

La mobilité de demain se finance aujourd'hui : l'État doit consolider le modèle économique des AOM

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour offrir des solutions de mobilités alternatives à tous les Français, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, et favoriser le report modal. Or, ce développement massif de l'offre nécessite des besoins de financement complémentaires estimés, pour les AOM hors Ile-de-France, à environ 60 milliards d'euros, d'ici 2030, selon le Sénat auxquels les sources actuelles de financement des AOM ne pourront répondre à elles seules. Certes, le recours à l'emprunt financera 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.

Sans visibilité sur leur modèle économique, les AOM ne peuvent s'engager dans ces investissements nécessaires pour accélérer la décarbonation des mobilités. Il devient urgent que l'État garantisse la pérennité du modèle économique de toutes les AOM. Conscient des difficultés rencontrées, le Gouvernement a octroyé des ressources supplémentaires à Ile-de-France Mobilités dès le projet de loi de finances 2024 notamment en augmentant le plafond du versement mobilité en zone centrale et en créant une taxe additionnelle à la taxe de séjour. Le projet de loi de finances 2025 devra consolider à son tour le modèle économique des AOM hors Ile-de-France, qu'elles soient urbaines ou régionales, métropolitaines ou ultramarines.

À ce titre, le GART a soumis au débat public différentes pistes de financement complémentaires :

Réaffecter une part des taxes nationales issues la route en faveur des mobilités du quotidien

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

Les recettes issues de la route s'élèvent à plus de 38 Mds € dont plus de 31 Mds € de TICPE. Parmi ces 31 Mds € de TICPE, plus de 17 Mds € sont fléchés directement au budget de l'État.

L'objectif est donc d'affecter une part de ces 17 Mds € issus de la TICPE au financement de la mobilité du quotidien. Cela représenterait un engagement fort de l'État pour œuvrer au développement de la mobilité collective et répondre aux enjeux climatiques.

Intervenir sur les ressources ou taxes existantes

Augmenter la contribution des usagers

Relevant d'un choix politique, la politique tarifaire constitue l'un des leviers sur lesquels les autorités organisatrices de la mobilité peuvent agir, si elles le souhaitent.

Flécher une partie des recettes des concessions autoroutières à la mobilité

Au regard de la fin des actuelles concessions autoroutières d'ici 2031 à 2036 et de la transposition de la directive Eurovignette, il pourrait être envisagé que le nouveau système de recettes (péages et/ou redevances d'infrastructures) soit fléché vers les politiques de mobilité du quotidien.

Baisser la TVA à 5.5% pour les transports du quotidien

Historiquement à 5,5%, le taux de TVA appliqué aux transports du quotidien a été relevé par deux fois, à 7% puis 10% en 2012 et 2014. Revenir au taux de 5,5% confirmerait les transports du quotidien comme un service de première nécessité. Il faudra cependant veiller à la neutralisation de l'impact de cette mesure sur les quotes-parts de TVA allouées au financement des collectivités locales

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

L'objectif serait d'affecter une partie des recettes provenant du système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (SEQUE-UE) que l'Union Européenne reverse aux États membres. Deux marchés du carbone vont co-exister : le premier, en place depuis 2005, pour les grandes industries et l'aérien, et le second qui entrera en vigueur en 2027 ou 2028 pour les secteurs routier et du bâtiment. Les États membres doivent désormais affecter 100 % des recettes issues du marché historique à des actions en faveur du climat tandis que celles du second marché pourront notamment être fléchées vers les transports publics et les mobilités alternatives, si le gouvernement faisait ce choix.

Faire évoluer le versement mobilité

Impôt assis sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés, le versement mobilité contribue au financement des AOM urbaines en Île-de-France et hors Île-de-France. Différentes évolutions sont proposées pour garantir aux AOM urbaines des marges supplémentaires par un abaissement du seuil, un relèvement des taux plafonds ou la création d'une majoration « offre supplémentaire ».

L'opportunité de mettre en place un versement mobilité à la faveur des régions agissant en tant qu'AOM locale de substitution en lieu et place des communautés de communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité est également interrogée tout comme l'évolution du versement mobilité additionnel des syndicats mixtes SRU afin de faire évoluer ses modalités de collecte et financer des actions ou des services contribuant à l'intermodalité (SERM ou cars express par exemple).

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

Le secteur aérien pourrait légitimement contribuer directement au financement de la mobilité du quotidien considérant qu'il est, d'une part responsable d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques, et d'autre part, profite d'une fiscalité avantageuse en comparaison des autres modes de transport, d'autant plus qu'il bénéficie directement de la desserte des réseaux de transport public. Différents leviers fiscaux peuvent ainsi être analysés tels qu'un assujettissement progressif de la TICPE sur le kérosène ou des taxations additionnelles aux taxes existantes.

Créer des ressources nouvelles

Faire contribuer les livraisons de logistique urbaine (colis, chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce ou de livraison)

L'augmentation croissante des livraisons de colis à domicile génère des impacts négatifs en termes de pollution ou de congestion par exemple, et notamment sur nos réseaux de transport public. De ce point de vue, il est proposé d'actionner différents leviers en s'inspirant notamment d'expériences étrangères (États-Unis, Espagne, ...) : une écocontribution sur les colis livrés à domicile, voire un mécanisme de taxation du chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce et/ou de leurs plus importants transporteurs. Ces différents leviers permettront non seulement de contribuer à la mobilité du quotidien, mais aussi de

redynamiser le commerce de centre-ville en modifiant les comportements d'achat des Français par l'incitation à la livraison en point-relais.

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

Plusieurs tentatives de mise en place de 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 : taxe additionnelle à la taxe foncière ou à la taxe spéciale d'équipement, généralisation de la taxe sur les bureaux en vigueur en Île-de-France, taxe sur les plus-values immobilière et foncière réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers ...

Introduire des dispositifs de maîtrise, voire de réduction, de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale, ...) et mobiliser tout ou partie des recettes pour financer des solutions de mobilité alternative

Avec les objectifs de réduction de notre empreinte environnementale et de qualité de l'air, il est nécessaire de repenser les outils de maîtrise de la place de la voiture particulière. Il est donc proposé de réinterroger le dispositif des péages urbains, au regard des expériences européennes (Italie, Norvège...), voire de mettre en place une carte multimodale pour tous les automobilistes leur permettant d'utiliser soit l'espace public, soit le réseau de transport public.

Pour échanger notamment sur ces différentes propositions, le GART demande l'organisation d'une conférence des financeurs de la mobilité du quotidien rassemblant, aux côtés de l'État et des parlementaires, les représentants des usagers, des employeurs et des autorités organisatrices de la mobilité. Cette conférence devra traiter du financement de la mobilité locale, régionale et intermodale et pourra intégrer la conférence sur le financement des services express régionaux métropolitains prévue par la loi SERM. Ces travaux devront s'achever en juin 2024 pour que les pistes de financement complémentaires soient soumises au parlement dans le cadre du projet de loi de finances 2025.