



16ème législature

Question N° : 9758	De M. François Piquemal (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports	Tête d'analyse > Déplafonnement du versement mobilité	Analyse > Déplafonnement du versement mobilité.
Question publiée au JO le : 04/07/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4927 Date de changement d'attribution : 05/03/2024		

Texte de la question

M. François Piquemal alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessité d'accroître le taux du versement mobilité pour les autorités organisatrices des mobilités. Le 27 juin 2023, M. Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et président de Toulouse métropole a annoncé ses difficultés de financement du projet de 3e ligne de métro, avec un manque estimé de 600 millions d'euros sur ce grand chantier dont le coût excède les 3 milliards d'euros. Face à ce problème, il demande le déplafonnement du versement mobilité. M. le député ne peut que souscrire à cette demande dans l'intérêt des habitants de la métropole toulousaine, qui connaissent de nombreux problèmes liés aux transports. Il regrette que l'amendement autorisant à accroître le taux du versement mobilité pour les AOM proposé par sa collègue Mme Stambach-Terreoir lors du projet de loi de finances 2023 n'ait pas été adopté. Cet amendement aurait permis aux communes de plus de 100 000 habitants de fixer jusqu'à 2,95 % le taux du versement mobilité, que les entreprises de plus de 10 salariés doivent leur verser, comme c'est déjà le cas pour Paris. M. le député lui demande de soutenir un nouvel amendement lors du prochain projet de loi finances 2024, ou d'inclure cette disposition dans un futur projet de loi du gouvernement relatif aux transports ou au financement des collectivités territoriales. La crise climatique exige que la France s'engage rapidement dans 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 PM 2,5 en France métropolitaine, selon une enquête de référence de Santé publique France. L'électrification du parc automobile n'est pas la solution la plus écologique pour répondre à ces enjeux. Il est préférable de développer massivement les transports en commun. Or les collectivités territoriales manquent de moyens pour développer de nouvelles lignes, augmenter le trafic et rendre ces transports en commun plus accessibles en abaissant les prix. Le groupe LFI-NUPES propose d'augmenter les moyens des communes de plus de 100 000 habitants en leur permettant de fixer le taux du versement mobilité à un taux pouvant atteindre 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. Il espère que sur ce dossier comme celui du futur RER toulousain les choses puissent avancer positivement pour les habitants de la métropole toulousaine.

Texte de la réponse

Le Gouvernement est attentif à la situation des entreprises comme à celle des autorités organisatrices de la



mobilité (AOM). Il convient de noter, en particulier, que le “choc d'offre” au coeur des réflexions engagées dans le cadre des projets de services express régionaux métropolitains (SERM), indispensable pour décarboner les mobilités du quotidien, nécessitera de dégager des ressources supplémentaires. Dans ce contexte, les travaux sont en cours en vue de la tenue en septembre prochain de la conférence nationale de financement prévue par la loi relative aux SERM. En tout état de cause, le versement mobilité ne saurait tenir lieu de seule et unique réponse à la couverture du financement de ces besoins. Comme l'ont déjà souligné de nombreux rapports, comme celui remis par Philippe Duron en juillet 2021, et plus récemment celui du Sénat du 4 juillet 2023, d'autres pistes méritent également d'être explorées, comme l'évolution de la tarification ou encore la densification autour des gares et autres arrêts de transport en commun en site propre.