

# 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
- Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien
- Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire
- **Garantir la pérennité du versement mobilité**
- Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités
- 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

## GARANTIR LA PÉRENNITÉ DU VERSEMENT MOBILITÉ



### 1 *Chiffre clé* **45%**

C'est la part du Versement mobilité dans le financement des transports urbains en Ile-de-France et en région, soit un peu plus de 9 milliards d'euros en 2021.

### 2 **POURQUOI C'EST UTILE ?**

Le versement mobilité est un impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés de 11 salariés et plus, directement affecté aux AOM urbaines pour financer la réalisation de leurs investissements et la mise en place de services de mobilité. C'est une ressource totalement redistribuée aux entreprises de la filière transport et donc à l'emploi local.

Le versement mobilité oeuvre, 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 : mise en place de transports en commun en site propre, de services de mobilité multimodaux, accessibles, garants de l'équité territoriale... Il a ainsi permis de mettre en place une offre de mobilité répondant à la fois aux déplacements domicile-travail, domicile-études ainsi qu'à ceux de la vie quotidienne. Le VM permet, par ailleurs, de maintenir une tarification abordable pour la plupart de nos concitoyens et de faciliter ainsi le transfert modal qui est une des mesures les plus favorables à la lutte contre le changement climatique.

La pérennité du versement mobilité est donc cruciale pour assurer tout à la fois un bon niveau de service de transport et poursuivre le développement d'une offre de mobilité durable.

### 3 **POURQUOI C'EST POSSIBLE ?**

Qualifié d'impôt de production, le versement mobilité est parfois réinterrogé voire remis en question. Or, son poids dans le financement des transports urbains (plus de 9 milliards d'euros en 2021) fait de lui un pilier du modèle économique français de la mobilité urbaine.

Le rendement du versement mobilité est étroitement lié à la densité du tissu économique de l'agglomération mais aussi à la politique de mobilité de l'AOM. Ce rendement est d'ailleurs proportionnel aux besoins de transport des usagers sur le territoire concerné.

Sa suppression ou son remplacement par une autre ressource moins adaptée remettrait en cause l'existence même des réseaux de transport urbain dans les différents territoires et un effondrement du modèle économique.

Aussi, le GART revendique la sanctuarisation du versement mobilité dans ses modalités de fonctionnement actuelles.

### 4

### **VRAIE QUESTION... FAUX PROBLÈME ?**

**N'est-ce pas un moyen de faire payer aux entreprises privées un service pour les autres ?**

Il est nécessaire de rappeler que le versement mobilité est certes acquitté par les entreprises privées mais également par les employeurs publics. Les employeurs sont ainsi les premiers bénéficiaires d'un réseau de transport efficient, contribuant grandement à leur attractivité.

Grâce aux comités des partenaires introduits par la loi d'Orientation des Mobilités (2019), les AOM et les employeurs peuvent désormais œuvrer conjointement pour inciter les salariés à s'orienter vers des solutions de mobilités alternatives à l'autosolisme : transports collectifs, mobilités douces, autopartage, covoiturage ...



“ *Le versement mobilité oeuvre, depuis sa création, au maillage de réseaux de transport urbain efficients* ”