

JM-RST – METZ 2023

Atelier Socio-économie de la mobilité du 5 juillet

Le Versement Mobilité

Nicolas Pitout – Patrice Morandas _ Cerema Territoires et Ville

HISTORIQUE ET SEUIL DÉMOGRAPHIQUE

Institué en région parisienne en **1971**, sous le nom de versement transport. Il est étendu **en 1973** ensuite à toutes les agglomérations, avec un seuil de perception à **300 000 habitants**.

Le seuil est ensuite abaissé à **100 000 habitants en 1974**, suite aux revendications de l'AMF.

Un nouveau seuil est fixé **en 1982 à 30 000 habitants**, suite aux revendications du GART.

En **1992**, il est abaissé à **20 000 habitants** puis à **10 000 habitants en 2000**.

Ce seuil est même supprimé pour les communes classées « touristiques ».

Loi n°71-559 du 12 juillet 1971
Loi n°73-640 du 11 juillet 1973

Décret du 7 novembre 1974
pour l'institution du versement
transport

Loi n°82-1153 du 30
décembre 1982

Loi n°92-125 du 6 février 1992
Loi n°2000-1208 du 13
décembre 2000

PRINCIPE DU VERSEMENT MOBILITÉ

Le versement mobilité est une taxe fiscale, affectés aux **autorités organisatrices des mobilités (AOM)**. Il finance à la fois des dépenses d'investissement et/ou d'exploitation des réseaux de transport.

Son instauration est **facultative** et délibérée par AOM. Il ne peut être instauré **que si un service de transport en commun régulier est présent** sur le ressort. En revanche, il peut financer tous types de services de mobilités.

Il est prélevé sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins **11 salariés** qui se situent dans le ressort territorial de l'AOM concernée.

Le taux prélevé est libre, **dans la limite des plafonds fixés par l'État.**

LES AOM EN FRANCE

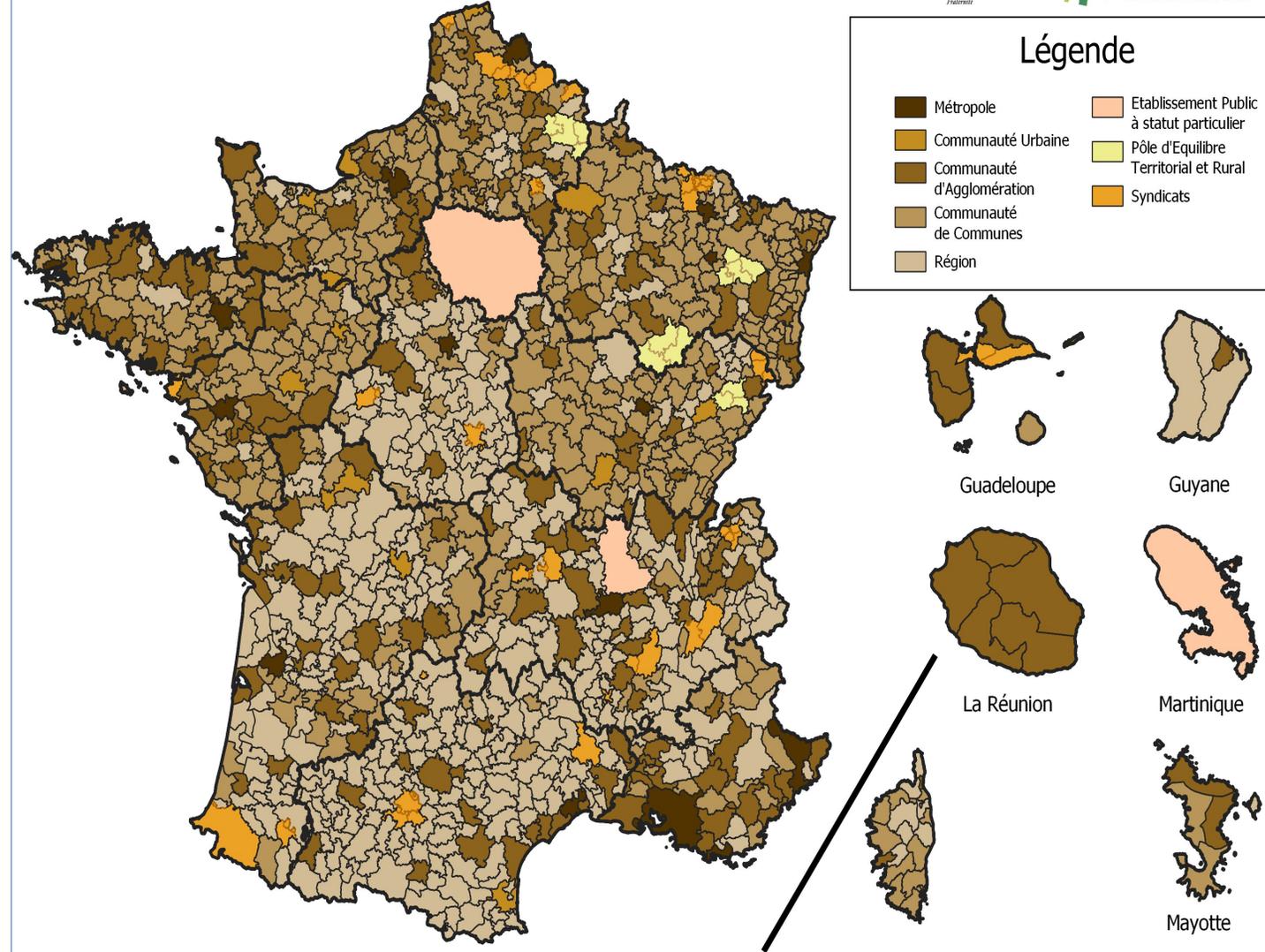
La LOM a changé le paysage des mobilités en 2021:

Plus de 400 nouvelles AOM, exclusivement des communautés de communes, souvent rurales, avec **peu de possibilités de prélever un versement mobilité** (pas de transport régulier, peu d'employeurs de plus de 11 salariés)

Des Régions qui deviennent AOM locales de substitution mais n'ont **pas la possibilité de prélever le versement mobilité** de fait.

On trouve désormais des AOM de tailles et types très différents.

Composition des Autorités Organisatrices des Mobilités au 1er janvier 2023



LES TAUX PLAFONDS DU VERSEMENT MOBILITE

	AOM de moins de 10 000 habitants	AOM entre 10 000 et 50 000 habitants	AOM entre 50 000 et 100 000 habitants	AOM de plus de 100 000 habitants
Taux de base	-	0,55 %	0,55 %	1 %
En cas de décision de réaliser un transport en site propre	-	0,55 %	0,85 %	1,75 %
Si l'AOM est communauté de d'agglomération ou de communes	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+0,05 %
Si l'AOM inclue au moins une commune touristique	0,55 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %
TOTAL maximal	0,55 %	0,8 %	1,1 %	2 %

Source : Article L.2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales

En cumulant les majorations prévues par la loi, le taux maximal applicable varie donc de **0,55 % à 2 %**.

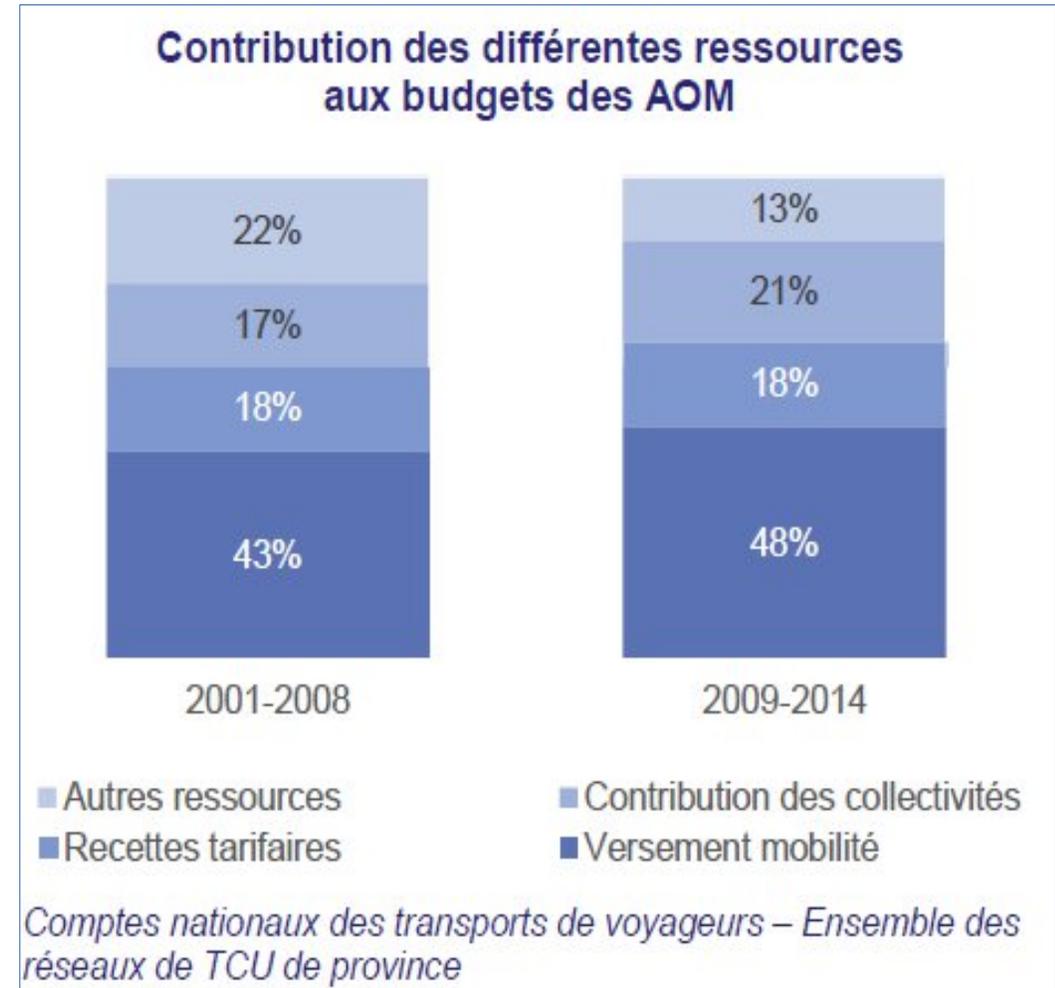
En Île-de-France, le taux varie de 1,6 % à 2,95 %, compte-tenu des spécificités.

LE VM DANS LES BUDGETS DES AOM: GLOBAL

Le versement mobilité est devenu une ressource incontournable dans le financement des transports urbains. Il représente **près de la moitié des recettes totales des AOM (près de 40 % en Île-de-France)**.

Il permet de financer largement les déficit d'exploitation qui ne cessent d'augmenter (x 10 en 40 ans).

Il est politiquement délicat de l'augmenter, mais tout aussi difficile de faire participer plus les usagers au financement global des transports urbains via les recettes tarifaires, dont la hausse risque de diminuer l'attractivité des réseaux (au détriment de la fréquentation des TC, de la congestion routière, des enjeux environnementaux).



DES MARGES DE MANŒUVRE FAIBLES

Un **taux au maximum** dans quasiment toutes les métropoles, la moitié des AOM entre 100 000 et 200 000 habitants sont aux plafonds...

...avec pourtant des besoins de financement toujours plus grand (investissement dans de nouvelles infrastructures plus vertes et exploitation des réseaux existants).

Les AOM sont à la recherche de nouvelles sources de **financement** :

- Augmentation des contributions locales
- Modification des tarifs
- Subventions

et/ou **optimise leurs réseaux** :

- Adaptation de l'offre (hiérarchisation des lignes)
- Amélioration des vitesses commerciales
- ...

Métropole	Taux du VM
Bordeaux	2 %
Brest	1,8 %
Clermont-Ferrand	2 %
Dijon	2 %
Grenoble	1,3 %
Lille	2 %
Lyon	2 %
Marseille-Aix-en-Provence	2 %
Metz	2 %
Montpellier	2 %
Nancy	2 %
Nantes	2 %
Nice	2 %
Orléans	2 %
Paris	2,95 %
Rennes	2 %
Rouen	2 %
Saint-Étienne	2 %
Strasbourg	2 %
Toulouse	2 %
Tours	2 %

