

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

La mobilité du quotidien, un maillon essentiel pour lutter contre le réchauffement climatique

Les enjeux climatiques et les objectifs fixés par la France dans le cadre de sa stratégie nationale bas carbone à l'horizon 2050 imposent une accélération de la décarbonation des mobilités dans laquelle nos réseaux de transport public, facilitant la mobilité du quotidien, ont toute leur place.

Offrir des solutions de mobilité alternatives à tous les Français, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones les moins peuplées : tel est le défi à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Pour ce faire, ces dernières doivent à la fois poursuivre le développement de leurs réseaux de transport urbain et régional tout en favorisant leur intermodalité et en proposant des offres de mobilité adaptées dans les territoires où les transports collectifs ne sont pas efficaces.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme notamment dans le cadre des zones à faibles émissions-mobilité, mais impose aussi de décarboner les flottes de véhicules de transport public. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

Or, ces ambitions se traduisent par un mur d'investissement à réaliser auquel les sources actuelles de financement des AOM ne peuvent répondre à elles seules. A titre d'exemple, les besoins de financement supplémentaires¹, investissement et fonctionnement compris, sont estimés, pour les AOM urbaines hors Île-de-France, à hauteur de 28 Mds € entre 2023 et 2030, soit une moyenne annuelle de 3,5 Mds €. 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.

Les récentes annonces du Gouvernement (plan d'avenir pour les transports de 100 Mds €, volet mobilités des CPER, services express régionaux métropolitains, ...) montrent qu'il contribuera en partie aux investissements ferroviaires, même si les conditions et la hauteur de son engagement ne sont que partiellement arbitrées. Les projets de transport urbain sont, quant à eux, les grands absents de ces annonces. En revanche, l'État n'apporte aucune solution à la consolidation du modèle économique des AOM urbaines et régionales leur permettant de financer tant leurs dépenses d'investissement que de fonctionnement. Cette situation n'est pas sans rappeler celle d'Île-de-France Mobilités qui ne dispose actuellement pas des moyens nécessaires pour mettre en exploitation les premières lignes du Grand Paris Express.

Il est urgent que l'État garantisse la pérennité du modèle de financement de nos autorités organisatrices de la mobilité en faisant évoluer leurs ressources actuelles ou en leur accordant des ressources complémentaires. La mobilité de demain se décide aujourd'hui : nos projets de transport nécessitent un temps certain entre la prise de décision et la mise en exploitation. Il est donc primordial que l'État facilite ces prises de décision en assurant aux AOM un financement à la hauteur des enjeux climatiques.

¹ Différence entre le montant des dépenses réelles d'équipement (hors subventions déjà attribuées) et l'épargne nette (à périmètre constant sans hausses tarifaire, de VM ou de subvention de la collectivité autres que celles connues au 1er janvier 2023, seule la dette connue est prise en compte).

Un modèle économique à consolider pour assurer la mobilité de demain

Pour maintenir un équilibre entre les contributeurs actuels au financement de nos réseaux de transport, il est proposé d'élargir le panier de ressources des AOM urbaines et régionales. Cela étant, au-delà de recettes complémentaires, il est impératif que les AOM poursuivent leurs efforts et notamment en matière d'optimisation de leur réseau de transport.

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. Ainsi, différents leviers sur lesquels il serait possible d'agir sont présentés, les propositions opérationnelles étant détaillées en annexe. Ces propositions seront présentées au Gouvernement et au Parlement dans le cadre des discussions du projet de loi de finances pour 2024.

Réaffecter des taxes nationales existantes au financement de la mobilité

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

L'objectif est d'affecter une partie des recettes issues de la TICPE, aujourd'hui fléchées directement au budget de l'État, au financement de la mobilité du quotidien. Si cette affectation était confirmée, ces recettes permettraient, à elles seules, de répondre aux enjeux de mobilité auxquels notre pays se doit de faire face.

Intervenir sur des ressources ou taxes existantes

Augmenter la contribution des usagers

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

Flécher une partie des recettes des concessions autoroutières vers la mobilité

Des réflexions sont actuellement engagées par le Gouvernement afin de faire contribuer le secteur autoroutier au financement du plan d'investissement de 100 Mds € pour le transport ferroviaire, dans un contexte double de renouvellement des contrats de concession prévu entre 2031 et 2036 mais aussi de transposition de la directive Eurovignette en droit français. Ces réflexions pourraient être élargies de sorte que le secteur autoroutier contribue plus largement à financer les projets de mobilité portés par les AOM.

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.

