

CAPACITÉS D'INVESTISSEMENT ET DE FINANCEMENT

De quoi parlons-nous ?

Les capacités de financement des mobilités sont les ressources financières disponibles pour investir dans les infrastructures et faire fonctionner les services de mobilité. Elles peuvent provenir de différentes sources, publiques (État, collectivités territoriales, fiscalité...) ou privées (entreprises, particuliers...). Ces financements sont mobilisés d'une part, pour financer des projets d'intérêt général, tels que la construction de nouvelles infrastructures, l'amélioration de l'existant, ou des nouveaux projets de mobilité et d'autre part, pour assurer le fonctionnement des services.

Pourquoi ce facteur ?

Les capacités de financement des mobilités sont essentielles pour garantir le développement d'un système de mobilité. Les besoins sont importants notamment, pour la transition vers des modes de transport moins carbonés. Ils concernent autant l'entretien, le renouvellement du réseau que le développement de nouvelles offres. Pour autant, les modèles économiques des acteurs sont aujourd'hui assez cloisonnés. Les capacités limitées de financement doivent être réorientées pour assumer le coût de la décarbonation.



HISTORIQUE

Parmi les sources de financement des transports collectifs, on retrouve principalement le versement mobilité (ex-versement transport), les recettes commerciales et les subventions/participations publiques. Le versement transport a été mis en place en 1973, en région parisienne, puis étendu aux communes de 300.000 habitants et progressivement vers d'autres communes. Avec la promulgation de la loi LOM, il est remplacé par le versement mobilité (effectif depuis 2021). Le taux du versement mobilité est fixé et prélevé par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) urbaine. Il est calculé en fonction du nombre de salariés de l'entreprise. Le nombre d'entités percevant le versement mobilité est passé de 7 à 272 en 50 ans.

Concernant les recettes commerciales des AOM, elles sont proportionnellement en baisse ces dernières années (70% du budget en 1975 à 17% en 2019). Ceci s'explique par le dynamisme du versement mobilité et par les politiques tarifaires décidées (gratuités totales ou partielles...). La

participation des collectivités territoriales dans le fonctionnement des AOM est relativement stable sur les dernières années (35% des recettes en 2020). Par ailleurs, les collectivités territoriales participent aussi aux financements d'autres politiques de mobilités (vélo, covoiturage, voirie). Le financement des autres modes de transport se fait sur le budget général des gestionnaires d'infrastructures avec parfois des participations croisées pour ce qui touche à l'investissement.

A noter que la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques, prélevée notamment sur les carburants, est la principale taxe de consommation en France. Elle intègre depuis 2014, une composante carbone (contribution Climat-Energie) appelée à augmenter dans le cadre du financement de la stratégie nationale bas carbone. Plusieurs tentatives récentes pour trouver de nouvelles sources de financement (écotaxe, alignement des taxes essence/gasoil) ont conduit à des soulèvements populaires importants (bonnets rouges, gilets jaunes...)

SITUATION ACTUELLE



L'Etat, les AOM et les collectivités territoriales sont les principaux financeurs des mobilités. Ils investissent dans différentes politiques de mobilité suivant leurs compétences et les projets qu'ils soutiennent (développement du réseau routier, du vélo, du tramway...). Les impôts et taxes sont les principales sources de recettes des collectivités territoriales, en plus des dotations de l'État. Pour les AOM, les sources de financement sont multiples. Pour le cas de Tisséo Collectivités, le versement mobilité représente 50 à 60% des recettes, les recettes commerciales 15 à 20%, et les subventions des membres plus de 20% des financements. Les autres sources de financement, les partenariats public-privé ou les nouvelles formes de financement, sont encore marginales.

Les assises nationales de la mobilité, réalisées en amont de la loi LOM, avaient identifié de nouvelles sources de financement de la mobilité dont plusieurs ont été abandonnées (péage urbain, taxe sur les produits énergétiques...). Récemment, la mission d'information sur le financement des AOM pointe que les impératifs de la transition écologique supposent un choc d'offre de transport. La demande est notamment importante pour desservir des territoires périurbains pour lesquels les coûts sont importants (kms parcourus) et les recettes faibles (peu de versement mobilité, peu de recettes de billettique...). La multiplication par 3 ou 4 de l'offre de mobilité dans les territoires concernés nécessiterait une augmentation des dépenses de plusieurs dizaines de milliards d'euros jusqu'en 2030.

QUALIFICATION DU FACTEUR



Le facteur est qualifié de tendance lourde. Ce sujet existe depuis plusieurs années et sera encore sur le devant de l'actualité dans les années à venir, compte tenu forts enjeux de décarbonation des mobilités qui nécessiteront un investissement supplémentaire. La prise de conscience récente d'un choc d'offre de mobilité et la volonté de déployer des moyens financiers considérables pour répondre aux

nouveaux besoins de mobilité traduisent cette préoccupation. Néanmoins, les mécanismes d'investissement et de fonctionnement restent à définir et à inventer, en s'appuyant possiblement sur des processus non explorés aujourd'hui et sur des hypothèses à étudier (déplafonnement du VM, recettes fiscales fléchées vers la décarbonation des mobilités...).

DYNAMIQUE DU FACTEUR



Ce facteur est en évolution. La question du financement des mobilités est un impératif pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur. De plus, dans un contexte tendu en matière de ressources financières, le sujet fera l'objet d'une attention particulière. Néanmoins, les enjeux sont importants et les dynamiques des financements sont longues à mettre en œuvre.

MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

Déclin

Disparition

Le facteur est croissant dans la mesure où, les évolutions sont dynamiques et structurantes, et où les acteurs nationaux et locaux semblent se mobiliser pour trouver des nouveaux moyens pour financer les mobilités de demain et se

déplacer plus efficacement. Néanmoins, les mécanismes financiers sont complexes à mettre en œuvre et nécessitent parfois un temps de préfiguration législatif.

IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Fort

Les impacts sont forts car la mobilisation et l'optimisation des leviers financiers génèrent des moyens importants pour répondre aux objectifs de décarbonation. Le financement des mobilités est un investissement public, non (directement) rentable, et devra faire l'objet de nouveaux apports pour arriver à un équilibre financier. De fait, la décarbonation du secteur nécessitera de lourds investissements afin de déployer

de nouvelles solutions de mobilité, notamment en direction des territoires sous-cotés, dans un contexte d'augmentation de la demande en déplacement. Par ailleurs, le succès du financement de la mobilité décarbonée est conditionné à son acceptabilité, qui nécessite de prendre en compte des préoccupations parfois contradictoires (efficacité économique, accessibilité des territoires, inégalités sociales...).

DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



Le développement des capacités de financement des mobilités reste une question très structurelle. Il faut distinguer les territoires couverts par une AOM urbaine disposant d'une fiscalité propre (le versement Mobilité), des autres (Région notamment) pour qui le financement des transports publics se fait sur le budget général. Les mesures de financement de la mobilité, et notamment l'action sur le prix de la mobilité, ont des conséquences directes sur les fondamentaux démocratiques des habitants (la liberté, l'égalité de traitement et l'équité) et

peuvent avoir des répercussions sociales et territoriales importantes (par exemple la crise des gilets jaunes en 2019). La concentration des efforts financiers sur les métropoles peut engendrer un « déséquilibre de traitement » vis à vis d'autres territoires, comme les périphéries proches ou éloignées ou encore les espaces ruraux. En tenant compte de cette spécificité, les mécanismes financiers et des politiques favorisant la réciprocité et la coordination des actions entre les territoires sont à expertiser.

RESSOURCES



- Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Rapport d'information du Sénat n° 830 (2022-2023), déposé le 4 juillet 2023
- Mobilités : changer de modèle - Solutions pour des déplacements bas carbone et équitables, Jean Coldefy, 2022.

- https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2020/05/RAPPORT_FINMOB_VF_VDEF.pdf
- <https://www.seban-associes.avocat.fr/wp-content/uploads/2020/02/LOM-2.pdf>



HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : Fil de l'eau et gestion locale des contraintes financières.