LE VM DANS LES BUDGETS DES AOM: EXEMPLES

AOM	CA Sarreguemines Confluence (57) (65 mh - 38 communes)	Eurométropole de Metz (57) (225 mh - 44 communes)	Sytral Mobilités (69 - Lyon et Rhône) (1,9 Mh - 263 comm.)	Île-de-France Mobilités (12 Mh - 1 276 comm.) (chiffres 2018)
Taux 2023	0,55 %	1*, ou 1,27*, ou 2 % (* pour 1 commune)	0,6 ou 0,7 ou 0,8 ou 1 ou 2* %	1,6 à 2,95 %
VM perçu en 2022 ou 2023 (M€)	(billetterie = 0,4)	45,7 (billetterie = 12,8)	465,8 (billetterie = 265,2)	4 991 (billetterie = 3 404)
Dépenses de mobilité 2022 (M€)	Fonct. = 5,2 Invest. = 3,4	Fonct. = 54,5 Invest. = 12,4	Fonct. = 628,6 Invest. = 474,8 (chiffres 2023)	Fonct. = 10 485 Invest. = 4 315* (chiffre 2023, en hausse)
Part du VM dans le budget transp. 2022 (VM / dép. réelles)		68,3 %	38,8 %	35 à 43 %

Sources : site des AOM ...

Des situations très contrastées, en volume global mais aussi en répartition, et en système comptable

LE VM DE SYTRAL MOBILITÉS

Perçu sur tout le territoire de l'ancien département du Rhône, selon 5 « strates » :

- 2,0 % : Métropole + 1 CC
- 1,0 % : 1 CC
- 0,8% : 1 CA + 1 CC
- 0,7 % : 4 CC
- 0,6 % : 1 CA + 2 CC

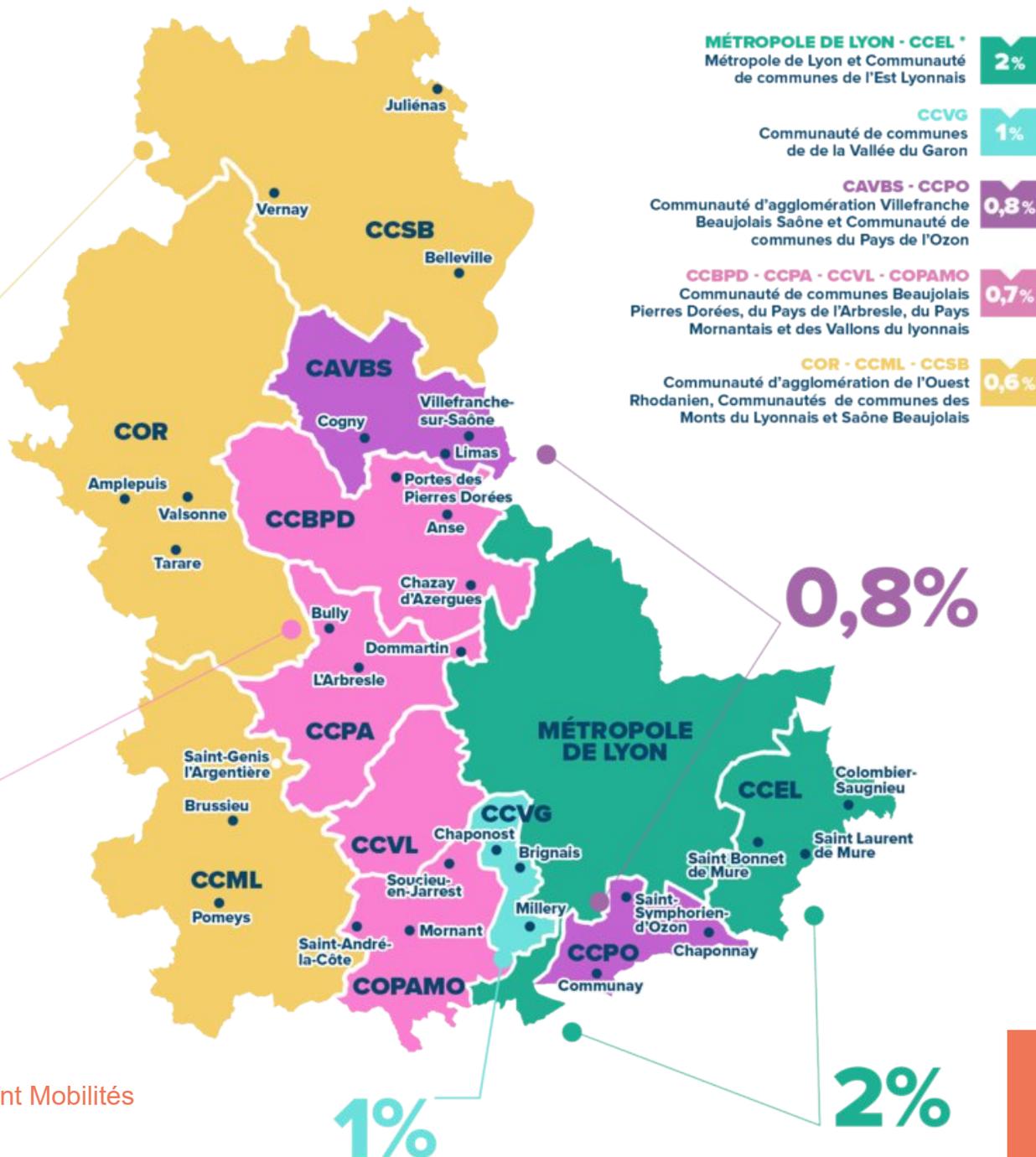
0,6%

0,7%

0,8%

1%

2%



Le Versement Mobilités

LE VERSEMENT MOBILITE ADDITIONNEL

Le **versement mobilité additionnel** est créé par la loi de solidarité et de renouvellement urbains (Loi SRU) de décembre 2000, avec les **syndicats mixtes loi SRU (SM-SRU)**.