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

Deux leviers de fiscalité environnementale pourraient directement contribuer au financement de la mobilité du quotidien, par une affectation de la composante carbone d'une part et par un fléchage d'une partie des recettes issues du système européen des quotas d'émission (SEQE-UE) d'autre part. Plus spécifiquement, la révision de la directive européenne sur les quotas d'émissions impose aux États de flécher une partie des recettes du SEQE-UE vers l'accompagnement à la transition énergétique, que la France pourrait décider d'affecter à la mobilité du quotidien.

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 (RER métropolitains 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.

ANNEXE

Pistes de financement de la mobilité et modalités opérationnelles

1. Réaffecter les taxes nationales existantes pour financer la mobilité

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

La France est l'un des pays qui a les prélèvements obligatoires parmi les plus élevés au monde. À ce titre, les recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 49,8 Mds € en 2021. Les principales recettes proviennent de la route, 38,2 Mds €, puis du versement mobilité pour près de 9,7 Mds €¹. En analysant spécifiquement les taxes issues de la route :

- La TICPE (hors TVA) représente environ 31,4 Mds €, dont 17,7 Mds € sont fléchés directement au budget de l'État. Parmi la TICPE affectée, on peut notamment noter :
 - La quote-part qui revient à l'AFIT France (1,3 Md €),
 - La quote-part des régions au titre des différents transferts de compétences (5,4 Mds €)
 - La quote-part des départements pour financer les politiques d'action sociale (RSA) et la gestion des réseaux routiers (5,4 Mds €).
- Les autres taxes sur la route représentent près de 7 Mds € et sont affectées.

Ce total ne prend pas en compte les 6 Mds € de TVA collectée sur la TICPE², totalisant ainsi près de 56 Mds € de recettes liées aux transports prélevées par les administrations publiques.

Modalité opérationnelle

L'objectif est d'affecter une partie des recettes issues de la TICPE aujourd'hui fléchées au budget de l'Etat et non affectées au financement de la mobilité du quotidien. Si cette affectation était confirmée, ces recettes permettraient, à elles seules, de répondre aux enjeux de mobilité auxquels notre pays se doit de faire face.

Cette proposition s'inspire du modèle suisse pour lequel le financement du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) 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 ainsi que d'une part de la redevance poids lourds.

Cette quote-part de TICPE affectée au financement des AOM, dérogeant au principe d'universalité budgétaire, signifierait un engagement fort de l'État pour développer la mobilité du quotidien dans le cadre de ses objectifs climatiques. Si le gouvernement et le Parlement optaient pour cette solution, une clé de répartition entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité resterait à définir.

2. Intervenir sur les ressources ou taxes existantes

Augmenter la contribution des usagers

La tarification constitue un élément important de l'attractivité des réseaux de transport public. De la compétence des AOM, elle relève d'un choix politique. 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 et garantir la mobilité pour tous.

¹ https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/datalab_108_bilan_annuel_transports_2021_octobre2022.pdf, page 42

² URF – Faits et chiffres 2022

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

Flécher une partie des recettes des concessions autoroutières vers la mobilité

La question de l'affectation d'une partie des recettes des concessions autoroutières doit être, tout d'abord, mise en perspective avec différents éléments de contexte national et européen.

En février 2023, la Première ministre a annoncé sa volonté de « *mettre à contribution les secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre comme l'aérien, et ceux qui dégagent des profits importants, comme les sociétés d'autoroute*³ » pour contribuer au financement du prochain plan d'investissement du transport ferroviaire doté d'une enveloppe de 100 Mds €. A ce titre, des réflexions sont en cours au niveau gouvernemental pour décider soit d'un allongement de la durée des concessions soit d'une fin anticipée de ces dernières.

Par ailleurs, sur le plan européen, la directive Eurovignette révisée, entrée en vigueur en 2022, intègre le principe « pollueur-payeur » aux règles de tarification de l'usage des infrastructures routières et élargit son champ d'application aux autobus et autocars, véhicules utilitaires légers et voitures particulières en plus des poids lourds déjà concernés par la précédente directive. Dans cette nouvelle version, la prise en compte de la congestion comme levier des externalités peut désormais être monétarisée⁴ grâce à la mise en place de dispositifs obligatoires de redevances d'infrastructures et pour coûts externes, à savoir :

- Une modulation des redevances d'infrastructure pour les véhicules utilitaires lourds en fonction des classes d'émission de CO₂ des véhicules,
- Des redevances pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique due au trafic des véhicules lourds sur le réseau à péage,
- Une modulation des péages pour les véhicules utilitaires légers en fonction de leur performance environnementale.

En revanche, la directive européenne offre certaines souplesses aux États membres qui peuvent introduire des redevances facultatives, telles que, par exemple :

- Une redevance pour coûts externes, liée au coût de la pollution atmosphérique, de la pollution sonore et des émissions de CO₂
- Une redevance de congestion de trafic sur les tronçons routiers régulièrement saturés et pendant les périodes de congestion.

