

Le versement transport : une contribution essentielle au financement des transports urbains

Instauré dans les années 1970 à l'heure où les villes font la part belle à la voiture et où les transports collectifs connaissent une certaine désaffection, le versement transport est aujourd'hui plus que jamais incontournable dans le système de financement des transports publics urbains en France.

Il n'a cessé de monter en puissance depuis 40 ans au point de devenir la première ressource pour les transports collectifs urbains. En 2011, au niveau national, il représente 42 % des ressources mobilisées pour le financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports collectifs urbains et plus de 6,3 milliards d'euros.

Cette contribution des employeurs de plus de 9 salariés à l'intérieur des périmètres de transport urbain a ainsi permis un « renouveau » des transports collectifs au point de leur permettre de devenir aujourd'hui, aux yeux des usagers, une véritable alternative à la voiture particulière en zone urbaine.

Sur cette lancée, les autorités organisatrices des transports urbains sont aujourd'hui dans la logique de continuer à soutenir une offre performante mais elles doivent composer avec des finances publiques plus contraintes et un contexte de crise économique.

Parce qu'il est central dans le système de financement des transports en ville, le versement transport ne manque pas de soulever des questions sur son avenir : Quel sera son dynamisme dans les prochaines années ? Faut-il le faire évoluer pour répondre à l'élargissement des bassins de déplacements et favoriser le développement de l'offre en transport collectif sur les territoires hors périmètres de transports urbains ? Dans quel système de financement global des transports collectifs cette ressource doit-elle s'insérer ? Faut-il le mobiliser pour financer l'ensemble des politiques de déplacements durables ?


Juin 2014

Le versement transport est une contribution des employeurs au financement des transports publics urbains

Un impôt sur la masse salariale

Sont concernés par cet impôt tous les employeurs de **plus de 9 salariés à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain (PTU) où le versement transport (VT) a été institué.**

Ainsi deux critères interviennent pour déterminer si un employeur doit payer ou non le versement transport : le lieu de travail de ses salariés et l'effectif employé au sein du PTU.

Les employeurs concernés sont à la fois les entreprises privées, les administrations publiques et les organismes parapublics et assimilés.

Concrètement, le versement transport est **un impôt sur la masse salariale.**

Le versement transport en pratique

Comment est institué le VT ?

L'autorité organisatrice de transport urbain doit prendre une délibération pour instituer le VT lorsqu'elle le décide. Cette déclaration fixe notamment le taux dans la limite des taux plafonds définis par la loi.

Qui est exonéré ?

Les fondations et associations reconnues d'utilité publique à but non lucratif dont l'activité est de caractère social. Les trois conditions se cumulent.

Qui peut se faire rembourser ?

Tout employeur qui justifie avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou assuré le transport collectif intégral et à titre gratuit de tous ses salariés ou de certains d'entre eux. Tout employeur de salariés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles ou des zones d'activité industrielle et commerciale désignées dans la délibération instaurant le VT.

Comment est calculé l'effectif de 9 salariés à partir duquel un employeur est soumis au prélèvement du VT ?

L'effectif comprend les salariés travaillant à temps partiel, les apprentis et les saisonniers. Il convient en outre de prendre en considération le lieu effectif où le salarié exerce son activité durant la majeure partie de son temps de travail.

L'employeur, bénéficiaire indirect du système de transport

L'article L.1221-12 du code des transports prévoit que le financement des transports collectifs urbains (TCU) est assuré par plusieurs acteurs : « les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, [...] les autres bénéficiaires publics et privés, qui sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect ».

Le VT est fondé sur cette dernière notion. Cette contribution des employeurs au financement des transports urbains trouve en effet sa justification

principale dans la meilleure accessibilité des salariés à leur lieu de travail que permettent ces transports. Et donc au marché de l'emploi potentiel plus important que cela offre aux employeurs. En outre, ces services de transport permettent un meilleur accès des clients aux entreprises et améliorent les conditions de circulation des déplacements professionnels et des livraisons réalisées par ou pour les entreprises en contribuant notamment à la réduction de la congestion routière.

Discussions à l'Assemblée nationale sur le projet de loi du 12 juillet 1971 instituant le versement transport en région Île-de-France - Extrait de l'intervention de Jean Chamant, ministre des transports

« La justification économique de ce versement réside [...] dans le fait que les employeurs de la région parisienne, grâce au réseau de transport existant, tirent avantage d'un marché de main-d'œuvre unique, sans comparaison avec ce que connaissent les autres régions de France. Nous estimons qu'il s'agit d'un service rendu qui doit avoir pour contrepartie la contribution que le projet de loi met à la charge de certains employeurs de la région parisienne. »

Une ressource affectée aux transports publics urbains

La particularité du VT est d'être une **ressource affectée**. Son produit est nécessairement destiné à couvrir des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics réguliers de personnes et des opérations visant à améliorer l'intermodalité TC-vélo.

En province, le VT peut en outre, financer :

- des transports à la demande ;
- d'autres services de transports publics qui concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'Autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) tels que les services dédiés à la desserte de certains équipements et les services spécifiques pour les personnes à mobilité réduite par exemple.

