



N° 2125

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 janvier 2024.

PROPOSITION DE LOI

*visant à dé plafonner la majoration des taux maxima du versement destiné au
financement des services de mobilité,*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Anne STAMBACH-TERRENOIR, M. Hadrien CLOUET, M. François PIQUEMAL, M. Christophe BEX, Mme Nadège ABOMANGOLI, M. Laurent ALEXANDRE, M. Gabriel AMARD, Mme Ségolène AMIOT, Mme Farida AMRANI, M. Rodrigo ARENAS, Mme Clémentine AUTAIN, M. Ugo BERNALICIS, M. Carlos Martens BILONGO, M. Manuel BOMPARD, M. Idir BOUMERTIT, M. Louis BOYARD, M. Aymeric CARON, M. Sylvain CARRIÈRE, M. Florian CHAUCHE, Mme Sophia CHIKIROU, M. Éric COQUEREL, M. Alexis CORBIÈRE, M. Jean-François COULOMME, Mme Catherine COUTURIER, M. Hendrik DAVI, M. Sébastien DELOGU, Mme Alma DUFOUR, Mme Karen ERODI, Mme Martine ETIENNE, M. Emmanuel FERNANDES, Mme Sylvie FERRER, Mme Caroline FIAT, M. Perceval GAILLARD, Mme Raquel GARRIDO, Mme Clémence GUETTÉ, M. David GUIRAUD, Mme Mathilde HIGNET, Mme Rachel KEKE, M. Andy KERBRAT, M. Bastien LACHAUD, M. Maxime LAISNEY, M. Arnaud LE GALL, M. Antoine LÉAUMENT, Mme Élise LÉBOUCHER, Mme Charlotte LEDUC, M. Jérôme LEGAVRE, Mme Sarah LEGRAIN, Mme Murielle LEPVRAUD, Mme Éliisa MARTIN, Mme Pascale

MARTIN, M. William MARTINET, M. Frédéric MATHIEU, M. Damien MAUDET, Mme Marianne MAXIMI, Mme Manon MEUNIER, M. Jean-Philippe NILOR, Mme Danièle OBONO, Mme Nathalie OZIOL, Mme Mathilde PANOT, M. René PILATO, M. Thomas PORTES, M. Loïc PRUD'HOMME, M. Adrien QUATENNENS, M. Jean-Hugues RATENON, M. Sébastien ROME, M. François RUFFIN, M. Aurélien SAINTOUL, M. Michel SALA, Mme Danielle SIMONNET, Mme Ersilia SOUDAIS, Mme Andrée TAURINYA, M. Matthias TAVEL, Mme Aurélie TROUVÉ, M. Paul VANNIER, M. Léo WALTER,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La crise climatique exige que nous engagions rapidement une bifurcation écologique ambitieuse. En 2019, le transport est le secteur émettant le plus de gaz à effet de serre (GES) en France avec 136 Mt CO₂ eq., soit **31 % de l'inventaire national de GES**, alors que ce secteur en 1990 représentait 22 % du total national. **48 000 décès** pourraient être attribués chaque année à la pollution aux particules fines PM2.5 en France métropolitaine, selon une enquête de référence de Santé publique France.

Une réduction considérable de la part des émissions dans les transports s'impose alors comme une évidence. Cela implique de diminuer la place que prennent les véhicules thermiques individuels dans les déplacements. Le développement des transports en commun, mesure centrale de la bifurcation écologique, doit alors permettre d'engager **un report modal d'ampleur** qui ne sera efficace que si ces transports répondent aux impératifs de disponibilité, de qualité et de prix abordable pour toutes et tous.

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sont responsables de l'organisation des services de mobilités sur leur territoire. À ce titre, ces dernières disposent de plusieurs sources de financement, par la contribution directe des usagers avec le paiement des titres de transports, par la participation financière des collectivités du territoire et enfin par le versement destiné au financement des services de mobilités (aussi appelé versement mobilité), versé par l'employeur si son établissement compte plus de 11 salariés.

Mais ces AOM sont aujourd'hui confrontées à de **sérieuses difficultés de financement** qui obèrent leurs capacités de fonctionnement et d'investissement.

Première raison de ces difficultés : l'abandon de l'État par **la baisse généralisée de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) et par la suppression de la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)** qui sont des recettes essentielles pour les AOM et qui représentent respectivement **une perte de près de 31 et 15 milliards d'euros par an** par rapport aux situations antérieures. Deuxième raison de ces difficultés : le contexte inflationniste avec une augmentation généralisée des prix, en particulier ceux de l'énergie, essentielle au bon fonctionnement des transports publics.

Face à cette situation déplorable, ces AOM se voient contraintes **d'augmenter les prix, impactant directement les usagers** qui consacrent en moyenne **14 %** ⁽¹⁾ de leurs dépenses annuelles aux transports. Cette part de dépense augmente considérablement chez **les 10 % des ménages les plus pauvres qui y consacrent 21,3 %** ⁽²⁾ de leur revenu disponible.

Privilégier la mise à contribution des employeurs est **un enjeu de justice sociale**, alors que les tarifs de transports en commun explosent sur certains territoires. C'est aussi un **enjeu écologique**. La possibilité de pouvoir compenser une partie de la baisse des recettes des AOM en mettant à contribution les employeurs tout en favorisant la dotation en transports publics permettrait d'améliorer l'action réelle de l'État en faveur de la bifurcation écologique. Le dé plafonnement des taux maxima du versement mobilité répond à ce besoin d'augmentation des moyens. **Les AOM pourraient alors favoriser la mise en place d'une gratuité des transports ou a minima d'une tarification plus faible pour certaines catégories d'usagers** comme le propose le programme « L'Avenir En Commun » avec la mise en place de la gratuité pour les moins de 25 ans, les privés d'emploi ainsi que pour les usagers disposant de faibles revenus.

Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public qui est l'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, dans la limite de taux maxima, variables selon la population de la commune ou de l'établissement public. Ces taux maxima sont définis par l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales.

Le même article L. 2333-67 donne également la possibilité pour toutes les AOM de majorer les taux maxima à hauteur de 0,05 % supplémentaires.

Le groupe parlementaire de la France Insoumise – NUPES estime que cette possibilité de majoration est **trop anecdotique** pour pouvoir soutenir dignement les AOM. Il a donc été proposé **que la majoration susmentionnée passe de 0,05 % à 1 % par voie d'amendement aux projets de loi de finances pour 2023 et 2024, mais ces propositions ont été balayées d'un revers de main par le gouvernement** après usage de l'article 49 alinéa 3 de la Constitution.

Pour les communes ou établissements publics de plus de 100 000 habitants et classés comme touristiques, **le dé plafonnement leur**

(1) Chiffres provisoires du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires pour l'année 2022.

(2) Chiffres de l'INSEE sur les dépenses de transports des ménages en 2017 en France.

permettra de fixer le taux du versement mobilité à 2.95 %. Cette contribution accrue des entreprises sera amortie sur la durée par les bénéfices d'une augmentation de l'offre de transports en termes d'attractivité des territoires et de qualité de vie des salariés.

Par conséquent, l'article unique de cette proposition de loi vise à augmenter la majoration qui peut être appliquée par toutes les AOM aux taux maxima du versement mobilité de 0,05 % à 1 %.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

Au sixième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales, le taux : « 0,05 % » est remplacé par le taux : « 1 % ».