Les États membres peuvent également différer l'entrée en vigueur des mécanismes obligatoires de la directive révisée pour les contrats de concession conclus avant le 24 mars 2022.

Enfin, la directive révisée a conservé les règles de fléchage des recettes issues des différents types de redevance. En effet, les États membres ne sont pas tenus d'affecter l'ensemble des recettes générées à des projets dans le secteur des transports. Cela étant, celles générées par les redevances pour coûts externes, qui restent facultatives, devront être utilisées pour résoudre les problèmes de congestion ou pour le développement de systèmes de mobilité durable.

La France a procédé à la transcription de la directive révisée, à travers la loi DDADUE promulguée le 10 mars 2023. Le gouvernement a choisi de procéder à une transcription *a minima*, ce qui laisse une grande liberté

³ Discours d'Elisabeth BORNE, Première Ministre : <https://www.gouvernement.fr/discours/discours-de-la-premiere-ministre-elisabeth-borne-remise-du-rapport-du-conseil-orientation-des-infrastructures-coi-et-presentation-dun-plan-davenir-pour-les-transport>

⁴ TI&M, N°529, septembre et octobre 2021, La révision de la directive Eurovignette va-t-elle aboutir ?

d'usage des différents leviers proposés par la directive. L'interprétation des conséquences de la directive révisée sur un système aussi particulier que le système concessif français est au cœur de nombreuses réflexions aujourd'hui à l'échelle nationale.

S'agissant du modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) françaises, il faut noter qu'en 2021, leur chiffre d'affaires s'élève à 10,6 Mds € dont 10,3 Mds € au titre des recettes de péages, pour un résultat net de 3,9 Mds €, selon l'Autorité de régulation des Transports⁵. Par ailleurs, les SCA sont soumises à différentes fiscalités (impôts, taxes et redevances) représentant, entre 2006 et 2018, environ 50 Mds €⁶, répartis notamment entre :

- La TVA (22,3 Mds €) et l'impôt sur les sociétés (14,6 Mds € environ),
- La taxe d'aménagement du territoire (TAT, 7,5 Mds €) et la redevance domaniale (3 Mds €).

Certaines de ces ressources (TAT, redevance domaniale) sont d'ores et déjà fléchées en faveur du financement des infrastructures, et transitent par le budget de l'AFIT France :

- Le montant de la TAT, acquittée par les SCA⁷, varie en fonction du nombre de kilomètres parcourus par les usagers. Cette taxe s'élève, depuis le 1^{er} janvier 2020, à 8,03 € par 1 000 kilomètres parcourus et prend en compte, depuis cette date, l'évolution de l'inflation, contestée par les SCA. Ce contentieux avec l'État est à l'origine d'un rapport réalisé par l'IGF et le CGEDD sur le modèle économique des SCA⁸. En 2022, l'AFIT France a perçu 561 M€ de TAT, l'État percevant le solde pour financer les trains d'équilibre du territoire.
- La redevance domaniale, quant à elle, est une redevance pour occupation du domaine public national que les SCA versent annuellement à l'État, calculée à partir de l'emprise des autoroutes concédées et assise sur le montant du chiffre d'affaires réalisé par chaque concessionnaire l'année précédente. Cette redevance domaniale, intégralement reversée à l'AFIT France, représente, pour 2022, 370 M €⁹.

Par ailleurs, une contribution volontaire exceptionnelle, affectée également au budget de l'AFIT France, avait été négociée lors de l'allongement de la durée des concessions dans le cadre d'un protocole signé entre l'État et les SCA « historiques » en avril 2015 sur la base d'1,2 Md € sur 20 ans. Si les SCA ont bien versé cette contribution exceptionnelle sur les premières années, cette dernière n'a plus été acquittée depuis 2021 du fait du contentieux sur l'indexation de la TAT à l'inflation.

Le protocole signé en 2015 a également fait évoluer significativement les règles encadrant les effets des modifications de la taxation spécifique des SCA sur l'équilibre économique et financier des concessions autoroutières. En effet, si avant 2015, des compensations étaient versées par l'État uniquement en cas d'atteinte grave à l'équilibre économique des concessions autoroutières, de nouvelles modalités de compensations ont été introduites, même dans le cas où la fiscalité viendrait modifier l'équilibre des concessions à la marge.