En Île-de-France, la législation précise que le VT peut être utilisé pour financer des mesures prises en application de la politique tarifaire et, à titre accessoire, des dépenses d'exploitation d'ouvrages et d'équipements affectés au transport et mentionnés par le plan de déplacements urbains, tels que des gares routières, des parcs relais et des centres d'échanges correspondant à différents modes de transport dans le cadre de conventions passées entre le syndicat et les gestionnaires.

Au fil des années, le VT a su **s'adapter aux nouveaux enjeux des déplacements et au contexte de développement des réseaux**. Si, à l'origine, il était destiné à financer des dépenses limitées et précises afférentes aux transports collectifs (compensation intégrale des réductions tarifaires consenties aux salariés, financement d'investissements spécifiques aux transports collectifs (TC), financement d'améliorations, de réorganisations, d'extensions ou de créations de services de TC) afin d'aider au développement de ce mode de transport alors en crise, la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 a affecté plus globalement cette ressource au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des réseaux de transports urbains alors que les premiers développements de réseaux induisaient déjà une forte hausse de leurs coûts d'exploitation.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) du 13 décembre 2000 a ensuite élargi la nature des dépenses finançables en intégrant les enjeux d'intermodalité.

La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles a de nouveau élargi ce champ en permettant aux Autorités Organisatrices de la Mobilité d'utiliser les ressources du VT pour financer les dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'ensemble de leurs actions.



Un impôt encadré par la loi

Des taux plafonds définis par la loi

En Province, c'est l'autorité en charge de l'organisation des transports urbains qui décide d'instaurer ou non le VT sur son PTU dans la limite des **taux plafonds** fixés par la loi. Ces taux varient, notamment, en fonction de critères de population, de la forme juridique de l'autorité organisatrice de transports urbains et de l'existence ou non d'investissements dans une infrastructure de transport collectif à réaliser.

Ces taux maximums sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	AOTU de moins de 10 000 habitants	AOTU entre 10 000 et 50 000 habitants	AOTU entre 50 000 et 100 000 habitants	AOTU de plus de 100 000 habitants
	-	0,55 %	0,55 %	1 %
Si décision de réaliser une infrastructure de transport en site propre	-	0,55 %	0,85 %	1,75 %
Si intercommunalité « bonus » ⁽¹⁾	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Si au moins une commune touristique ⁽²⁾ dans le PTU « bonus »	0,55 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %	+ 0,2 %

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

Les principales références réglementaires

- Articles L.2333-64 à L.2333-75 et D.2333-83 à D.2333-104 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) pour le versement transport en province.
- Articles L2531-2 à L2531-11 et D.2531-2 à D.2531-5 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) pour le versement transport en Île-de-France.



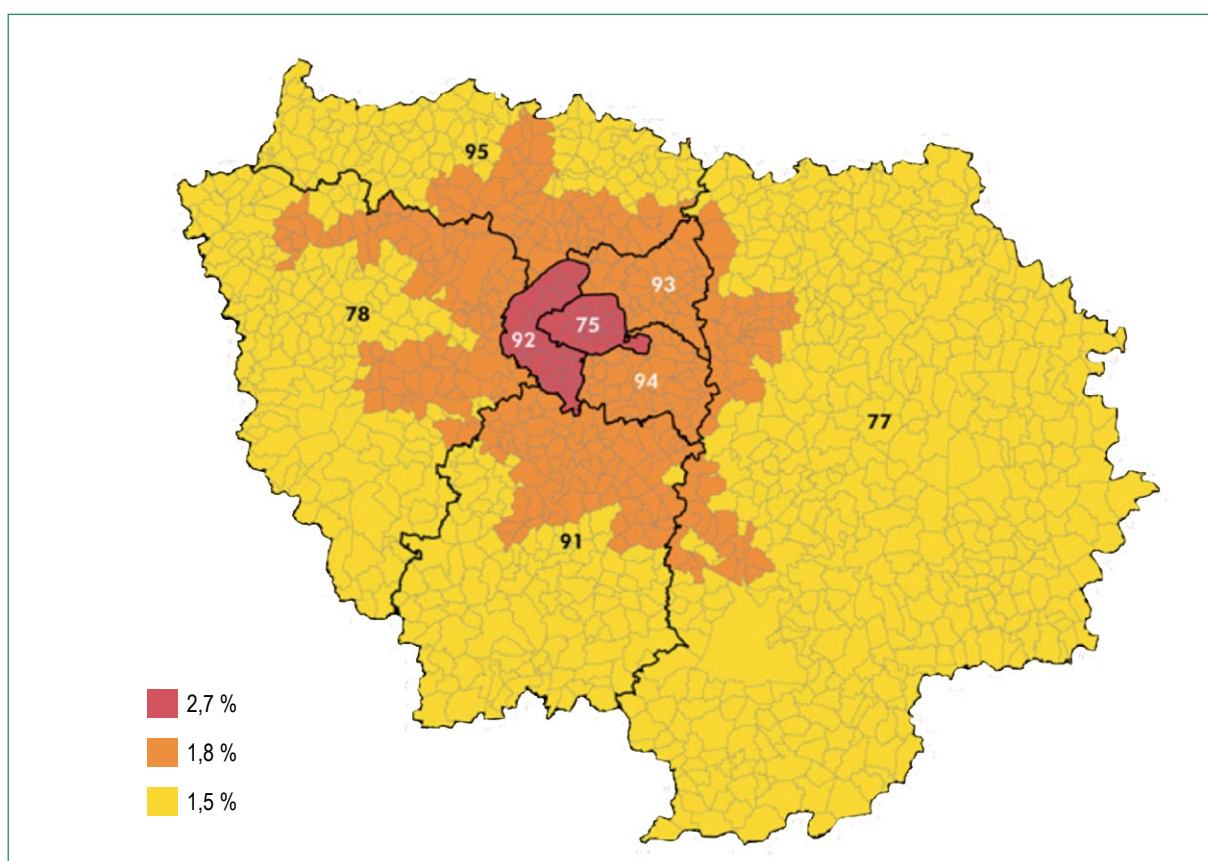
(1) Pour les communautés de communes, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles et les Autorités Organisatrices de transports Urbains auxquelles ont adhéré une communauté urbaine, une communauté d'agglomération ou une communauté de communes.

(2) Au sens de l'article L.133-11 du Code du tourisme.

En région Île-de-France, le prélèvement du VT a été rendu obligatoire dès sa création en 1971. Le taux est défini par le **syndicat des transports d'Île-de-France (Stif)**, l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France dans la limite des taux plafonds définis par la loi :

- 2,7 % à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine ;
- 1,8 % dans certaines communes définies par décret(3) ; ces communes font notamment partie de l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'Insee (Institut national de la statistique et des études économiques) ;
- 1,5 % dans les autres communes de la région Île-de-France.

Taux plafond du VT du 1/01/2013



Une mise en œuvre progressive

Instauré initialement en Île-de-France comme contribution obligatoire dès 1971, le versement transport a ensuite été étendu de façon facultative, aux autorités organisatrices de transport urbain de province en 1973. **En province, le seuil de population à partir duquel le VT peut être instauré a été ensuite régulièrement abaissé** passant de 300 000 habitants à 100 000 habitants (1974), puis 30 000 habitants (1982), 20 000 habitants (1992), puis 10 000 habitants (2000), jusqu'à être supprimé pour les territoires ayant au moins une « commune touristique » (2010).

En parallèle, les **taux plafonds autorisés ont aussi régulièrement évolué**, généralement à la hausse (1988, 1992, 2010) sauf lorsque le législateur a supprimé le plafond de la masse salariale soumise à VT et l'a « compensé » par une baisse des taux plafonds (1993). Ils ont été différenciés selon l'existence ou non d'un projet d'infrastructure de transport (1973, 1996, 2003 et 2010) et selon un critère de population (1982). Enfin, il a été introduit une majoration des taux plafonds pour les intercommunalités (1992), puis en cas de commune touristique dans le PTU (2010).

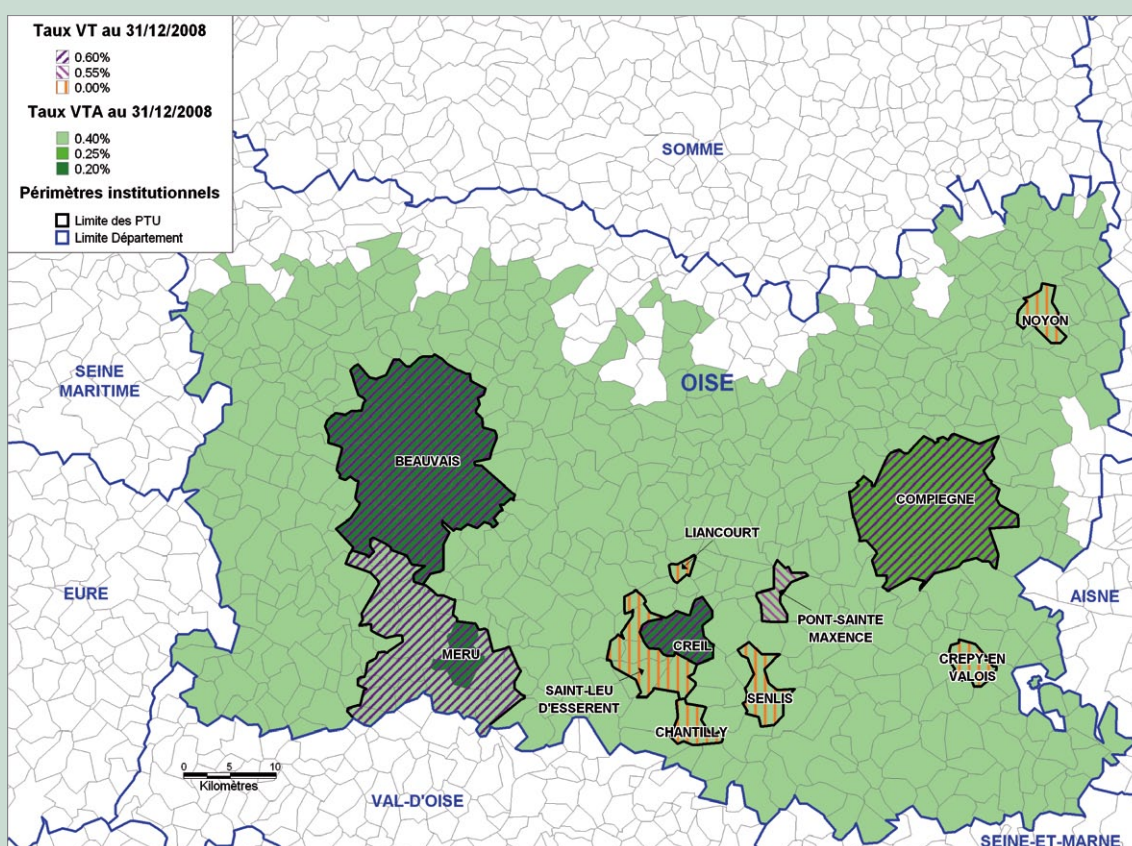
(3) Décret n° 2012-643 du 6 avril 2012.