Le syndicat mixte SRU est un **syndicat mixte ouvert** composé exclusivement **d'AOM** (et éventuellement le Départements, suite à la LOM). Il est régi par les articles L.5721-1 et suivants du CGCT, et L.1231-10 à 13 du Code des Transports)

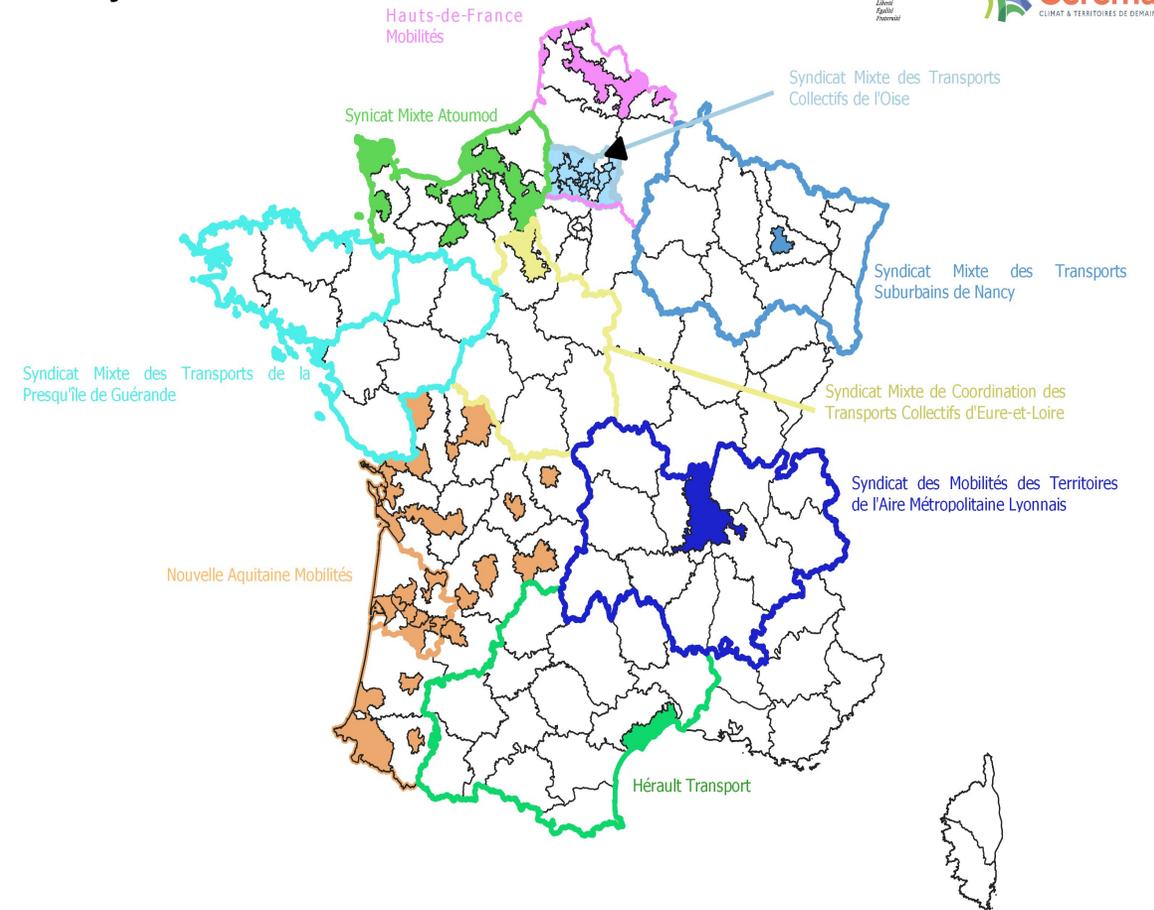
C'est un outil de coordination, pas une AOM en tant que tel, à la différence d'un SM-AOM (Agglo+Dpt ou plusieurs agglos ...).