Modalités opérationnelles

Il s'agirait ainsi d'étudier différents mécanismes possibles de contribution du secteur autoroutier au financement de la mobilité du quotidien. Cela étant, les différentes options proposées devront être réfléchies et ajustées en fonction des orientations qui seront prises par le gouvernement dans les prochains

⁵ <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/12/synthese-des-comptes-des-sca-2021-pour-publication-full.pdf>

⁶ Rapport du Sénat, 16 septembre 2020, Concessions autoroutières : des profits futurs à partager équitablement avec l'État et les usagers, disponible sur la page suivante : <http://www.senat.fr/rap/r19-709-1/r19-709-118.html>

⁷ <https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/12222-PGP.html/identifiant=ACTU-2020-00028>

L'article 81 de la loi de finances pour 2020 a modifié les règles de revalorisation du tarif de la TAT (à compter du 1er janvier 2020) puisque l'inflation sera prise en compte.

⁸ IGF, CGEDD, 2021, Le modèle économique des sociétés concessionnaires d'autoroutes

⁹ <https://www.afit-france.fr/sites/default/files/2023-03/Budget%20ex%20C3%A9cut%20C3%A9%20de%20%20%27ann%20C3%A9%202022.pdf>

mois, suite aux conclusions rendues dernièrement suite à la saisine du Conseil d'État. Ce dernier statue sur la possibilité d'accroître l'imposition des sociétés d'autoroutes à condition de rester proportionné et de viser également les autres concessions d'Etat.

Les propositions sont donc les suivantes :

1. Une taxe sur les bénéfices ou sur le chiffre d'affaires des SCA, en particulier dans la perspective d'un renouvellement des différents contrats de concession prévu entre 2031 et 2036, afin de financer la mobilité du quotidien, d'autant plus que les SCA ont bénéficié, entre 2018 et 2022, de baisses successives de l'impôt sur les sociétés contribuant directement à l'amélioration de leur rentabilité.
2. De manière plus prospective, il pourrait être envisagé de réviser le cadre des contrats de concession en intégrant une contribution exceptionnelle directe en faveur de la mobilité du quotidien issues des péages ou redevances d'infrastructure, considérant que la mobilité répond aux enjeux environnementaux mais aussi à l'intermodalité et au report modal de la route vers le rail notamment.

Baisser la TVA à 5,5% pour les transports du quotidien

Cette proposition vise à conforter les transports du quotidien comme un service de première nécessité. Leur rôle essentiel a été confirmé lors de la crise sanitaire au cours de laquelle les services ont continué à fonctionner pour faciliter les déplacements des Français. 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 les AOM, libres à elles de choisir de faire évoluer ou non leurs tarifs. Par ailleurs, d'autres pays européens ont fait le choix de taux réduits de TVA pour les transports publics du quotidien.

Modalité opérationnelle

Il s'agit d'appliquer aux transports du quotidien, c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap, le taux de TVA réduit dévolu aux produits de première nécessité à 5,5%.

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.

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

Les outils de régulation du carbone et les objectifs de réduction des émissions de CO₂ passent par deux mécanismes de tarification complémentaires : le système européen des quotas d'émission (SEQE-UE) à l'échelle européenne d'une part, et par ailleurs la composante carbone à l'échelle nationale (autrement appelée également la contribution climat énergie). Ces deux mécanismes visent un objectif commun : l'application d'un principe de « pollueur-payeur », en vertu duquel les émetteurs de CO₂ s'acquittent des coûts de la pollution dont ils sont responsables en fixant un prix du carbone, pour, à terme, modifier les comportements. Si le SEQE-UE repose sur le principe d'une régulation par les quantités d'émissions émises, la composante carbone, quant à elle, repose sur une régulation par les prix du carbone.

Le système européen des quotas d'émission (SEQE-UE)

Depuis 2005, un système européen de quotas (SEQE-UE) a été mis en place, basé sur le principe d'allocations de quotas d'émission à titre gratuit et par ventes aux enchères pour différents secteurs comme l'électricité et la production thermique, les industries à forte intensité énergétique, l'aviation commerciale, Une clé de répartition des recettes entre les États membres a été définie par la directive européenne 2003/87/CE : 50 % des recettes générées doivent être affectées, par les États membres, à des actions permettant de faire face

aux changements climatiques. Pour la France, les recettes issues du SEQE-UE représentent, pour 2022, 1,8 Md € et sont principalement affectées à hauteur de 700 M € en LFI 2023, au budget de l'Agence nationale pour l'Habitat (ANAH) afin de financer « Ma Prime Rénov ».

Dans le cadre du Paquet Climat européen « *Fit for 55* » dans lequel des objectifs plus ambitieux en matière de réduction des émissions ont été fixés (62% en 2030), différents textes européens ont été révisés, dont le système européen des quotas. Un accord a ainsi été récemment trouvé en faveur d'un élargissement du SEQE-UE au secteur du transport maritime, et la mise en place d'un système distinct de quotas pour les secteurs du bâtiment et du transport routier.