Le VT additionnel

La loi de solidarité et de renouvellement urbains a créé un nouveau type de syndicat mixte : les syndicats mixtes SRU, syndicats mixtes associant 2 ou plusieurs AOT. Ils ont pour compétence obligatoire de coordonner les services organisés entre les AOT membres, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

Cette loi prévoit en outre la possibilité pour un syndicat mixte SRU, dès lors qu'il associe au moins la principale AOTU, de prélever un versement transport additionnel (VTA) sur un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de 15 000 habitants. Ainsi, le périmètre de prélèvement du VTA n'est pas forcément le même que celui du syndicat mixte mais il est intégré à lui. Le taux maximal de ce versement transport est de 0,5 %⁽⁴⁾.

Un exemple d'application du prélèvement du VTA par le syndicat mixte de l'Oise, dont le périmètre de compétence est le département de l'Oise, est présenté ci-dessous.



Source : les syndicats mixtes SRU : cadre juridique et mise en œuvre sur les territoires, CETE NP, ORT, 2010.

Cinq syndicats mixtes SRU sur les douze existants fin 2011 ont instauré un versement transport additionnel : le Syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault (SMTCH), le Syndicat mixte pour l'intermodalité des transports de l'agglomération mancelle (SMITAM), le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO), le syndicat mixte de transport suburbain de Reims et le syndicat mixte de transport Fil Vert dans les Hautes Pyrénées, pour un produit total d'environ 18 M€⁽⁵⁾.

(4) À l'intérieur d'un PTU ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé dans un PTU qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.

(5) Source : CETE Nord Picardie.

Pour quelle mise en œuvre aujourd'hui ?

Un prélèvement quasi-systématique du VT par les autorités organisatrices de transport

Précisions méthodologiques : les données ci-après sont principalement issues de l'exploitation de l'enquête annuelle transports Collectifs Urbains Certu-DGITM-GART-UTP dite « enquête TCU ». Comme tous les réseaux ne répondent pas chaque année à cette enquête et comme les données concernant le VT ne sont pas toujours renseignées, cette fiche donne des ordres de grandeur et des tendances sur le VT.

En région Île-de-France, le VT est une contribution obligatoire. En province, si le prélèvement du versement transport est une possibilité législative, dans les faits, la mobilisation de cette contribution est devenue quasi systématique dans les réseaux urbains.

Fin 2012, 93 % des autorités organisatrices de transports urbains prélèvent le versement transport sur leur périmètre des transports urbains. Plus précisément toutes les autorités organisatrices de plus de 100 000 habitants et toutes celles ayant un transport collectif en site propre en service ont instauré le VT.

Par ailleurs fin 2012, dans presque plus d'un cas sur deux c'est le taux plafond autorisé qui est pratiqué. Et parmi les AOTU de plus de 300 000 habitants, seules 6 AOTU ont encore la possibilité d'augmenter leur taux à la marge.

	% des AOTU au taux plafond ⁽⁶⁾
18 AOTU de plus de 300 000 habitants	67 %
61 AOTU de plus de 100 000 habitants	39 %
77 AOTU de plus de 50 000 habitants	47 %
80 AOTU de plus de 10 000 habitants	24 %

Source : enquête annuelle Transports Collectifs Urbains-Certu-DGITM-GART-UTP sur 240 réseaux ayant renseigné leur taux de VT lors de l'enquête 2012.

Le VT est collecté pour moitié en Île-de-France et pour un quart par les 18 réseaux de plus de 300 000 habitants

Comme le VT est une contribution des employeurs au niveau local, d'importantes disparités existent d'un territoire à l'autre. Parmi les facteurs qui peuvent expliquer ces résultats, figurent le dynamisme du marché de l'emploi au niveau local mais aussi la structure et la localisation de l'emploi par rapport au périmètre des transports urbains sur lequel est prélevé le VT.

