



**ALOÏS RAMEL,**  
avocat,  
cabinet Seban et associés



**STELLA FLOCCO,**  
avocate,  
cabinet Seban et associés

**Longs débats**

Après plus de un an de débats parlementaires et alors que son adoption était attendue plus tôt, la loi d'orientation des mobilités, dite « LOM », a été promulguée le 24 décembre dernier.

**Abandon**

Le texte finalement adopté est très en deçà des espérances et abandonne de nombreux dispositifs tels que le péage urbain et la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

**Allocations**

La loi a créé de nouvelles sources de financement à l'image du versement mobilité, le forfait « mobilités durables » ou encore les allocations financières publiques en matière de covoiturage.

**Mobilités (2/5)**

**Les sources de financement après la LOM**



Les assises de la mobilité, travail de foisonnement partenarial mené en amont du dépôt de loi d'orientation des mobilités, LOM, avaient identifié un certain nombre de nouvelles sources et dispositifs de financement de la mobilité, dans l'optique de définir un modèle économique inédit en la matière.

Le texte finalement adopté est très en deçà des espérances à ce sujet, ce qui a été vivement critiqué par les sénateurs. Ceux-ci ont notamment déploré l'absence de mesures permettant le financement de la compétence « mobilité » des communautés de communes dans l'optique de mettre fin aux zones blanches de la mobilité.

**DISPOSITIFS ABANDONNÉS PAR LE LÉGISLATEUR**

**PÉAGE URBAIN**

Existant dans un certain nombre de grandes agglomérations européennes et mondiales (Londres, Rome, Milan, Florence, Naples, Stockholm, Singapour ou New York), il avait été envisagé la création d'un dispositif de

péage urbain en droit français. La version du texte soumise à l'avis du Conseil d'Etat prévoyait en effet la création d'un « tarif de congestion » pouvant être institué dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et perçu à l'occasion du franchissement des limites d'un périmètre géographique déterminé, en vue de limiter la circulation automobile au sein de ces zones et de réduire ainsi la pollution et les nuisances environnementales.

Il ne figurait finalement pas dans le projet de loi déposé en première lecture au Sénat. Il s'agit pourtant d'un dispositif qui a fait la preuve de son efficacité dans les agglomérations où il a été mis en place. Il permet de lutter efficacement contre la congestion des centres villes et des grands axes dans les capitales et les villes importantes, ce qui peut s'avérer protecteur des riverains (qui pourraient conserver un

accès gratuit selon certains modèles), du patrimoine et de l'environnement.

**TAXE INTÉRIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES**

La crise des « gilets jaunes » a conduit à l'abandon des mesures portant sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE). Cette crise, qui s'est initialement exprimée à l'encontre des mesures d'augmentation de la taxation des produits pétroliers, a eu un impact direct sur le contenu de la LOM en matière de financement des mobilités.

D'une part, il avait été envisagé la mise en place d'une taxation des poids lourds par le biais d'une vignette ou d'une réduction des remboursements sur la TICPE gazole dont ils bénéficient, voire un mélange des deux dispositifs. Finalement, aucune de ces mesures n'a été retenue.

D'autre part, afin de réduire les zones blanches de la mobilité – l'ensemble du territoire français devant être couvert par une autorité organisatrice de mobilité (AOM) au 1<sup>er</sup> juillet 2021 – il avait été prévu que les communautés de communes puissent instaurer un versement mobilité (VM) à taux minoré (0,3%). Ces dispositions introduites par les sénateurs ont été supprimées définitivement par les députés, le gouvernement considérant que ce sujet devait être réglé en loi de finances. Un amendement au projet de loi de finances pour 2020 a réintroduit cette mesure, mais elle ne figure pas dans la version définitive du texte. En outre, dans le cadre de la discussion de la loi « énergie-climat » du 8 novembre 2019, il avait été envisagé que chaque région puisse instaurer une taxe sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent le réseau routier national.

**À NOTER**

Dans le cadre de la discussion de la loi « énergie-climat », il avait été envisagé que chaque région puisse instaurer une taxe sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes qui empruntent le réseau routier national.

L'amendement parlementaire afférent a finalement été rejeté. Là encore, on peut regretter la faiblesse politique ayant conduit à un nouveau renoncement à l'écotaxe, mesure pourtant consensuelle il y a quelques années et largement adoptée en Europe, ce qui conduit à un report du trafic des poids lourds sur les routes françaises dans les régions frontalières.

**AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE**

L'article 2 de la LOM fixe la trajectoire des dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) sur la période 2019-2023 (13,712 milliards d'euros et 14,3 milliards d'euros pour la période quinquennale suivante). L'Etat a souhaité augmenter « de manière très importante » son investissement dans les systèmes de transport (1).

A cet égard, quatre objectifs et cinq programmes d'investissement prioritaires sont définis par la loi, parmi lesquels l'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants, la résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires et le développement de l'usage des mobilités peu polluantes et des mobilités partagées. Ils résultent des travaux des assises de la mobilité ainsi que des travaux réalisés par le Conseil d'orientation des infrastructures. Le financement des dépenses de l'AFITF n'est néanmoins pas pérennisé de manière satisfaisante. Il est prévu l'affectation intégrale à l'agence de l'augmentation de la TICPE gazole pour les véhicules légers et les poids lourds, tel que cela était prévu par la loi de finances pour 2015, ainsi que du surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion.

En revanche, les ressources complémentaires nécessaires à l'atteinte des objectifs de la programmation des investissements en matière de transport prévus par la LOM n'ont pas été déterminées par la loi. La loi de finances pour 2020 a, quant à elle, prévu le relèvement des impositions et ressources affectées à l'agence (art. 81) et, par ailleurs, que les recettes afférentes à la diminution du remboursement de TICPE applicable au secteur du transport routier de marchandises viennent abonder le budget de l'AFITF à compter de 2020 (art. 71).

**DISPOSITIFS CRÉÉS OU MODIFIÉS**

**VERSEMENT MOBILITÉ**

Les entreprises employant au moins onze salariés seront désormais soumises au versement mobilité, qui remplace le versement transport. Il peut être institué par toute commune ou établissement public qui organise au moins un service

régulier de transport public de personnes. Autrement dit, par exemple, une AOM qui n'organiserait que des services de mobilité partagée ne pourrait pas lever le versement. Ce point a donné lieu à de nombreuses discussions lors des débats parlementaires. La délibération prise par l'AOM doit d'ailleurs énumérer les services de mobilité mis en place ou prévus par l'AOM, lesquels permettront de justifier le taux de versement arrêté.

Il est prévu que certains syndicats mixtes de type «SRU» (2) peuvent prélever le VM, de même que les régions lorsqu'elles interviennent en substitution des communautés de communes n'étant pas investies de la compétence «mobilité» au 1<sup>er</sup> juillet 2021. Par ailleurs, les syndicats mixtes (classiques ou de type «SRU») pourront moduler le taux du VM, voire le porter à zéro, selon un critère de fragilité économique du territoire.

**FORFAIT «MOBILITÉS DURABLES»**

Les employeurs pourront désormais prendre en charge les frais de déplacement de leurs salariés pour les trajets domicile travail qu'ils effectuent au moyen d'un vélo, en covoiturage (en tant que conducteur ou passager), en transports publics (titres à l'unité), ou via d'autres services de mobilité partagée. Le montant, les modalités et les critères d'attribution de cette prise en charge financière seront prévus par accord d'entreprise, à défaut, par accord de branche et, à défaut encore, par décision unilatérale de l'employeur. La prise en charge du forfait (défiscalisation) est prévue jusqu'à 400 euros par an. Elle peut être cumulée avec l'indemnité kilométrique et la prise en charge des frais de transports publics. Par ailleurs, la prise en charge des frais de transports personnels (indemnité kilométrique et forfait «mobilités durables») peut avoir lieu sous la forme d'un titre-mobilité, à l'instar du dispositif des titres-restaurant.

**ALLOCATIONS FINANCIÈRES PUBLIQUES EN MATIÈRE DE COVOITURAGE**

Les AOM locales et l'AOM régionale pourront soutenir financièrement la pratique du covoiturage, en versant directement des allocations aux conducteurs et aux passagers. Il est même prévu que l'allocation aux conducteurs puisse dépasser le seul partage

**RÉFÉRENCE**

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

de frais et, par ailleurs, qu'elle puisse être versée même en l'absence de passagers, ces dispositions devant toutefois être précisées par décret en Conseil d'Etat. Toute la difficulté réside dans le modèle juridique et opérationnel à mettre en place pour permettre l'allocation de tels financements par les AOM, sans qu'elles ne s'exposent à des critiques au plan du droit de la commande publique et de la concurrence. Ces enjeux devront être pleinement intégrés à la réflexion menée par les AOM souhaitant se saisir de ce nouveau dispositif.

On observera que ces trois mesures suscitées sont en lien direct avec le développement des nouvelles formes de mobilités, actives et partagées, que le législateur a souhaité largement promouvoir à l'occasion de la LOM. En effet, il ne s'agit plus de percevoir les déplacements humains seulement sous l'angle des transports, mais bien sous l'angle de la variété et de la combinaison des différentes solutions de mobilité offertes aux usagers pour leur permettre de les effectuer.▣

(1) Rapport annexé à la LOM : 40% des investissements entre les périodes 2014-2018 et 2019-2023.

(2) Encouragés par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU), il s'agit des syndicats mixtes mentionnés à l'article L.1231-10 du code des transports.

**DÉJÀ PARUS**

«La nouvelle répartition des compétences entre autorités organisatrices de transport», «La Gazette» du 10 février, p. 52-54.

**À PARAÎTRE**

«L'ouverture des données des services de transport et l'encadrement du MaaS»; «Le déploiement de nouvelles solutions pour se déplacer»; «Vers des déplacements plus propres».