Les recettes issues du SEQE-UE renforcé et élargi devront être affectées, pour chacun des États membres, en faveur de l'accompagnement à la transition énergétique. En parallèle, les instances européennes ont convenu, pour limiter les effets néfastes sur les populations vulnérables notamment, de la mise en place d'un Fonds social pour le climat européen d'ici 2026. Ce fond sera alimenté par une partie des recettes provenant du SEQE-UE élargi et de 25% de cofinancements nationaux que les États membres devront flécher vers les ménages vulnérables, les micro-entreprises et les usagers des transports touchés par la pauvreté énergétique. Les pays de l'Union Européenne devront, en parallèle, soumettre un plan social pour le climat national précisant les mesures et les investissements qu'ils comptent mettre en place pour amortir l'impact du SEQE-UE élargi, après une procédure de consultation nationale auprès de différentes parties prenantes, au plus tard en juillet 2025. Ces plans nationaux pourront notamment financer des aides directes au revenu des ménages (jusqu'à 37,5% du coût total estimé de chaque plan national). Pour le reste, ces plans financeront notamment l'achat et les infrastructures pour les véhicules à émissions nulles ou faibles, l'utilisation des transports publics ou encore la mise en place de services de mobilité partagée.

Environ 10 Mds € seraient annuellement escomptés pour la France en provenance du marché européen du carbone à partir de 2027, dont 1,5 Md € par an au titre du Fonds social européen pour le climat. Le gouvernement français n'a pas encore arbitré sur l'affectation des recettes supplémentaires du Fonds social pour le climat et du SEQE-UE élargi.

La composante carbone

En 2014, une composante carbone a été introduite en France, dont l'accise repose sur une fraction de taxation des principales énergies fossiles, dont la TICPE. Ce mécanisme de fiscalité environnementale permet de prendre en compte les émissions de CO₂ produites, et constitue une incitation fiscale, par un signal-prix tant pour les entreprises que les particuliers, pour réduire l'usage d'énergies polluantes. Le taux de cette composante carbone devait augmenter progressivement de 7 €/tCO₂ en 2014, 30,5 €/tCO₂ en 2017 pour atteindre 100 €/tCO₂ en 2030. A 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 1^{er} janvier 2021, affectées directement au budget de l'État. Depuis, il est très difficile d'en connaître les montants annuels. Des estimations réalisées par I4CE évaluent le rendement de la composante carbone à environ 11 Mds € pour 2022¹⁰.

Modalités opérationnelles

Les options opérationnelles possibles, non exclusives l'une de l'autre, sont les suivantes :

- 1. Affecter une partie des recettes du système européen des quotas d'émissions revenant à la France vers la mobilité, considérant la révision de la directive européenne sur les quotas d'émissions qui encadre les recettes du SEQE-UE devant être fléchées vers l'accompagnement à la transition énergétique.**

¹⁰ I4CE, La composante carbone en France : fonctionnement, revenus et exonérations, 2018

2. Affecter une partie des recettes de la composante carbone dans sa trajectoire actuelle (44,60 €/tCO₂) à la mobilité,
3. 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 à un horizon à déterminer pour une meilleure acceptabilité sociale.

Faire évoluer le versement mobilité

Différentes pistes sont proposées en matière d'évolutions du versement mobilité.

Baisser le seuil du versement mobilité

A 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. Toutefois, comment justifier que les employeurs de moins de 11 salariés, bénéficiant tout autant des services de mobilité, ne contribuent pas à leur financement ?

Modalités opérationnelles

Il est donc proposé :

1. **De baisser le seuil d'assujettissement du versement mobilité à compter du premier salarié.**
Cette proposition permettrait de ne pas alourdir la fiscalité des employeurs aujourd'hui assujettis au versement mobilité et amènerait une équité entre les employeurs qui profitent tous du réseau de transport, quelle que soit leur taille.
2. **Ou d'assujettir les employeurs de moins de 11 salariés à un taux de versement mobilité réduit à l'instar de ce qui se pratique pour la contribution unique à la formation professionnelle (0,55% de la masse salariale brute jusque 10 salariés et 1% à partir de 11 salariés).**
Cette proposition permettrait aux employeurs de moins de 11 salariés de contribuer au financement de la mobilité à un taux réduit de versement mobilité pour ne pas trop alourdir leur fiscalité.

Majorer les taux plafond du versement mobilité en cas de mise en place d'un service structurant ou d'une offre complémentaire

En dehors 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. Cela implique donc que certaines collectivités, dont la majorité des AOM dotées d'un TCSP lourd, sont d'ores et déjà au plafond du versement mobilité et ne disposent plus de marges d'évolution. Si les évolutions de taux de versement mobilité ont été plus régulières en Île-de-France ces dernières années, cela n'empêche pas Île-de-France Mobilités de rencontrer également des difficultés financières, en particulier pour mettre en exploitation des lignes nouvelles du Grand Paris Express.

