

- Editorial P.1
- **L'avant projet** de loi est publié P.1
- Le Versement Transport et la loi de décentralisation P.1
- Résultat de **l'étude du potentiel** du VT (GART) P.2
- Poids des différentes sources de financement de transport en commun P.2

## Focus sur le Financement des transports

Pour répondre aux besoins et à **l'évolution des mobilités** les collectivités se sont engagées dans des programmes massifs **d'investissements dans les transports**. De plus, en moyenne, **la part payée par l'usager ne représente qu'un quart à un tiers** du coût du transport.

La question du financement des investissements et du coût de fonctionnement des transport se pose donc de façon aigüe.

Même si le financement sera en partie déconnecté du projet de loi sur la décentralisation, compétences, financement et autonomie fiscale sont liées

Pierre Langrand  
Président de Movable

Le versement transport est une taxe calculée sur la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés. **Actuellement, il s'applique que** dans les périmètres de transports urbains.

En Gironde, le taux est de :

- 2% sur la CUB
- 0,55% sur la COBAS
- 0,55% pour la commune de Libourne

## L'avant projet de loi sur la décentralisation est consultable

Ce jour, l'avant projet de loi de décentralisation et de réforme de l'action publique a été publié.

Le volet transport est présenté dans la section 3 (articles 6 à 12).

Dans un prochain numéro, nous vous ferons part des principales dispositions concernant les transports et l'organisation de compétences concernant les questions de mobilité.

Vous trouverez en téléchargement l'avant projet de loi [lien](#) et un extrait concernant la section relative aux [transports lien](#).

## Le Versement Transport et la loi de décentralisation

Le projet de loi de décentralisation actuellement discuté a détaché la question du Versement Transport (VT) pour l'introduire dans la loi de finances 2014.

Toutes les associations d'élus font preuve de propositions pour une extension selon différentes hypothèses du VT. Le questionnement se pose entre un VT additionnel (qui se cumule avec le VT actuel dans le PTU), un VT interstitiel (**création d'un VT hors PTU**), et un VT mixte (**modulé au sein des PTU et créé hors PTU**). Le GART dans une étude rendue publique début 2013 présente différents scénarios de taux de taxe selon ces trois modes de perception et en évalue le rendement potentiel pour la France entière. La synthèse de cette étude est téléchargeable [lien](#).

\* \* \*

Dernières prises de position :

- **Janvier 2013: L'ARF demande un VT élargi à l'occasion de la loi de finances de 2014** [lien](#)
- **Janvier 2013: Le GART précise qu'il n'acceptera aucune remise en cause du VT** [lien](#)
- **Janvier 2013 : Le ministre Frédéric Cuvillier annonce l'objectif, "donner des moyens de long terme aux collectivités" pour financer leurs transports collectifs, sans pour autant "alourdir le coût du travail"** [lien](#)

Merci de nous faire connaître vos souhaits concernant cette lettre !

Contactez-nous à : [contact@movable.fr](mailto:contact@movable.fr)

Site internet : [www.movable.fr](http://www.movable.fr)

Movable - Hôtel de CUB - Esplanade Charles de Gaulle - 33076

Bordeaux Cedex

Téléphone et Fax : 05.56.24.43.93

## GART : (janvier 2013)

### Résultat de l'étude sur l'extension potentielle du VT

Lors du Conseil d'Administration du 19 octobre 2011, les élus du GART ont décidé la réalisation d'une étude portant sur l'extension géographique du versement transport et l'évolution de son rendement. Cette étude, cofinancée par la SNCF, a été réalisée par 2B2P Conseil de juin à novembre 2012. L'analyse des territoires a montré que les périmètres de transports urbains concentrent 57% de la population et plus de 75% de la masse salariale, résultats ayant une conséquence forte sur le type de VT régional étudié.

#### Principaux résultats :

##### 1. Un versement transport interstitiel

Principe : il s'applique à toutes les communes de la région situées hors PTU. Une distinction peut être introduite selon que la commune est située dans un espace à dominante urbaine ou rurale. Cette nuance n'a que peu d'incidence sur le rendement du VTR.