Ainsi, en province, si le produit moyen du VT par habitant, pour un taux de 1 % est de 77 €/hab, il y a un rapport de 1 à 24 entre les valeurs minimales et maximales observés selon les AOTUs.

Au niveau des réseaux de plus de 300 000 habitants (hors Île-de-France), les écarts restent également importants entre les différents réseaux et peuvent expliquer des investissements moindres ou plus tardifs dans certains d'entre eux.

Au niveau du produit total de versement transport collecté, en 2012, cela représente environ 6,7 milliards⁽⁷⁾ d'euros collectés à parts quasi égales entre l'Île-de-France et la province :

- les AOTU de province qui l'ont instauré ont prélevé environ 3,6 milliards d'euros de versement transport, dont 53 % par les 18 réseaux de plus de 300 000 habitants ;
- en région Île-de-France, où cet impôt est obligatoire, il a rapporté sur cette même année un produit comparable d'environ 3,2 milliards d'euros.



(6) Est considéré ici comme taux plafond, celui autorisé par la réglementation au 31-12-2010, à population et profil d'AO inchangé, selon les communes touristiques déclarées.

(7) Source : base Acoiss - année 2012.

Quelques ordres de grandeur sur les prélèvements fiscaux et sociaux des entreprises en France en 2008

- 214 Md€ de cotisations patronales;
- 49 Md€ d'impôt sur les sociétés;
- 58 Md€ de taxes acquittées par les entreprises dont 24,6 Md€ de taxes assises sur la masse salariale (y compris le VT).

Source : les prélèvements fiscaux et sociaux en France et en Allemagne, Synthèse du Rapport public thématique, Cour des Comptes, mars 2011 et Certu.

Le VT est devenu une source de financement incontournable pour les TCU

Un produit du VT en constante augmentation depuis sa création

En province, le versement transport est en quasi constante augmentation depuis sa création. Ces 10 dernières années, on a ainsi eu une augmentation de 40 % du produit du VT prélevé en France.

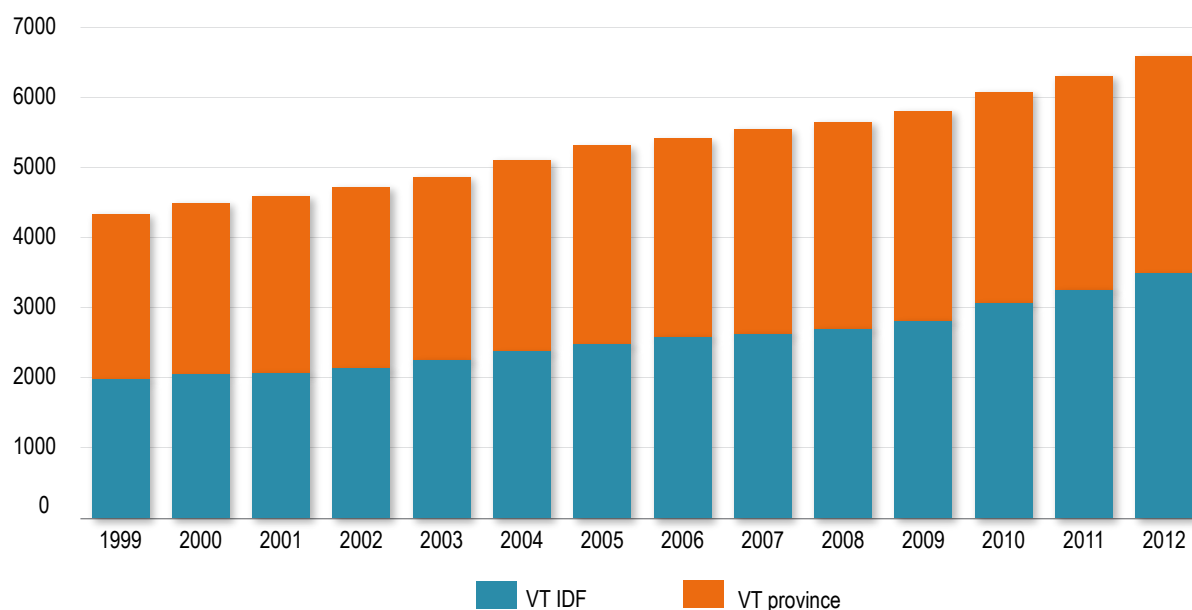
Ce dynamisme s'explique par :

- l'augmentation des taux de versement transport pratiqués dans les agglomérations que ce soit du fait de la politique poursuivie par l'AOTU en la matière, de l'augmentation de la population du PTU (liée à leur élargissement) permettant d'instaurer un taux supérieur ou suite à la décision de réaliser une infrastructure de TCSP ;

- l'extension du territoire de perception du VT en liaison avec l'élargissement des PTU existants et la création de nouveaux PTU. Ainsi en incitant à plus d'intercommunalités via des communautés urbaines ou des communautés d'agglomération qui ont obligatoirement la compétence transports, la loi Chevènement de 1999 a conduit à l'augmentation du nombre de PTU.

En outre, comme le versement transport est un pourcentage de la masse salariale des entreprises, son produit fluctue en fonction de l'activité économique.