Modalités opérationnelles

1. **Augmenter les taux plafonds du versement mobilité pour les différentes strates d'AOM**
Hors bonus « intercommunalité » et « commune touristique », les taux plafonds de versement mobilité hors Île-de-France sont de :
 - 1,75% pour les AOM de plus de 100 000 habitants ayant décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé.
 - 1% pour les AOM de plus de 100 000 habitants
 - 0,85% pour les AOM de 50 000 à 100 000 habitants ayant décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre
 - 0,55% pour les AOM de moins de 100 000 habitants

En Île-de-France, les taux plafonds sont fixés de la manière suivante :

- 2,95% pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne,
- 2,01% pour les communes des autres départements figurant dans une liste fixée par décret,
- 1,60% pour les autres communes de la région Île-de-France.

Il pourrait être proposé de majorer les taux plafonds de chacune de ces strates.

2. Créer un bonus « offre supplémentaire »

Une AOM, d'ores et déjà au taux plafond de VM, pourrait actionner ce bonus à la condition d'un développement substantiel ou d'une refonte de l'offre de mobilité nécessitant des investissements en cours ou à venir. L'AOM devra mentionner dans sa délibération les services complémentaires qui seront développés sur son territoire et qui justifient cette majoration de VM.

Permettre aux régions hors Île-de-France de lever le versement mobilité lorsqu'elles sont AOM locales de substitution

A la suite de la loi d'orientation des mobilités (LOM), plus de 50% des communautés de communes, qui n'étaient pas encore AOM, ont laissé la compétence mobilité à leur région, devenue en conséquence AOM locale de substitution sur le territoire des communautés de communes concernées. Il s'agirait ainsi de permettre aux régions, qui agissent en tant qu'AOM de substitution, de prélever le versement mobilité pour financer l'offre de mobilité locale, dans les mêmes conditions qu'une communauté de communes qui s'est emparée de la compétence mobilité.

Modalité opérationnelle

Afin de garantir l'équité entre les communautés de communes qui ont pris la compétence mobilité et les régions AOM locale de substitution, il pourrait être proposé que :

- La région puisse lever du versement mobilité, mais uniquement lorsqu'elle met en place au moins une ligne régulière de desserte locale, la desserte d'un territoire par une ligne régulière organisée par la région au titre de sa compétence d'AOM régionale ne devant pas être considérée comme une condition remplie pour instaurer le versement mobilité.
- Les taux devraient être identiques à ceux applicables à une AOM de taille similaire.

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. Pour rappel, les syndicats mixtes de type « loi SRU » doivent veiller à la coordination des services, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers, et développer une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés. Aujourd'hui, 4 syndicats mixtes loi SRU lèvent le VMa :

- Le syndicat mixte de coordination des transports collectifs d'Eure-et-Loir (SMCTCEL)
- Le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH)
- Hauts-de-France Mobilités
- Le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)

D'autres syndicats mixtes SRU y réfléchissent.

Modalités opérationnelles

Deux propositions d'évolution du VMa pourraient être étudiées :

1. Faire évoluer le périmètre de perception du VMa qui fait référence, depuis la LOM, à la notion d'aire urbaine que l'INSEE n'utilise plus et ne fait donc plus évoluer. Lier le périmètre de perception du VMa aux limites territoriales des EPCI qui composent le syndicat mixte SRU serait plus pertinent afin de mieux correspondre aux besoins de mobilité des territoires.

2. Revoir les modalités de cumul entre VM et VMa afin de flécher les ressources complémentaires vers des actions ou des services contribuant à l'intermodalité (services express régionaux métropolitains ou cars express par exemple).

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.

Ainsi, il pourrait être proposé de faire du VMa un vrai versement mobilité additionnel en permettant de le lever dans tous les ressorts territoriaux mais à un taux inférieur à 0,5%, la nouvelle assiette étant plus large que l'actuelle. Des simulations pourraient être menées avec l'aide de l'URSSAF Caisse nationale pour estimer le rendement potentiel de cette mesure et fixer le taux le plus adéquat.

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

Selon l'ADEME, le transport aérien français (vols intérieurs et vols internationaux au départ de la France) a des impacts de plus en plus importants 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 émis directement 24,2 millions 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, soit 2,2 fois plus qu'il y a 30 ans¹¹.

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 à hauteur d'un plafond fixé par la loi à 210 M €, et d'autre part, depuis 2020, et dans la limite d'un plafond de 230 M €, l'AFIT France.

