produit est obligatoirement affecté au financement des réseaux de mobilité. Cette affectation n'efface pas son coût pour l'employeur : elle impose de le mettre en regard des services financés et de nourrir le dialogue économique local.



Rétablir l'équité avec l'Île-de-France

La loi de finances pour 2024 a porté le plafond du VM à 3,2 % à Paris et en petite couronne. Les autres AOM doivent, elles aussi, disposer de marges de manœuvre adaptées. Les recettes du VM représentent 492 euros par habitant en Île-de-France contre 154 hors Île-de-France.



Un levier tarifaire non-neutre pour les entreprises, notamment les TPE

Le rendement encore mobilisable sous les plafonds actuels est résiduel. Or miser sur les tarifs ne permettrait pas d'éviter une charge pour les entreprises : elles remboursent obligatoirement au moins 50 % des abonnements de leurs salariés. Une hausse de ces abonnements leur serait donc répercutée, y compris aux très petites entreprises non assujetties au VM en raison de leur effectif. Le levier tarifaire ne constitue donc pas une alternative sans coût pour le tissu économique ■



PLAIDOYER



Relever le plafond du versement mobilité pour donner aux AOM locales la capacité d'agir



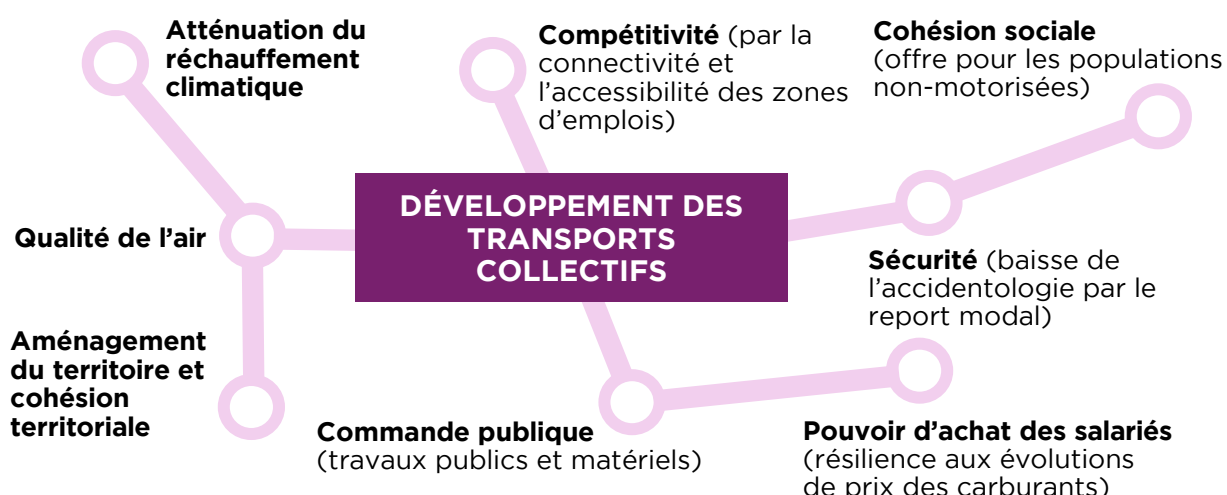
Les mobilités du quotidien représentent **181 millions de déplacements effectués chaque jour**. Le **secteur des transports** représente le premier poste émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France avec **un tiers des émissions nationales** et, que parmi celui-ci, les voitures particulières représentent plus de la moitié de ces émissions. Les grandes villes et métropoles concentrent à elles seules deux tiers des émissions de GES nationales.

Aussi, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales sont appelées à jouer un rôle essentiel dans la décarbonation de ces mobilités au travers de **trois défis** :

- ▶ **la capacité à financer**, en matière de transports urbains (métro, tramway, BHNS, etc.) **des dessertes nouvelles au service des habitants et des entreprises du territoire**, jusqu'à l'échelle des bassins de vie mais aussi à renforcer le réseau pour répondre aux enjeux de densité et de nécessaire accélération du report modal aussi bien dans les zones périurbaines qu'en cœur d'agglomération ;
- ▶ **la régénération et le renouvellement de leurs réseaux** (matériels roulants à mi-vie, voies, etc.) afin de les maintenir en conditions opérationnelles d'exploitation ;
- ▶ **le déploiement des services express régionaux métropolitains (SERM)**.

Or, face aux besoins de financement correspondants, comme l'avaient relevé les travaux de la conférence Ambition France Transports, l'an dernier, **le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales, hors Île-de-France, est aujourd'hui mis à l'épreuve**.