L'évolution du VT entre 1999 et 2012 (M€ 2010)



Source : Stif pour l'Île-de-France et enquête annuelle des Transports Collectifs Urbains-Certu-DGITM-GART-UTP sur les réseaux ayant indiqué le produit du VT.

Et aujourd'hui première source de financement du système des transports collectifs urbains

Le cofinancement actuel des transports collectifs urbains par tous les bénéficiaires directs et indirects, prévu dans l'article L. 1221-12 du Code des transports, trouve sa justification dans le fait que l'usage des transports collectifs répond à des objectifs économiques, sociaux et environnementaux que les usagers ne peuvent pas assumer seuls.

Plusieurs catégories d'acteurs participent donc au financement des transports collectifs urbains :

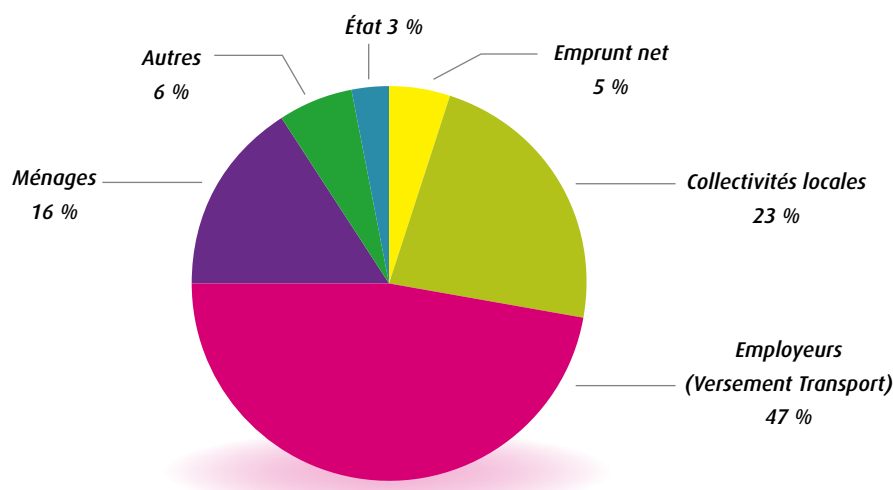
- les employeurs via le versement transport et la participation aux frais de transports de leurs employés ;
- les collectivités territoriales (AOTU, départements, régions, etc.) ;

- les usagers via le paiement de leurs titres de transport ;
- l'État via les subventions d'équipement aux projets de TCSP et la dotation générale de décentralisation.

D'autres ressources viennent compléter ces principales contributions comme les subventions européennes ou les revenus annexes d'exploitation des réseaux (ressources publicitaires, etc.).

En 2011 le produit du versement transport représente 47 %⁽⁸⁾ des ressources totales des TCU de province, ce qui en fait la principale source de financement. Il en est de même en Île-de-France, où le versement transport représente 37 % du système de financement des TCU⁽⁹⁾.

Répartition des ressources entre financeurs en 2011 pour le financement des TCU de province



Sources : actualisation du CNTV-partie TCU pour les années 2009 à 2011 - à paraître - Cerema.

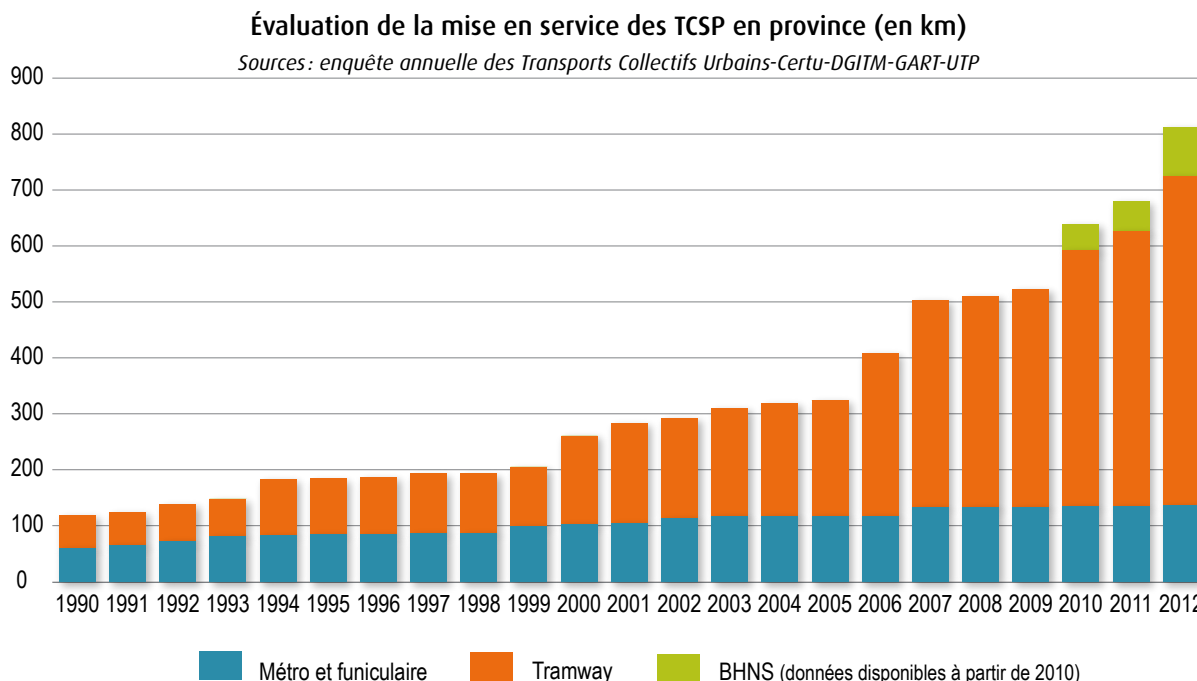


(8) Source : Actualisation de la partie TCU du CNTV pour les années 2009 à 2011 - à paraître - Cerema.

(9) Source : Stif.

Une ressource qui a permis un développement significatif des TC par le passé...

En abondant les budgets transports des autorités organisatrices de transport urbain, le versement transport a indéniablement contribué au développement de l'offre de transports collectifs urbains avec notamment la mise en service de nombreux TCSP : en 2012, on dénombre 812 km de lignes en site propre dans les réseaux de province, soit 6 fois plus de TCSP qu'au début des années 1990.



Et demain ?

De par la place que le versement transport représente dans le système de financement actuel des TCU, cette contribution est devenue incontournable. C'est une contribution qui est toutefois toujours questionnée, notamment sur son impact sur l'emploi et la productivité des entreprises, son influence quant à l'implantation des entreprises dans ou hors PTU et son rôle dans la gouvernance des transports collectifs. Ainsi, dernièrement, des réflexions se font jour pour faire évoluer cet outil et le faire contribuer plus largement au financement d'une mobilité durable.

Comment peut évoluer le produit du versement transport dans les prochaines années ?

Malgré une forte et constante augmentation du produit du versement transport depuis sa création, son évolution ralentit ces dernières années en comparaison aux évolutions antérieures.

Deux raisons peuvent expliquer ce phénomène : une conjoncture économique difficile depuis 2007 et de façon plus structurelle, des marges de croissance habituelles plus faibles.

Toutefois, cette situation devrait évoluer suite au relèvement des taux plafonds introduits avec la loi dite « Grenelle 2 » du 12 juillet 2010 (bonus de 0,2 % et abaissement du seuil de population pour prélever le VT pour les communes touristiques, majoration du taux pour les agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants ayant un projet de TCSP, augmentation des taux plafonds en Île-de-France). En province, l'application des nouveaux taux plafonds permettrait ainsi de doubler les ressources supplémentaires potentielles issues du VT dont disposent les AO ayant mis en place cet impôt.

Mais le contexte actuel de crise économique et financière ne pousse-t-il pas vers une évolution modérée de cette contribution au niveau local ? Comment va évoluer le produit du VT si la situation de l'emploi se dégrade ?

Vers un élargissement territorial du versement transport ?

Les autorités organisatrices des transports interurbains ne disposent pas d'une ressource équivalente au VT. Or, les besoins locaux de déplacements « débordent » souvent des périmètres de transport ur-

bains où est prélevé le versement transport, même si ces derniers concentrent la majorité de la population et de la mobilité quotidienne. Par ailleurs, les échanges entre pôles urbains au sein des territoires métropolitains nécessitent le développement de l'offre de transport collectif interurbain.

Pour développer leur offre TC avec des budgets contraints, les régions et les départements cherchent de nouvelles sources de financement et demandent la mise en œuvre d'un VT en dehors des PTU.

Cependant la création d'une telle ressource pose un certain nombre de questions :

À qui l'affecter ? Avec quelles conséquences sur la répartition des compétences transport en interurbain ? Quelles conséquences pour les entreprises ? Sur quel territoire prélever ce VT ? Deux pistes ont été envisagées jusqu'à aujourd'hui entre ce qu'on appelle le VT interstitiel prélevé hors PTU uniquement et le VT additionnel prélevé à des taux différents dans les PTU et hors des PTU. Pour financer quoi ? Sachant qu'il y a un enjeu fort de coordination entre AOT pour pouvoir proposer une offre attractive « sans couture » au niveau des aires urbaines et proposer une offre complémentaire de TC. Enfin, dans quel système de financement global de la mobilité inscrire cette nouvelle ressource ?

Et ailleurs ?

Au niveau international, si d'autres pays sollicitent aussi les employeurs pour financer les transports publics urbains, il y a peu d'exemple similaire de fiscalité sur les employeurs dédiée spécifiquement à ce secteur.

L'exemple le plus notable est celui d'une taxe appelée « Payroll Mobility Tax » dans l'État de New York affectée au financement des transports publics. Depuis 2009, l'autorité métropolitaine en charge des transports de New York (et de 9 comtés avoisinants), la MTA (Metropolitan transportation Authority) bénéficie ainsi d'une contribution des employeurs au financement de ses transports. Sur le même modèle que le versement transport français, cette taxe concerne tous les employeurs de New York et des sept comtés voisins de l'État de New York. Elle est affectée au financement des transports publics. Elle est de 0,34 % de la masse salariale et a rapporté 1,2 milliard de dollars en 2011, soit 15 % du budget de fonctionnement de la MTA.