Sur le plan européen, le secteur aérien a par ailleurs été intégré au système européen des quotas d'émissions (SEQE-UE) à partir de 2009. Néanmoins, il peut jouir, dans les cadres nationaux, d'exemptions fiscales, permises par la législation européenne. C'est la raison pour laquelle le kérosène est, en France, exempté de la fiscalité sur les carburants pour les vols intérieurs, c'est-à-dire de la TICPE (TVA comprise) tout comme de la

¹¹ ADEME, 27 septembre 2022, Transport aérien : 3 scénarios pour une transition écologique.

composante carbone. En revanche, plusieurs pays européens ont fait le choix politique de ne pas exempter les vols intérieurs de la fiscalité sur le kérosène. D'après le Réseau Action Climat, l'exonération du kérosène pour les vols intérieurs représenterait, en France, un manque à gagner pour l'État d'environ 7 Mds € par an (6 Mds € d'exemptions fiscales et 1 Md € de TVA).

Modalités opérationnelles

Plusieurs options pourraient être possibles, non exclusives les unes des autres :

1. 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).
2. Mettre en place *a minima* une taxe additionnelle à la taxe sur le transport aérien de passagers uniquement,
3. 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.

3. Créer des ressources nouvelles pour financer la mobilité

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

Le rapport de la mission DURON préconise 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 (effets négatifs sur la circulation, la congestion et la 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-villes¹² ».

Une étude récente de l'ADEME¹³ 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. Cela étant, 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 particuliers¹⁴. Cela peut tout à fait légitimer la mise en place de mécanismes de type « pollueur-payeur » ou « utilisateur-payeur ».

Par ailleurs, comme le précise la mission DURON, et comme l'a décidé en mars 2023 la ville de Barcelone, la mise en place d'une écocontribution sur les colis permettrait de modifier les comportements d'achat en incitant à la livraison en point relais pour redynamiser les commerces de centre-ville. Cela participe également aux objectifs de santé publique visant à limiter la sédentarité et favoriser l'activité physique.

Modalités opérationnelles

Les différentes options possibles, susceptibles d'être cumulatives, sont les suivantes :

1. Taxer chaque colis livré à domicile (pour le commerce entre entreprises et particuliers)

¹² Philippe DURON, Rapport sur le modèle économique des transports collectifs, juillet 2021.

¹³ ADEME, avril 2023, Commerce en ligne : Impacts environnementaux de la logistique, des transports et des déplacements

¹⁴ <https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/en-pratique/etudes-et-statistiques/dossiers-de-la-DGE/logistique-distribution-urbaine.pdf>, pages 4 et 29.

Analyses du CEREMA d'après des enquêtes nationales « marchandises en ville » et d'enquêtes locales d'agglomérations

Sur les 1,6 Md¹⁵ de colis distribués¹⁶ en France en 2021, près de 1,1 Md sont livrés à domicile à des particuliers¹⁷. Il est ainsi proposé d'appliquer une écocontribution sur chaque colis distribué en France (à situer entre 0,50 € et 1,50 € par exemple). A ce titre, l'État du Colorado aux États-Unis applique, depuis juillet 2022, une taxe de 27 cts\$ sur chaque commande livrée par un véhicule à moteur dans l'État.

2. Taxer le chiffre d'affaires des entreprises de e-commerce et/ou de leurs plus importants transporteurs

Selon les chiffres publiés par la Fédération E-commerce et Vente à Distance (FEVAD), le chiffre d'affaires du secteur du e-commerce représente, en 2021, 66,7 Mds € (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. L'idée sous-jacente serait ainsi de faire contribuer les entreprises de e-commerce directement ou leurs transporteurs (hors livraisons en point relais). Pour exemple, la ville de Barcelone a fait le choix, à compter de mars 2023, d'appliquer 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 €¹⁸.

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

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 2010¹⁹ :

- 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 autorités organisatrices de la mobilité urbaines ;
- Une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains nus et des immeubles bâtis résultant de la réalisation d'infrastructures ferroviaires, instituée par l'État ou les régions.

Cette taxe, affectée au budget de l'AOM, était destinée exclusivement au financement de la réalisation, du réaménagement ou de la modernisation des équipements et infrastructures de transport. Lorsqu'elle était instituée par l'État, la taxe était affectée à l'AFIT France. Cela étant, malgré des tentatives de rédaction, aucun décret d'application n'a été publié rendant inapplicables ces dispositifs qui ont, depuis, été supprimés en loi de finances pour 2015 sur proposition du gouvernement.