Les leviers financiers actuels sont optimisés sans en rechercher d'autres. Le versement mobilité reste la principale contribution financière des AOM urbaines mais son déplaçonnement pose la question de la compétitivité des territoires. Les recettes commerciales baissent, face à l'extension des réseaux vers des secteurs moins denses et face à une demande sociale de transport gratuit, ce qui marque l'équilibre économique des AOM et leur capacité à investir dans de nouvelles offres. Les subventions des collectivités locales soutiennent de plus en plus le modèle économique des AOM au détriment

d'autres politiques. Ce soutien provoque une hausse significative des impôts locaux. L'Etat aide les investissements dans les territoires par le biais d'appels à projets successifs favorisant la concurrence entre les territoires. Pour certains, la décarbonation des mobilités passe par un investissement privé qui peut être conséquent (véhicule électrique). Les espaces ruraux, où la voiture individuelle reste le moyen de transport le plus utilisé dans les trajets de moyenne et longue distance, sont à l'écart de ces optimisations financières.

HYPOTHÈSE 2 : Investissement financier massif et choc d'offre sur les transports majeurs.

L'Etat investit fortement sur l'offre structurante au sein des métropoles avec l'appui des collectivités locales. L'Etat priorise l'investissement lourd autour des axes de la SNBC, sur les infrastructures majeures au niveau national et métropolitain. Face aux difficultés financières, les AOM cherchent à diversifier leurs recettes (péages urbains, VM déplaçonné,

taxe spécifique...). Les transports en commun sont prioritaires au détriment des mobilités actives. Le recours à la voiture s'effectue dans des logiques de rabattement, décalant les problèmes de pollution sur de nouveaux territoires. Certains espaces ruraux profitent du choc d'offre sur les transports en commun.

HYPOTHÈSE 3 : Investissement financier ciblé et stratégie de sobriété et solidarité territoriale.

Les investissements financiers majeurs à déployer au sein des territoires sont réalisés dans le cadre d'une stratégie d'offres et de sobriété nationale visant : à la réutilisation des infrastructures-réseaux-bâtiments et du foncier, au déploiement des pratiques de mobilité sobre (mobilités actives, mobilité organisée, principe de démobilité), acculturation des populations à des modes d'habiter priorisant

la proximité. Le principe de « choc de mobilité et de sobriété » est déployé sur tous les territoires. Ces grands principes sont inscrits dans la loi, et l'Etat assujettit son aide financière à l'engagement des territoires à déployer ce choc d'offres. Les mécanismes financiers favorisant la réciprocité et la solidarité entre les métropoles et les territoires plus ruraux sont favorisés par l'Etat.



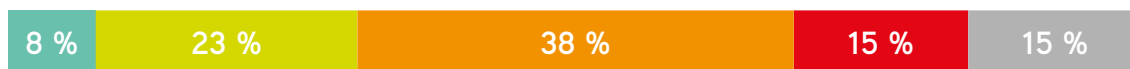
CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, les capacités de financement des mobilités restent identiques et relèvent uniquement des autorités organisatrices des mobilités.



HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, de nouvelles sources de financement public (taxe, péage...) viennent alimenter la construction des infrastructures de transports majeures.



HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, les investissements sont limités au profit des infrastructures existantes et des mesures de sobriété.



L'HYPOTHÈSE 3 (investissements sur les infrastructures existantes et mesures de sobriété) est la plus plébiscitée avec une majorité d'avis positifs (46+8 = 54%), l'argument étant que la plupart des futurs budgets vont se concentrer sur le renouvellement des infrastructures existantes. Certains experts proposent néanmoins de dépasser les murs financiers tant en investissement qu'en fonctionnement sans préciser la date.

L'HYPOTHÈSE 2 (nouvelles sources de financement) enregistre des avis partagés (46% positifs), et assez mitigés (15%) avec des exemples de montages mutualisés (GPSO) ou l'arrivée de nouveaux acteurs capables d'apporter de nouveaux leviers financiers (SGP). Certains experts soulignent que les grands projets d'infrastructure seront âprement discutés sur le volet financier.

L'HYPOTHÈSE 1 est jugée la moins favorable avec une majorité d'avis négatifs (53%) ou mitigés (23%), ce qui confirme que le modèle de financement à réinventer et que les AOM ne pourront à elles seules assurer le portage des différents projets à l'avenir.

En conclusion, un nouveau modèle de financement plus mutualisé, innovant est à poursuivre ou à (ré)inventer en prenant en compte une stratégie plus aboutie de réutilisation de l'existant et de prise en compte des mobilités plus sobres.

