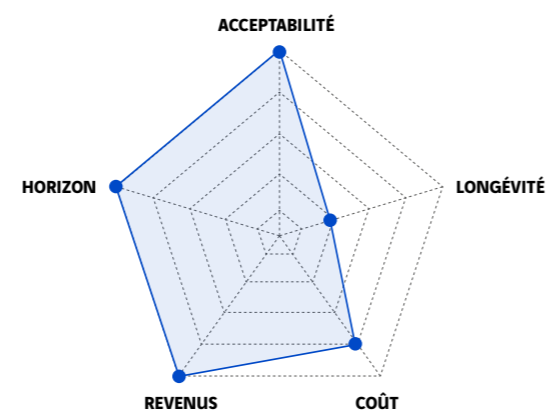


Versement transport/mobilité : financement par les employeurs des services de transport collectif

Dès les années 1970, les effets négatifs de la prédominance de l'automobile commencent à se faire ressentir en France : manque de place dans les villes, pollution sonore et atmosphérique et congestion incitent alors les autorités organisatrices de mobilité (AOM) à renforcer les transports collectifs urbains²³⁹. C'est ainsi qu'est né le versement transport (VT), remplacé à l'entrée en vigueur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) par le Versement mobilité (VM). Le VM est une contribution locale des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés, qui abonde le financement des réseaux de transport. De ce fait, elle constitue un impôt de production pesant sur la performance économique des entreprises.

Exception française, ce mécanisme occupe une place essentielle dans le financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des services rattachés à la compétence mobilité²⁴⁰. L'article L. 2333-64 du Code général des collectivités territoriales prévoit que les communes et intercommunalités de plus de 10 000 habitants et les communes ayant la qualité d'autorités organisatrices de mobilité et classées « stations touristiques » puissent instituer un versement transport sur leur territoire, à hauteur de 0,55% des salaires au maximum et 0,2% pour les communes touristiques²⁴¹.

Le VM constitue la principale composante du financement des transports collectifs urbains en France, puisqu'il représente presque la moitié des recettes totales des AOM avec un produit de 8,2 milliards d'euros par an²⁴². Loin de se limiter à la simple relance des transports publics, le versement transport a permis de financer leur modernisation, d'investir dans des moyens de transport alternatifs, de participer à l'amélioration de l'intermodalité et même d'envisager la gratuité des transports publics dans certaines agglomérations moyennes comme Aubagne en 2009 ou Dunkerque en 2018. Le versement transport peut en définitive être considéré comme l'épine dorsale du modèle français de financement de la mobilité²⁴³.



→ ENTRE LES ACTEURS DES TRANSPORTS PUBLICS ET LES REPRÉSENTANTS DU MONDE ÉCONOMIQUE, LA DISCORDE

Si le versement transport est largement soutenu par les acteurs du transport public ainsi que par l'État, les entreprises, qui, dans les grandes villes, contribuent également au remboursement à hauteur de 50% des abonnements de transport de leurs salariés, supportent doublement la taxation sur les transports. Des entités telles que le Mouvement des entreprises de France (Medef), les Chambres de commerce et d'industrie (CCI) et la Confédération générale des petites et moyennes entreprises (CGPME) dénoncent la charge fiscale que représente cet impôt prélevé sur la masse salariale, qui pèse sur l'emploi et la compétitivité²⁴⁴. Ces instances pointent du doigt l'inégalité territoriale que fait naître cette taxe, d'abord instituée en Île-de-France en 1971 puis sans cesse étendue, en partant des communes de 300 000 habitants pour toucher enfin les communes de 10 000 habitants. Ce sont principalement les sociétés opérant hors des centres d'agglomérations qui pâtissent de l'extension du périmètre d'application du versement transport (loi Chevènement de 1999), ne bénéficiant pas toujours d'infrastructures adaptées de transport collectif urbain dans leur zone d'activité.

→ UN SYSTÈME DE FINANCEMENT QUI ATTEINT DÉJÀ SES LIMITES

Les extensions successives du périmètre des autorités organisatrices de la mobilité ces 40 dernières années témoignent de l'incapacité du versement transport à répondre durablement aux besoins en financement des infrastructures de transport public urbain, en dépit de la manne financière que représente cet impôt. Les AOM ont pourtant eu recours, à plusieurs reprises, à des augmentations du taux du VM pour financer les nombreux projets d'infrastructures de transports aujourd'hui en cours, notamment ceux du Grand Paris Express.

Par ailleurs, une étude du cabinet EY menée en mars 2017 a montré que les tarifs des transports avaient augmenté de 2,85% en moyenne entre

2010 et 2015²⁴⁵. C'est donc une hausse généralisée de tous les moyens de financement qui est en train de s'opérer dans les grandes agglomérations françaises, notamment à Paris. Pour l'heure, force est de constater que le VM a atteint son rendement maximal dans la plupart des villes (à Paris et dans les communes des Hauts-de-Seine, le taux applicable est de 2,85% de la masse salariale, alors qu'il est de 1,50% pour les autres communes franciliennes). C'est pourquoi les autorités organisatrices de mobilité réfléchissent désormais à de nouvelles sources de financement des transports collectifs urbains.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

🏠 | Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

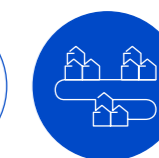


USAGER

📍 | À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE