



CONFÉRENCE SUR LE FINANCEMENT DES MOBILITÉS REPORTÉE EN MAI 2025: LES ENJEUX ET ATTENTES

Par Karine Hennette-Jaouen, avocat associé,
et Serge Pugeault, avocat associé du Cabinet Parme Avocats

La loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) définit une offre complète de services de transport, axée sur la complémentarité des services du point de vue de l'utilisateur. Elle repose, mécaniquement, sur un développement des infrastructures (lignes, gares, matériels roulants, aménagements de voiries en faveur des transports collectifs ou mutualisés, etc.).

Ambitieuse dans ses objectifs, elle suppose des moyens financiers colossaux tant sur la partie investissement que sur la partie fonctionnement. Relevons en effet que si le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) évaluait les besoins, en 2022, entre 15 et 20 milliards d'euros, au vu des différents projets annoncés, l'association Objectif RER Métropolitains retient plutôt une fourchette comprise entre 40 et 45 milliards d'euros d'ici 2037. Pour déterminer quelles ressources mobiliser, la loi de 2023 a prévu la tenue d'une « conférence nationale du financement » des SERM avant le 30 juin 2024.

En attendant, plusieurs pistes ont pu être évoquées ; en particulier, l'idée d'aller chercher des ressources fiscales locales dédiées, sur le modèle de ce qui a été imaginé pour la Société des grands projets pour le financement du Grand Paris Express, ou d'autres sociétés de grands projets ferroviaires telles que GPSO (Grand projet ferroviaires du Sud-Ouest). Rappelons en effet que la SGP bénéficie, outre le recours à l'emprunt, d'une fiscalité spécifique directement assise sur son territoire d'intervention : taxe sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et surfaces de stationnement (TSBS), taxe spéciale d'équipement (TSE), imposition forfaitaire sur le matériel roulant utilisé sur les lignes de transport en commun de voyageurs (IFER), taxe annuelle sur les surfaces de stationnement, taxe de séjour...



La généralisation de ces taxes impliquerait de renoncer au dogme (politique) d'absence de toute augmentation de la fiscalité ou création « d'impôts » nouveaux (la subtilité de la distinction impôts / taxes échappant à l'évidence à la majorité des citoyens), comme au discours sur la nécessité de contraindre les dépenses des collectivités locales... D'autres sources de financement sont avancées, telles que le rétablissement d'une écotaxe poids lourds, une taxe locale sur les bureaux, ou le versement mobilité (VM) qui continue de diviser les acteurs, déplaçant ou a minima harmonisé entre la province et l'Île-de-France – le VM est plafonné en province à 2 % et à 3,2 % en Île-de-France – identifié comme un financement additionnel destiné à financer l'exploitation. La loi de finances pour 2025 autorise désormais les régions à prélever 0,15 % de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés au titre du versement mobilité régional. Soit un montant potentiel de 500 millions d'euros.

Quand la dissolution de l'Assemblée rebat les cartes
Cependant la dissolution de l'Assemblée nationale le 9 juin 2024, qui a laissé en place un gouvernement cantonné à l'expédition des « affaires courantes » jusqu'à la nomination d'un nouveau gouvernement le 21 septembre 2024, puis

le vote d'une motion de censure le 4 décembre 2024, n'ont pas permis à la conférence de financement prévue par la loi de se tenir dans les délais.

Quatre ministres des Transports se sont ainsi succédé depuis le vote de la loi ; l'avant-dernier ministre des Transports, François Durovray, entendu par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale le 22 octobre 2024, avait annoncé pour début 2025 une « réflexion prospective » sur l'avenir du financement des mobilités des infrastructures et des services de transport.

Il confirmait par ailleurs que la conférence de financement des SERM se tiendrait début 2025, en indiquant qu'elle « ne devrait pas se limiter aux financements publics des mobilités, mais aussi examiner sans tabou la mobilisation de capitaux privés et la contribution des usagers », le débat devant intégrer également la question de la fin des concessions autoroutières (prévue entre 2031 et 2026), avec l'idée de capter une partie des recettes des autoroutes pour le financement des infrastructures.

Conférence finalement baptisée « Ambition France Transports »

Le nouveau ministre des Transports (depuis le 23 décembre 2024)

Philippe Tabarot a repris le sujet et fixé le démarrage de la convention en mai prochain, faisant ainsi comprendre aux acteurs qu'il s'agit d'un processus long. Baptisée « Ambition France Transports », la conférence portera finalement sur le transport routier et autoroutier, le transport ferroviaire, le transport de marchandises et les SERM. Au passage, le ministre des Transports a remis sur la table l'idée d'une loi pluriannuelle d'investissement dans les transports.

Les acteurs du secteur attendent la clarification de l'engagement de l'Etat, et des règles d'affectation des recettes, au titre de laquelle certains d'entre eux plébiscitent le modèle de la société de projet.

Plusieurs ateliers thématiques pour dépasser les dogmes

Les récentes informations sont davantage tournées vers l'organisation de la conférence : présidée par Dominique Bussereau, elle pourrait s'organiser autour de plusieurs ateliers thématiques, autour desquels seraient réunis des parlementaires et des élus locaux, mais aussi des professionnels du secteur, des experts et une représentation des usagers.

Si l'on peut désormais espérer que la conférence se tienne, il reste qu'elle intervient au pire moment au regard du déficit global des finances publiques et des nouvelles priorités de dépense pour assurer la défense du pays.

Il faudra donc faire preuve d'imagination, se montrer prêts à explorer de nouvelles pistes, dépasser les postures et les dogmes, avec l'objectif de déboucher sur un consensus des acteurs du secteur sur un nouveau modèle économique.

La conférence ne peut plus être reportée, et elle ne peut pas non plus échouer : tous les acteurs de la mobilité sont aujourd'hui dans l'attente d'une feuille de route précise qui permette de la clarté et de la visibilité sur les moyen et long termes. ●