Le syndicat mixte SRU peut instaurer un **versement mobilité additionnel** (VMA) afin de financer ses activités de **coordination** de services, de mise en place de système d'*information* voyageurs et de **tarification** et **billettique** intégrée.

Ce taux **ne peut dépasser 0,5 %** et le cumul VM+VMA sur un territoire ne peut dépasser le plafond de VM défini par la loi.

Parmi ses actions optionnelles, il peut gérer des infrastructures ou, en lieu et place de ces membres organiser des services de mobilité y compris ferroviaires (article L.1231-11 issu de la LOM), sans pour autant lever du VM.

Les syndicats SRU



DES PISTES DE RÉFLEXION

Une extension du Versement Mobilité au profit de l'AOM Régionale ?

- En tant qu'AOM régionale ? (vieille revendication toujours combattue par le GART)
- En tant que cheffe de file des mobilités, à l'échelle des bassins de mobilité afin d'assurer ses missions de coordination des actions communes et de financement des actions du contrat opérationnel ?

Quel VM pour les nouvelles AOM « rurales » ?

Offre de transports, sensibilité politico-fiscale, faiblesse des bases, symbolique des gros contributeurs (Hôp.)

Le déplaçonnement du cumul VM + VMA ?

Pour éviter « l'assèchement » des ressources des SM-SRU par des AOM très souvent au VM maximal

Mettre à contribution les usagers de véhicules particuliers ?

En intégrant la voiture individuelle dans une réflexion globale du système de mobilité. Une contribution des automobilistes (via une tarification du stationnement ou de péage urbain).

Capter les plus-value foncière pour financer les investissements ?

En récupérant tout ou partie de l'augmentation de la valeur des biens induite par une intervention publique, notamment la mise en place de ligne de transport (*Cf. encadré >*).

Exemple de l'Irlande

Une taxe peut être mise en place pour les demandeurs d'autorisation de construire dans une zone située à proximité d'une infrastructure dont ils bénéficieront.

Exemples :

- 15,2 millions d'euros perçus pour un projet de tramway de 264 millions d'euros en 2010
- 23,4 millions d'euros perçus pour un métro de 1,2 milliards d'euros en 2012

DES PISTES DE RÉFLEXION: ÎdF MOBILITÉS

Communiqué d'ÎdF mobilités du 20 juin 2023, en réaction au rapport demandé par le ministre des Transports aux IGF et IGEDD pour réactualiser les besoins de financement nécessaires avec l'agrandissement du réseau francilien:

[...] Île-de-France Mobilités conteste les calculs du besoin de financement, qui calculs sont minorés par l'intégration d'une hausse du Passe Navigo [...]. Île-de-France mobilités **juge également très optimiste – vraisemblablement trop-** les prévisions du rapport quant à la dynamique des recettes venues des entreprises via **le versement mobilité**. Île-de-France mobilités maintient donc ses prévisions de besoin de financement, qui sont de 800 millions d'euros en 2024, et d'environ 2,7 milliards d'euros en 2031.

[...] Île-de-France Mobilités rappelle qu'elle **souhaite une autonomie fiscale**, [...]. En effet, **le versement mobilité représente 50 % des recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités**. Sans hausse du taux du versement mobilité, on voit bien avec ce rapport qu'il n'y a **pas d'équilibre d'exploitation possible des nouvelles lignes**.

[...] le rapport explore certaines pistes présentées aux assises de financement des transports en janvier dernier, comme la **baisse de la redevance d'Île-de-France Mobilités à la SGP (Société du Grand Paris) ou la hausse de la taxe de séjour hôtelière**. Île-de-France Mobilités insiste sur le fait que de telles recettes sont également indispensables pour couvrir la totalité financement de l'ouverture des nouvelles lignes. [...]