Rendement :

|                                  | Taux en PTU | Taux hors PTU | Produit potentiel (base rémunérations 2010)<br>Province + Outre-Mer |
|----------------------------------|-------------|---------------|---|
| INT 0,0% dans PTU, 0,3% hors PTU | 0,0%        | 0,3%          | 228 millions €  |
| INT 0,0% dans PTU, 0,6% hors PTU | 0,0%        | 0,6%          | 455 millions €  |
| INT 0,0% dans PTU, 0,8% hors PTU | 0,0%        | 0,8%          | 607 millions €  |

##### 2. Un versement transport additionnel

Principe : il s'applique à l'ensemble des communes dans et hors PTU avec le même taux.

Rendement :

|                                  | Taux en PTU | Taux hors PTU | Produit potentiel (base rémunérations 2010)<br>Province + Outre-Mer |
|----------------------------------|-------------|---------------|---|
| ADD 0,1% dans PTU, 0,1% hors PTU | 0,1%        | 0,1%          | 313 millions €  |
| ADD 0,2% dans PTU, 0,2% hors PTU | 0,2%        | 0,2%          | 625 millions €  |
| ADD 0,3% dans PTU, 0,3% hors PTU | 0,3%        | 0,3%          | 938 millions €  |

##### 3. Un versement transport mixte

Principe : il s'applique à toutes les communes avec un taux différent selon qu'elles se situent ou non dans un PTU.

Rendement :

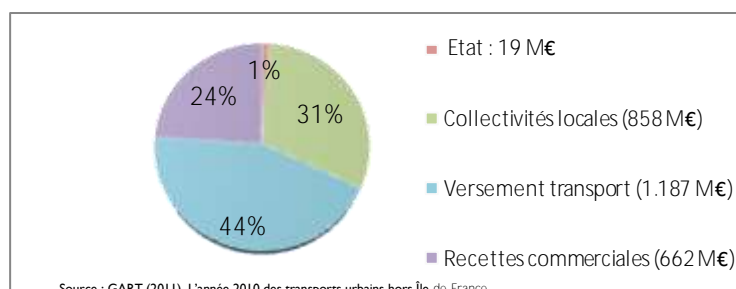
|                                  | Taux en PTU | Taux hors PTU | Produit potentiel (base rémunérations 2010)<br>Province + Outre-Mer |
|----------------------------------|-------------|---------------|---|
| MIX 0,1% dans PTU, 0,6% hors PTU | 0,1%        | 0,6%          | 692 millions €  |
| MIX 0,1% dans PTU, 0,7% hors PTU | 0,1%        | 0,7%          | 768 millions €  |
| MIX 0,2% dans PTU, 0,3% hors PTU | 0,2%        | 0,3%          | 701 millions €  |

Réaction de Jacques Auxiette - Président de la Commission Finance de l'ARF ([source](#))

« Cette étude, que nous avons co-pilotée avec le GART, était très attendue par l'ensemble des régions afin d'éclairer le débat sur l'extension du versement transport au financement des transports en commun régionaux. Il faut savoir qu'une grande majorité des déplacements TER se fait au sein des aires urbaines ou entre grandes agglomérations et qu'un tiers des usagers du TER se déplace pour un motif domicile-travail. Il apparaît donc logique d'asseoir une partie du financement du TER sur la masse salariale des entreprises au sein d'un périmètre élargi à l'ensemble du territoire desservi par le TER, qui inclut donc les aires urbaines. Les régions demandent ainsi l'instauration d'un versement transport régional additionnel et interstitiel. Les résultats de cette étude sont très encourageants et montrent que le versement transport régional que nous défendons, à la fois additionnel et interstitiel, a un rendement financier important, à hauteur de 700 millions d'euros, tout en limitant la pression sur les employeurs (taux de 0,2% au sein des PTU et 0,3% en dehors). Cette nouvelle fiscalité permettra également de redonner aux régions une part d'autonomie fiscale, qu'elles ont largement perdue depuis la réforme de la taxe professionnelle. »

### Principales sources de financement des transports urbains

(9 Agglomérations >450 000 habitants en 2010,  
Investissement et fonctionnement)



Source : GART (2011), L'année 2010 des transports urbains hors Ile-de-France