

Versement mobilité

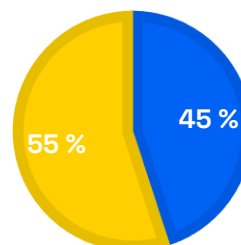
Financer la mobilité en mettant à contribution les bénéficiaires indirects

Développer et moderniser l'infrastructure des transports publics nécessite des sources de financement supplémentaires, en complément des fonds publics disponibles. En France, le versement mobilité finance près de la moitié des transports en commun en mettant à contribution les employeurs.

Qu'en est-il du financement des transports en commun par les bénéficiaires indirects en Allemagne et en France ? Vous trouverez dans cette fiche un aperçu des informations clés.

Financement des transports publics en France

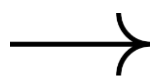
- Versement mobilité
- Autres financements



Recommandation du Forum pour l'avenir franco-allemand :

le Forum pour l'avenir franco-allemand recommande à l'État et aux Länder de créer la base juridique permettant d'introduire une contribution sur le modèle du versement mobilité ou d'autres outils mettant à contribution les bénéficiaires tiers.

Pour en savoir plus :



<https://forumpourlavenir.eu/renforcer-financement-transports-publics>



En bref, qu'est-ce que le versement mobilité ?

Le **versement mobilité**, anciennement versement transport, est une taxe ou contribution locale prélevée auprès des employeurs ayant au moins 11 salariés : elle sert à financer les transports publics et à promouvoir la mobilité durable.

En 2021, le versement mobilité représentait près de la moitié du budget des autorités organisatrices de mobilité (AOM), soit environ **9 milliards d'euros**¹, et constitue ainsi leur principale source de revenus.

Objectif

Les recettes du versement mobilité sont affectées au développement ou à l'amélioration des systèmes de transports publics tels que les bus, les métros, les tramways, mais aussi les systèmes de location de vélos ou le covoiturage. Ces **recettes fléchées** peuvent être utilisées aussi bien pour l'exploitation courante que pour des investissements dans de nouvelles infrastructures.

À qui s'applique le versement mobilité et comment est-il calculé ?

Toutes les entreprises publiques et privées de **11 salariés ou plus** sont concernées par cette taxe, dès lors qu'elles se situent dans une zone desservie par les transports urbains (comme le réseau Île-de-France Mobilités en région parisienne), ou dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité où a été institué le versement mobilité.

Le montant du versement mobilité est calculé sur la base des **salaires totaux** de tous les employés d'un employeur, en appliquant un pourcentage de cotisation à la masse salariale brute. Ce taux est fixé par l'autorité organisatrice de la mobilité et peut varier de 0,55 % à 2,95 % selon la taille de la collectivité².

Existe-t-il des conditions particulières pour lever le versement mobilité ?

Le versement mobilité doit **bénéficier aux salariés** de la zone concernée : son application va de pair avec l'instauration ou l'amélioration d'un service régulier ainsi qu'un réseau raccordé de transports en commun (distinct du service de transport scolaire par exemple).

Bien que les régions puissent être autorités organisatrices de mobilité (AOM), elles ne sont pas habilitées par la loi à prélever le versement mobilité dans leur ressort territorial³. Par conséquent, seules les AOM rattachées aux niveaux des métropoles, des communautés d'agglomération et urbaines ou des communautés de communes (en cas de transfert de compétence, à la région le cas échéant) peuvent faire usage de cet outil de financement.

Historique du versement mobilité

Introduit en 1971 comme projet pilote en région parisienne, le « versement transport » a été étendu progressivement, d'abord en 1973 aux communes de plus de 300 000 habitants, puis jusque 1999 aux communes de plus de 10 000 habitants. Dans le cadre de la loi d'orientation sur la mobilité de 2019, il a évolué pour devenir le « versement mobilité » et être élargi aux modes actifs de déplacement (vélo et marche). La loi de 2019 en a par ailleurs renforcé la dimension coopérative en créant une nouvelle instance de gouvernance : les comités des partenaires, auxquels les entreprises locales participent.

¹ https://www.gart.org/wp-content/uploads/2022/04/Compilation_Sept-propositions-du-GART-en-faveur-de-la-mobilite_Presidentielle-2022.pdf

² <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31031>

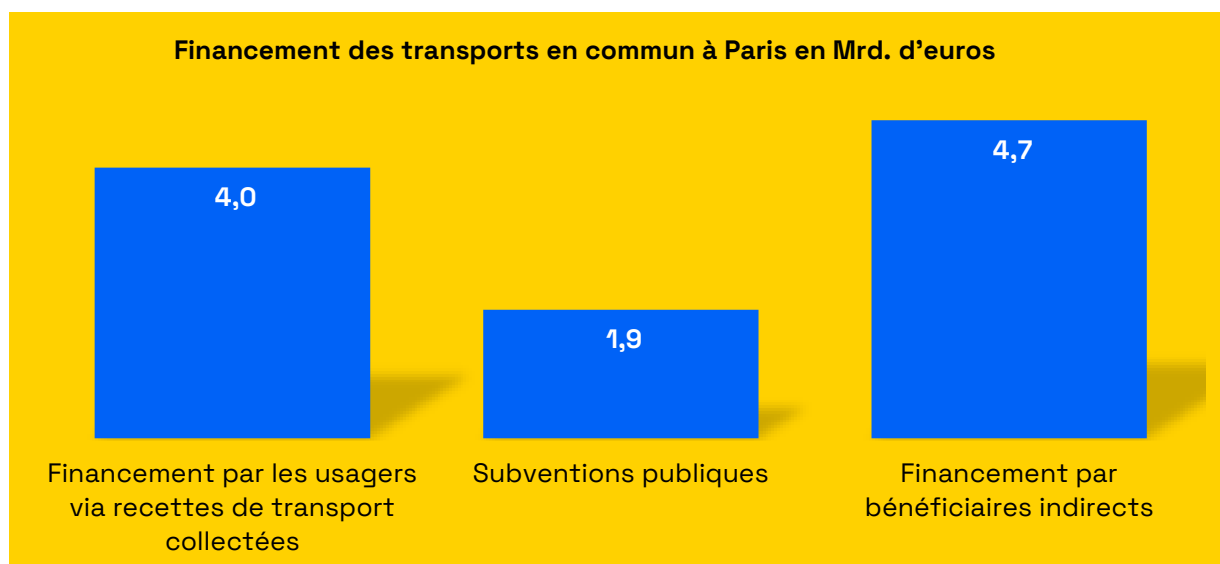
³ [Page d'information](#) de France Mobilités



Les piliers du financement des transports publics en Allemagne et en France

Le financement des transports publics repose essentiellement sur deux piliers en Allemagne⁴ et sur trois piliers en France⁵ :

	Premier pilier : financement par les usagers (recettes billetterie)	Deuxième pilier : financement par les subventions publiques	Troisième pilier : financement par la mise à contribution des bénéficiaires indirects
Allemagne	✓	✓	
France	✓	✓	✓



Zoom sur... le débat en Allemagne : mettre à contribution les bénéficiaires indirects ?

Depuis une dizaine d'années se pose entre experts et expertes en Allemagne le débat sur le potentiel des outils permettant de mettre à contribution les bénéficiaires indirects des transports publics – pour en garantir le financement à long terme⁶. Parmi les instruments considérés : le « ticket citoyen » (contribution versée par les citoyens pour financer un accès gratuit aux transports publics), les systèmes de péage urbain ou encore la mise à

⁴ <https://www.vdv.de/vdv-foerdermittel-fuer-den-oeffentlichen-verkehr.pdf>

⁵ Voir l'article L.1221-12 du code des transports : « Le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, notamment celles de l'article L. 1221-3, par les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect. »

⁶ <https://difu.de/publikationen/2014/finanzierung-des-oepnv-durch-beitraege>

contribution des employeurs sur le modèle du versement mobilité français⁷. L'argument avancé : les transports en commun ne profitent pas uniquement aux usagers directs (passagers), mais aussi aux bénéficiaires indirects qui jusqu'à présent ne contribuent pas de manière adéquate à leurs coûts : « Font partie des bénéficiaires indirects des transports en commun tous ceux qui en déduisent un avantage d'accessibilité, tels que les employeurs, les fournisseurs de biens et services, ainsi que les propriétaires fonciers qui bénéficient économiquement de cette accessibilité à travers les loyers⁸. »

L'exemple du versement transport/mobilité est régulièrement cité comme modèle dans les débats outre-Rhin. Il n'est cependant que rarement envisagé comme une option réaliste. Les **critiques** pointent généralement le fait qu'un tel instrument « pourrait conduire à une charge inégale au détriment des employeurs⁹ ». Si, jusqu'à présent, aucun instrument de financement de ce type n'a été introduit dans la pratique, tant aux niveaux des collectivités que des Länder, ce n'est pas seulement dû à la controverse politique suscitée, mais aussi en raison de la complexité technique de leur mise en œuvre¹⁰.

Transposer le versement mobilité à l'identique dans un contexte allemand ne va pas de soi en raison d'importantes **différences en termes de finances publiques**. En Allemagne, un tel instrument ne répondrait par exemple pas aux modalités de perception de l'impôt, celui-ci ne pouvant pas être fléché. Au lieu de cela, il devrait être élaboré sous la forme juridique d'une redevance spéciale ou d'une contribution. Néanmoins, les experts s'accordent à dire qu'un tel instrument peut être conçu en conformité avec la Constitution¹¹.



En pratique : le Land du Bade-Wurtemberg comme précurseur

Depuis plusieurs années, le ministère des transports du Bade-Wurtemberg travaille avec des collectivités modèles sur un « passeport mobilité » comme possible instrument de financement par des bénéficiaires indirects. Quatre variantes de contribution entrent en ligne de compte : le passeport mobilité pour les habitants, pour les employeurs, pour les propriétaires de véhicules et pour les usagers de véhicules¹².



Pour aller plus loin

- [Site d'information sur le versement mobilité](#) de France Mobilités
- [Site d'information sur le versement mobilité](#) d'Entreprendre.Service-Public

⁷ Pour un bon aperçu des nouveaux instruments de financement tiers envisagés, voir p. 22-25 [disponible en allemand] : https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf

⁸ <https://backend.repository.difu.de/server/api/core/bitstreams/621fe710-adcf-4a45-bfc7-6f0a2746cb8f/content>

⁹ « Le versement transport ne devrait pas non plus être davantage étudié puisqu'il pourrait conduire à une charge inégale au détriment des employeurs. » https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/OEPNV_Grundlagenuntersuchung_Instrumente_Drittnutzerfinanzierung_BW.pdf

¹⁰ https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux_beitr_7_%C3%96PNV-Finanzierung_web.pdf

¹¹ https://www.rosalux.de/fileadmin/images/Dossiers/Spurwechsel/lux_beitr_7_%C3%96PNV-Finanzierung_web.pdf

¹² <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/modellberechnungen-zum-mobilitaetspass-liegen-vor>

- GART (Groupement des autorités responsables de transport), [Sept propositions du GART en faveur de la mobilité](#)
- Hendrik Sander (2021) [disponible en allemand] : [Wer bezahlt die mobilitätsgerechte Stadt? Instrumente für eine alternative Finanzierung des ÖPNV](#)
- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste (2020) [disponible en allemand] : [ÖPNV-Abgabe für Arbeitgeber. Finanzverfassungsrechtliche Aspekte in Deutschland, Frankreich und Österreich](#)
- Hamburg Institut (2016) [disponible en allemand] : [Grundlagenuntersuchung „Instrumente zur Drittnutzerfinanzierung für den ÖPNV in Baden-Württemberg“](#)
- Deutsches Institut für Urbanistik (2014) [disponible en allemand] : [Finanzierung des ÖPNV durch Beiträge. Ist das Beitragsmodell eine Handlungsoption zur Finanzierung eines attraktiven ÖPNV-Betriebs?](#)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV, 2017) [disponible en allemand] : [Fördermittel für den öffentlichen Verkehr](#)



Contact

Forum pour l'avenir franco-allemand

c/o Research Institute for Sustainability – Helmholtz Centre Potsdam (RIFS)

Chargé de recherche : Robin Denz – robin.denz@df-zukunftswerk.eu

Directrice scientifique : Julia Plessing – julia.plessing@df-zukunftswerk.eu

Chargée de relations presse : Stephanie Hesse – stephanie.hesse@df-zukunftswerk.eu

Dans le cadre de son travail avec des experts et acteurs de terrains engagés dans la transition écologique et sociale en Allemagne comme en France, le Forum pour l'avenir identifie des concepts et outils encore peu connus dans l'autre pays. À travers ces fiches de synthèse, notre équipe met en lumière ces instruments en fournissant les informations essentielles pour comprendre leur potentiel transformateur. Chaque fiche propose également une sélection de ressources additionnelles pour aller plus loin.



Mis en œuvre par

