

7 PROPOSITIONS DU GART EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ

- Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- **Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien**
- Garantir la pérennité du versement mobilité
- Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages
- Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités

RÉTABLIR LA TVA À 5,5%

POUR AUGMENTER LA CAPACITÉ
D'INVESTISSEMENT DES AOM



1 *Chiffre clé* 250 M€

en portant le taux de TVA sur les transports publics à 7% en 2012, puis à 10% en 2014, l'Etat a fait perdre 250 M€ de ressources annuelles aux Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM).

2 POURQUOI C'EST UTILE ?

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.

L'offre supplémentaire déployée permettrait d'encourager les modes alternatifs à l'automobile, relancer la fréquentation des transports du quotidien, et soutenir un secteur durement touché par la crise sanitaire.

Des services de mobilité durables pour tous : c'est une nécessité absolue. Appliquons-leur donc le taux de TVA adapté à ce qu'ils sont : un produit de première nécessité.

3 POURQUOI C'EST POSSIBLE ?

La fixation d'un taux réduit pour les transports du quotidien est permise par le droit européen. C'est d'ailleurs le cas en Belgique, en Allemagne, en Suède ou au Portugal.

L'argument du manque à gagner pour les finances de l'État n'est pas recevable. Des solutions de financement de cette mesure existent, comme par exemple la taxation des liaisons aériennes intérieures ou celle du chiffre d'affaires des autoroutes.

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

4

VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?

Pourquoi baisser la TVA si ce n'est pas pour baisser le prix des titres ?

Si la baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire, l'objectif 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 lutte contre le réchauffement climatique qui est l'objectif n°1, 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...

Néanmoins, la bouffée d'oxygène induite par cette mesure ne règlera pas seule la question de l'équilibre économique fragile de nos réseaux de transports publics.



“ Rétablir la TVA à 5,5 % c'est permettre aux AOM de poursuivre leurs investissements ”