En Île-de-France, différentes dispositions spécifiques avaient été introduites, avec plus ou moins de succès :

- Une taxe sur les plus-values immobilières consécutives à la réalisation d'infrastructures de transports collectifs dans le cadre de la loi relative au Grand Paris Express²⁰ de 2010, dont les recettes étaient affectées au budget de la Société du Grand Paris. Cette taxe était appliquée sur la base de taux différenciés en fonction de la distance entre le bien immobilier et une nouvelle gare²¹, et limitée à 5 % du prix de cession. Entrée en vigueur en juin 2010, cette disposition a été supprimée au 1^{er} janvier 2011, du fait de l'exonération des plus-values sur les résidences principales en France, la rigidification du marché immobilier et des risques inflationnistes sur les prix fonciers et immobiliers²².
- Une taxe sur les surfaces de bureaux, instituée en 1990, qui a vu son assiette élargie aux locaux commerciaux et de stockage puis aux surfaces de stationnement. Les recettes de cette taxe sont notamment affectées, depuis 2011, à la Société du Grand Paris (601 M € en 2021).

¹⁵ ARCEP, Observatoire du courrier et du colis, données 2021.

¹⁶ Colis ordinaire, colis express, et petits paquets

¹⁷ Selon Jérôme Libeskind, expert en logistique urbaine.

¹⁸ <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2019/10/Note-sur-la-taxe-sur-les-expressistes-du-B2C-a-Barcelone-1.pdf>

¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000022472924/2010-07-14/>

²⁰ Article 10 de la loi relative au Grand Paris Express

²¹ 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

²² Rapport de Gilles CARREZ, juillet 2018, Ressources de la Société du Grand Paris, page 22.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, cette taxe s'applique également dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes²³ pour financer des projets de nouvelles lignes ferroviaires. Le produit annuel de la taxe est ainsi affecté à l'établissement public local « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ».

De plus, d'autres mécanismes existent actuellement en France et notamment, la taxe spéciale d'équipement qui constitue une taxe additionnelle aux taxes foncières (sur les propriétés bâties et non bâties), et à la cotisation foncière des entreprises, dont les recettes sont fléchées vers les établissements publics fonciers. La Société du Grand Paris s'est vu attribuer une taxe spéciale d'équipement pour financer ses différentes missions dans le cadre du Grand Paris Express. Elle représente, en 2021, une recette de 73 M €. Une telle taxe a également été introduite par le Gouvernement dans la loi de finances pour 2022 dans le cadre du grand projet ferroviaire Sud-Ouest pour financer l'aménagement des lignes à grande vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse, d'une part, et Bordeaux et Dax, d'autre part.

Les communes et les EPCI peuvent aussi, 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.

En dehors de ces différents mécanismes, certains opérateurs de transport public en France réalisent de l'ingénierie immobilière et foncière, au regard de leur connaissance des projets d'infrastructure, en acquérant des terrains en amont des projets pour les revendre, leur permettant ainsi de générer des rentes foncières et immobilières²⁴.

Certains pays européens financent leurs projets d'infrastructure directement par des dispositifs de valorisations foncières et immobilières. 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 dans d'autres pays, et notamment au Danemark, pour lequel le métro de Copenhague 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.

Modalités opérationnelles

Plusieurs pistes possibles et complémentaires pourraient être envisagées afin de capter les plus-values foncières et immobilières :

- 1. 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,**
- 2. 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,**
- 3. Mettre en place une taxe sur les plus-values immobilière et foncière réalisées dans le cadre de cessions de grands projets immobiliers, dans un périmètre à définir, autour de nouvelles infrastructures de transport (gares, stations, ...),**
- 4. Permettre aux AOM et/ou collectivités locales et/ou opérateurs de transport de capter une partie des plus-values foncières et immobilières pour pouvoir financer des projets d'infrastructures dans**

²³ Article 75 du PLF 2023

²⁴ Centre d'Analyse stratégique, mars 2009, La captation de la plus-value foncière et immobilière : une nouvelle source de financement des infrastructures de transport collectif ?

le cadre de grands projets immobiliers, en passant notamment par la propriété foncière anticipée des maîtres d'ouvrage des terrains nus dans un périmètre de proximité immédiate des nouvelles infrastructures (gares, stations, ...).

Introduire des dispositifs de maîtrise, voire de réduction, de l'usage de la voiture particulière (péage urbain, carte multimodale, ...)

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.

En France, la loi Grenelle II avait instaurée 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 ont montré leur efficacité dans d'autres pays européens (Italie, Norvège...) pour lesquelles les recettes participent directement au financement des politiques de mobilité à l'échelle locale.

Modalités opérationnelles

Plusieurs outils opérationnels pourraient être envisagés afin de répondre à la maîtrise de l'usage de la voiture particulière tout en remplissant les objectifs environnementaux, et en mobilisant les recettes générées pour financer des actions en faveur d'une mobilité urbaine plus durable :

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