Un levier au service du climat, de l'économie et de la cohésion sociale





Financer les réseaux de transports urbains, c'est investir dans la décarbonation mais aussi la compétitivité de nos entreprises



La décarbonation et son acceptabilité sociale supposent des alternatives crédibles à la voiture individuelle

Les AOM locales disposent de leviers décisifs dans la décarbonation des mobilités : développer les métros, tramways et bus à haut niveau de service, renforcer les fréquences et organiser des solutions innovantes adaptées aux territoires moins denses, comme les lignes régulières de covoiturage. **L'enjeu est de permettre le report modal à l'échelle des bassins de vie, et pas seulement des centres-villes.**



Les AOM locales font face à une impasse de financement de plus de 20 milliards d'euros sur dix ans, soit 2 milliards d'euros par an, hors SERM

Les travaux du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) évaluent à 34 milliards d'euros les besoins financiers à horizon 2035 des AOM locales hors Île-de-France, hors SERM.

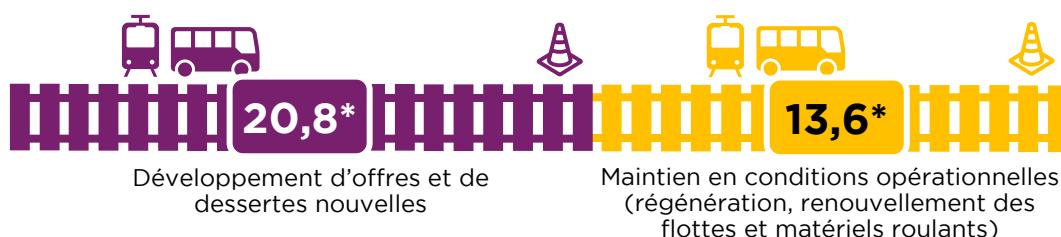
Il en résulterait pour elles **un besoin non-couvert, après recours à l'emprunt, de plus de 20 milliards d'euros sur dix ans, soit plus de 2 milliards par an, hors SERM.** Or les trois quarts des AOM de plus de 200 000 habitants sont déjà aux taux-plafonds du VM, qui n'ont **pratiquement pas évolué depuis 1992, hors Île-de-France**, tandis que la dynamique de ses recettes ralentit et que les contraintes sur les budgets des grandes intercommunalités issues des dernières lois de finances réduisent considérablement les capacités d'autofinancement.



Renouveler les réseaux pour assurer leur continuité d'exploitation et de qualité de service : un enjeu à ne pas sous-estimer

Il ne s'agit pas seulement de développer de nouvelles dessertes : près de 40 % des besoins d'investissement recensés concerne le maintien en conditions opérationnelles des réseaux actuels. Il s'agit notamment de rénover ou renouveler les rames de métro et de tramway (des années 1980-1990), les voies et leurs équipements pour permettre la poursuite de l'exploitation. Reporter ces opérations fragiliserait la fiabilité des déplacements déjà assurés, pour les habitants comme pour les entreprises.

Des chantiers et projets au service de l'économie : les opérations à financer d'ici 2035 (en Mds€*)



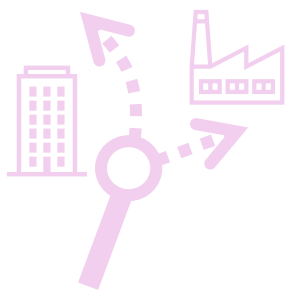
*Source : Gart (panel de 25 AOM représentant 65% du financement hors Île-de-France)



Mieux relier les zones d'emplois, c'est renforcer la compétitivité de nos entreprises

Une offre fiable, adaptée aux horaires de travail et desservant les zones d'activité élargit les possibilités de recrutement et facilite l'accès à l'emploi. Elle réduit la dépendance des salariés à la voiture et leur exposition aux variations du prix des carburants. **Le financement des mobilités doit être apprécié au regard de ces bénéfices économiques attendus et non du seul niveau de prélèvement en tant que tel.**





La desserte des zones d'emplois, une préoccupation déjà au cœur des projets

La desserte des zones d'emploi est une préoccupation déjà au cœur aussi bien de **nouvelles offres mises en service récemment** que des **projets actuellement portés par les AOM locales** :

- ▶ Ligne C du métro à **Toulouse** (220 000 emplois desservis)
- ▶ 1^{ère} section du bustram à **Montpellier** (11 500 emplois)
- ▶ Bus+ (BHNS) d'**Aubagne-Gémenos** (12 000 emplois)
- ▶ Ligne C du tramway au **Havre** (25 000 emplois)



Relever le plafond du versement mobilité, c'est permettre, dans la responsabilité et le dialogue local, de lever une ressource pertinente



Une taxe affectée aux mobilités, pas une recette budgétaire générale

Réduire le VM à un impôt de production indifférencié occulte deux de ses singularités :

- ▶ **il est acquitté également par les administrations publiques**, qui en constituent souvent parmi les premiers contribuables ;
- ▶ **son produit est obligatoirement affecté aux investissements et au fonctionnement des réseaux de mobilités**. Si cette affectation n'efface pas son coût pour l'employeur, elle impose de mettre ce coût en regard des services financés et invite ainsi l'autorité organisatrice à un **dialogue en ce sens avec le monde économique**.