Généralement, la contribution des employeurs aux transports publics se fait via leur prise en charge d'une partie des frais de déplacements de leurs salariés comme dans le cas du « Vale transporte » au Brésil. Ce bon de transport, utilisable dans les services de transport en commun urbains et interurbains, est subventionné par les employeurs lorsque les coûts de transports représentent plus de 6 % du salaire de leurs employés.

Quelle place du VT dans le système de financement de la mobilité de demain ?

Si de nouvelles marges de manœuvre existent en matière de taux et donc de recettes, la conjoncture actuelle pourrait limiter les perspectives d'évolution du produit du versement transport, et ce, dans un contexte de contraintes fortes sur les budgets publics.

Or les besoins financiers des autorités organisatrices des transports urbains sont importants à plusieurs titres :

- pour poursuivre les investissements nécessaires. Ainsi, dans l'objectif global de réduction des gaz à effet de serre, la loi Grenelle 1 prévoit la multiplication par cinq en 15 ans du réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) hors Île-de-France pour le faire passer de 329 km en 2005 à 1800 km en 2020. Les deux appels à projets TCSP lancés en 2008 et 2010 ont déjà « acté » 130 projets pour un montant total de financement de 1,35 milliard d'euros ;
- pour assurer la maintenance des réseaux existants ;

- pour faire face aux dépenses d'exploitation des réseaux qui représentent des sommes de plus en plus importantes, ces dernières ayant augmenté de plus de 40 % en euros constants ces 10 dernières années en lien avec l'augmentation de l'offre et la mise en service de transport collectif en site propre dont le coût d'exploitation au km est plus important que celui du bus.

Il faut donc se réinterroger globalement sur le coût des réseaux de TCU et sur leur financement.

Des AOTU sont ainsi déjà engagées dans des réflexions d'optimisation de leurs réseaux via un toilettage et une hiérarchisation de leurs lignes de TC, un travail sur l'amélioration des vitesses commerciales et une recherche de maîtrise des coûts d'exploitation. Certaines s'interrogent sur les tarifs pratiqués et remettent à plat leurs politiques tarifaires. D'autres enfin essayent de limiter les coûts d'investissements de leurs projets de transports.

Au-delà des réseaux TC, la loi sur la modernisation de l'action publique et l'affirmation des métropoles permet désormais une affectation du VT au financement de l'ensemble des actions mises en place par les AOM. Dès lors, quelle sera la contribution du VT aux autres services de mobilité ?

Il s'agit également de rechercher de nouvelles sources de financement aux TCU, notamment par :

- un **transfert de l'automobile vers les TCU** comme levier du report modal et dans la logique d'une meilleure internalisation des coûts externes que ce soit par les recettes d'un péage urbain, la réaffectation totale ou partielle aux transports de la fiscalité des car-

burants ou l'affectation des redevances de stationnement aux TCU ;

- une **valorisation foncière autour des projets de TCSP** via par exemple la récupération partielle des plus-values liées à la réalisation de TCSP par des propriétaires fonciers.

Enfin, les acteurs locaux recherchent de plus en plus à mettre en œuvre un panel d'alternatives à la voiture particulière et misent ainsi, en complémentarité à l'offre TC, sur le développement des modes actifs, du covoiturage et de l'autopartage. C'est donc dans une réflexion globale sur le financement de la mobilité durable que la place du VT se pose aussi.



Pour en savoir plus

- Actualisation du CNTV-partie TCU pour les années 1999 et 2000 - Systra / Certu.
- Actualisation du CNTV-partie TCU pour les années 2000, 2001, 2002 - Systra / Certu.
- Actualisation du CNTV-partie TCU pour les années 2003, 2004, 2005 et 2006, juillet 2009 - Systra / Certu.
- Actualisation du CNTV-partie TCU pour les années 2007 et 2008, mai 2011 - Certu / Cete de Lyon.

Collection
L'essentiel
ISSN en cours
2014-07

© 2014 - Cerema
La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable
du Cerema.

Ont contribué à la réalisation de cette fiche : Géraldine Bonnet, Danielle Vulliet et Rodolphe Pitre.

Tous nos remerciements à l'ensemble des relecteurs : Thierry Gouin, Thomas Vidal, Tristan Guilloux, Patricia Varnaison-Revolle (Cerema-DtecTV ex Certu), Christine Gueguen, Benjamin Croze (DGITM).

Conception et mise en page : Cerema/Direction territoriale Centre-Est/Département Mobilités/Unité Gestion de la connaissance-communication/Franca Berland.

Photos : A. Bouissou, E. Boizet, G. Crossay, T. Degen, H. Durand, T. Gouin, P. Varnaison-Revolle.

Contacts : Pierre Nouaille (pierre-francois.nouaille@cerema.fr) - DD.DtecTV@cerema.fr

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures
Impacts sur la santé - Mobilité et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables