

« Contribution pour une mobilité durable »

Dans le cadre des Assises de la Mobilité, et **afin de financer la mise en œuvre d'une politique durable de nos mobilités sur l'ensemble de nos territoires**, l'UnIPEF a proposé la création d'une redevance (ou d'une imposition, les deux approches juridiques existent) appelée **« Contribution pour une Mobilité Durable » (CMD)**. Cette contribution affectée à l'AFITF se substituerait progressivement à l'échéance des contrats de concessions autoroutières, soit à partir de 2032, aux péages actuels pour un montant payé par l'utilisateur équivalent. Elle répond à 4 objectifs :

1. **Clarifier ce qui va se passer à la fin des concessions actuelles**, car il serait incohérent, compte tenu des objectifs environnementaux et budgétaires, que les péages des VL et des PL chutent soudainement du fait de la fin de l'amortissement des autoroutes. Par ailleurs, le schéma proposé reprend exactement ce qui a pu se faire dans de nombreuses villes avec les concessions de parking. Cette clarification permet par ailleurs de **« donner de la valeur » pour la personne publique aux années qui suivront la fin des concessions actuelles**, « valeur » qui n'a pas été prise en compte lors du choix de procéder aux prolongations de ces concessions qui ont accompagné en 2015 la définition de la contrepartie aux « plans de relance ». Enfin, cette ressource pourra être **redéployée sur l'ensemble des modes de transports** et pas seulement sur le réseau autoroutier.
2. **Donner une perspective à long terme des capacités de financement de la mobilité**, car l'aboutissement d'un projet, entre le point de départ incarné par la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et la mise en service, est généralement d'une dizaine d'années. Or il n'était pas rare jusqu'à présent que les plans de financement, associant par exemple l'Etat et les collectivités locales, soient définitivement arrêtés alors que les procédures d'appel d'offres pour les premiers travaux étaient en cours ... La position récente du Conseil d'Etat de ne plus accorder une DUP en l'absence d'un plan de financement sécurisé, ne permet plus de procéder comme par le passé, « à l'avancement » ... **En l'absence d'une telle visibilité à long terme, c'est ainsi toute la capacité d'investissement, quel que soit le projet, qui est en effet rendue impossible en France**. Or l'instauration d'une ressource comme la CMD est à ce jour la seule mesure concrète, réaliste et mesurable.
3. **Répondre aux besoins immédiats de financement** : les ressources financières procurées par une future CMD n'étant disponibles qu'à compter de 2031/2032, la question **de la satisfaction des besoins de financement entre 2018 et 2031**, notamment pour le réseau routier national non concédé, reste posée.

Sur la base d'un besoin annoncé par la Ministre au lancement des Assises de l'ordre de 10Mds€, **une hypothèse d'autorisation d'endettement accordée à l'AFITF, limitée à la période 2019-2031**, a été simulée afin de calculer in fine le coût d'un tel endettement et de vérifier que la CMD peut à la fois répondre aux besoins de court et de long terme.

4. Enfin, l'échec de l'écotaxe est encore trop récent pour envisager de relancer un projet analogue pouvant générer plus d'un milliard d'euros de recettes par an. Même si une plus grande liberté doit être laissée aux collectivités locales pour la mise en place de péage sur leur réseau (comme par exemple le péage urbain), ces derniers resteront probablement d'ampleur limitée. **Aussi est-il important de rechercher des ressources qui n'aggravent pas la pression fiscale, ni sur nos concitoyens ni sur les entreprises et qui n'introduisent pas de nouvelles distorsions entre les territoires.** La CMD, en se substituant à un niveau équivalent au paiement des péages sur les autoroutes concédées, répond également à cet objectif.

Afin d'illustrer la nécessité de procéder à une identification de recettes futures, une liste de projets a été identifiée (aménagement des gares de La Part Dieu à Lyon, de Saint Charles à Marseille, de Matabiau à Toulouse, réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse, Montpellier-Perpignan, du contournement autoroutier de Rouen, de nouvelles lignes de métro à Marseille, à Toulouse, les projets du Grand Paris ...).

L'objet de la démarche de l'UNPEF n'est pas de porter un avis sur telle ou telle opération, mais de montrer que les projets pouvant s'inscrire dans la logique de l'amélioration des transports du quotidien sont nombreux, et que les horizons de mise en service sont pour la plupart au-delà de 2030.

Un classement des priorités sera établi par le Comité d'Orientation des Infrastructures lequel identifiera l'horizon de réalisation souhaité.

Un tel exercice est cependant complexe et **dépend souvent des contraintes financières que l'on établit en début d'analyse.**

Or force est de constater que l'ensemble des données mises au débat depuis le lancement des Assises, et la comparaison entre les besoins et les ressources connues ne peuvent conduire qu'à différer très largement l'intégralité des projets recensés.

Afin de pouvoir mener cet exercice d'analyse des priorités, il peut être utile de disposer d'une évaluation de ce que la « Contribution pour une Mobilité Durable » permettrait d'apporter comme ressources, à court et long terme.

Au premier abord, **les ressources potentielles sont très importantes** : elles dépasseraient les 16,4Mds€ tous les ans, à partir de 2037 (année à partir de laquelle les 7 concessions « historiques » privées, seront terminées), et commenceraient en 2032 aux environs de 2,9Mds€.

Plusieurs hypothèses ou dépenses doivent cependant être prises en compte afin d'évaluer les ressources à considérer dans le cadre des Assises de la Mobilité. **Certaines sont techniques** (comme les coûts d'exploitation, ou les contraintes de l'Eurovignette), **d'autres sont politiques** (comme la part de fiscalité qui ne sera pas réorientée vers les transports, ou le niveau effectif de la CMD par rapport aux péages pratiqués par les sociétés concessionnaires) :

- ❖ La maintenance et l'exploitation du réseau constitue la première source de dépenses. **Nous n'avons pas pris l'hypothèse d'une réalisation de cette maintenance et de cette exploitation par les services de l'Etat en régie, mais plutôt par les sociétés d'exploitation existantes, via une nouvelle forme contractuelle** (simple contrat d'exploitation ou marché de partenariats) **après mise en concurrence**. Les coûts d'exploitation et de maintenance des sociétés autoroutières représentent selon l'ARAFER environ 30% du chiffre d'affaire actuellement perçu. En reprenant ce ratio, nous avons pris deux hypothèses conservatrices : l'absence de gain de productivité et l'absence de réduction des coûts après remise en concurrence de l'exploitant. **Cela conduit à environ 11,5 Mds€ par an au-delà de 2037 (2Mds€ en 2032).**
- ❖ Autant la création d'une redevance ou d'une imposition sur les VL peut être décidée simplement au plan national, autant l'étendre aux PL nécessitera une évolution des textes européens à travers la réforme de l'Eurovignette. En effet, sur la base des textes actuels, seule la prise en compte des coûts d'exploitation et des externalités liés aux PL, serait possible. **De façon conservatrice, sans réforme de l'Eurovignette, nous proposons de prendre dans notre évaluation 70% des montants potentiels disponibles nets des coûts d'exploitation, ce qui représente environ 8 Mds€ par an au-delà de 2037 (1,4Mds€ en 2032).**
- ❖ La fiscalité des sociétés concessionnaires existantes représente actuellement de l'ordre de 4 Mds€ annuels (dont 1Mds€ est aujourd'hui reversé à l'AFITF et fléché dans sa programmation). **En l'absence de CMD, ces ressources seraient perdues pour l'Etat.** Nous proposons donc de prendre comme dernière hypothèse conservatrice qu'un montant analogue de l'ordre de 3 Mds€ ne soit pas réorienté vers le secteur des transports. Ainsi, en considérant qu'1Md€ reste fléché dans la programmation de l'AFITF au-delà de 2037, **nous arrivons ainsi à un montant de l'ordre de 4 Mds€ par an pour de nouveaux besoins.**

- ❖ Enfin, le service de la dette contractée par l'AFITF entre 2019 et 2031 pour répondre aux besoins de court terme doit aussi être prise en compte. En prenant là aussi une hypothèse conservatrice¹, un montant de 10 Mds€ emprunté à court/moyen terme, nécessite un montant de 650 M€ par an, prélevés sur les ressources disponibles à long terme. **Les besoins de court et moyen terme peuvent donc être couverts simultanément par ces ressources.**

Malgré un ensemble d'hypothèses très conservatrices pour évaluer le montant des ressources disponibles pour de nouveaux besoins, on arrive à un montant annuel de l'ordre de 3,4 Mds€ par an mobilisable pour les projets de long terme.

Au-delà des investissements à venir de l'État et de ses Établissements publics, d'autres **emplois potentiels** peuvent être envisagés :

- ❖ **Les grands projets des collectivités locales** : métro, nœuds intermodaux, grandes roclades d'évitement, sont autant des projets qui peuvent dépasser les seules ressources des grandes métropoles ;
- ❖ La sécurisation de ressources affectées dans un établissement tel que celui proposé dans le rapport de l'Unipef, en charge des Routes Nationales **afin de répondre aux besoins urgents qui se posent sur le réseau structurant non concédé.**

En guise de dernier commentaire, **l'usage des marchés de partenariat peut être également un mode de réalisation de certains futurs projets qui permet d'en maîtriser les coûts et les délais.** En termes de financement, la personne publique ne commence à payer les loyers financiers qu'après la mise en service.

L'ordre de grandeur du loyer financier fréquemment observé est d'environ 10% du coût du projet, **soit environ 1Mds€ par an, pour 10Mds€ d'investissement.** La CMD peut ainsi permettre d'engager au cours de ce quinquennat un certain nombre de projets dont la mise à disposition se situerait aux alentours de 2031.

¹ Une dette consolidée Etat à un coût de OAT 40 ans + 50bps donc plus chère que celle actuellement levée par la Société du Grand Paris