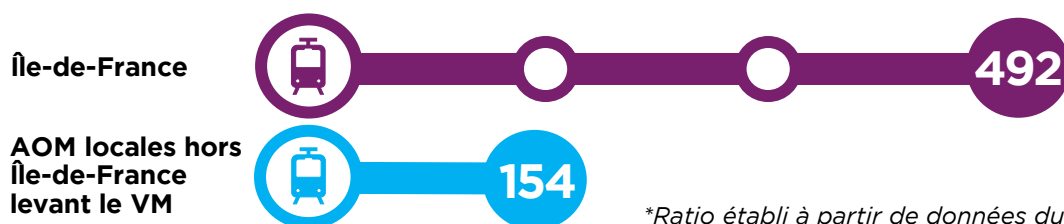
Une faculté locale, assortie d'un dialogue économique et d'engagements lisibles de développement des dessertes

C'est en ce sens que, pour France urbaine, la majoration locale du taux du VM ne pourrait être décidée qu'après **formalisation d'un programme local de modernisation et de développement des infrastructures et services de mobilité et consultation sur celui-ci des chambres de commerce et d'industrie (CCI)**. Ce programme préciserait les projets de nouvelles offres et dessertes, en particulier vers les zones d'emplois.



Un enjeu de rétablissement de l'équité avec l'Île-de-France

Les recettes du VM en euros par habitant*, la traduction d'une inégalité territoriale majeure



La loi de finances pour 2024 a porté à 3,2 % le plafond du VM à Paris et dans les trois départements de la petite couronne, pour consolider le financement d'Île-de-France Mobilités. **Les autres AOM doivent disposer, elles aussi, de marges de manœuvre adaptées à leurs besoins.**



Contrairement aux idées reçues, le recours au levier tarifaire ferait peser une charge sur les entreprises et les plus petites d'entre elles en particulier

En l'état des taux-plafonds du VM, le rendement potentiel qui resterait à la disposition des AOM locales est tout à fait résiduel (166 millions d'euros) et il ne concerne de fait pas les AOM déjà au taux-plafond.



Dès lors, sans révision de ces taux, comme le propose France urbaine, **la seule option disponible pour financer toute nouvelle offre demeurerait le levier tarifaire.**

Or le recours à ce levier ne constituerait pas un évitement de charge pour les entreprises. Au contraire : celles-ci ont l'obligation de rembourser au moins 50 % des abonnements de transports à leurs salariés. L'augmentation des prix de la billettique se répercuterait inévitablement sur elles.

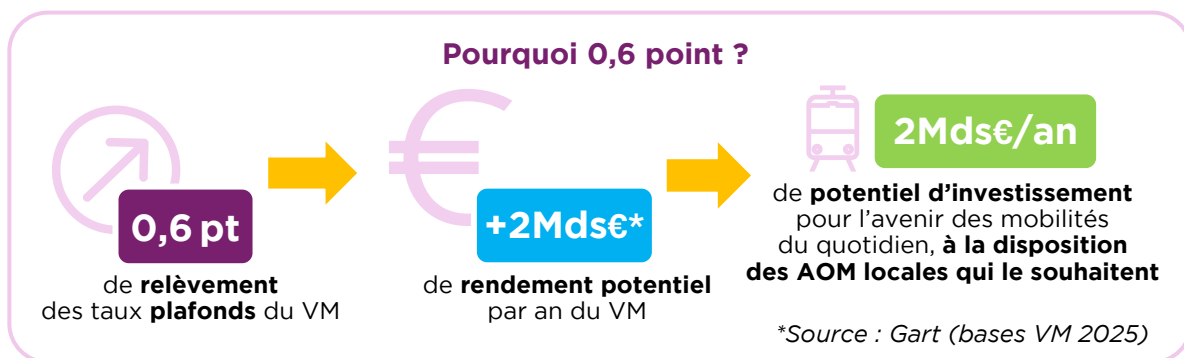
Et cette charge tarifaire supplémentaire pèserait en particulier sur les très petites entreprises, contrairement au VM, ces dernières n'y étant pas assujetties en raison de leur effectif.



CE QUE PROPOSE FRANCE URBAINE



La possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité locales **de majorer le taux du versement mobilité, dans la limite de 0,6 point**



L'obligation préalable à une telle majoration – en plus des consultations déjà prévues par la loi – **de solliciter l'avis des acteurs économiques** représentés par les chambres de commerce et d'industrie (CCI) territoriales **sur un programme local de modernisation et de développement des infrastructures et services de mobilité** précisant notamment les projets concourant à améliorer la desserte des lieux d'activité économique



Plus largement, **l'association des employeurs et organismes consulaires** à la gouvernance locale des mobilités