

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



Conception graphique : Communication Arts Graphiques (C.A.G.)
Impression : Imprimé sur papier Créator Silk PEFC 100% - Imprimerie de Pithiviers - Édité en mai 2012.



Position

Le Versement Transport, une ressource stable
indispensable pour la mobilité dans les territoires
urbains

adoptée le 12 avril 2012

Position

Impôt sur les entreprises et les administrations de plus de 9 salariés, créé dans les années 70, le Versement Transport (VT) n'a jamais suscité autant de discussions qu'aujourd'hui.

Qu'il s'agisse de son assiette, de son affectation ou de ses contributeurs, le champ des débats ne cesse de s'étendre. C'est pourquoi l'UTP, en tant que représentant des opérateurs de transport, a choisi de s'exprimer.

Le Versement Transport : une ressource pérenne pour le transport public urbain

L'UTP renouvelle son attachement au Versement Transport, une ressource pérenne et dynamique, affectée au développement du transport urbain.

En effet, le produit du VT (environ 6 milliards d'euros, dont la moitié pour la province) est directement réinjecté dans les territoires sur lesquels il est levé :

- il en accroît l'attractivité en permettant d'irriguer les bassins de vie et de mobilité, de favoriser l'accessibilité aux emplois et aux services, de donner accès à la mobilité aux plus vulnérables (financièrement ou physiquement), de garantir la sécurité des voyageurs et de préserver la qualité de vie d'une agglomération (espace, pollution bruit, effet de serre),
- outre le financement de l'exploitation, et donc d'emplois locaux, pérennes et non délocalisables, un quart du produit du VT est injecté chaque année localement en travaux et études commandés par les collectivités locales en charge des transports au titre de l'investissement.

L'UTP défend donc la pérennité du Versement Transport dans sa configuration actuelle et ne rejoint pas la proposition de VT additionnel émise par certains élus. Toutefois, la mise en place d'un VT interstitiel peut être envisagée, au motif de l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire et d'une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux départementaux et régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France. Il conviendra alors de flécher ce financement en faveur de l'intermodalité.

Le Versement Transport : une ressource qui ne peut plus suffire à financer une demande de services de mobilité de plus en plus large

Au cours des 10 dernières années, les surfaces desservies par les réseaux ont progressé de 46,5% du fait de l'extension continue des Périmètres de Transport Urbain (PTU) en lien avec l'étalement urbain.

Outre cet accroissement quantitatif, l'offre s'est élargie dans de nombreuses agglomérations aux transports en commun en site propre (métros, tramways, bus à haut niveau de service), aux services complémentaires : transport à la demande, vélo en libre-service... et aux actions de sécurité et de prévention afin de suivre au plus près les demandes et besoins des voyageurs.

Assurer une couverture géographique et temporelle élargie et construire un service alternatif et crédible afin de favoriser le report modal de la voiture particulière est la mission quotidienne des acteurs du transport public urbain qui n'ont eu de cesse, au cours des dernières années, de maîtriser leurs coûts de production.

L'UTP rappelle qu'en accroissant l'attractivité des agglomérations desservies tout en élargissant le périmètre d'employabilité des travailleurs, le secteur joue un rôle essentiel dans l'économie des territoires, tout autant qu'un rôle de lien social incontestable.

Les entreprises et administrations qui contribuent au Versement Transport sont donc aux premiers rangs des bénéficiaires directs comme indirects.

Des financements propres à pérenniser à l'échelon local

L'UTP exprime son inquiétude face à la baisse continue et régulière de la contribution des voyageurs dans le financement du système de transport, qui couvre en moyenne 35% des dépenses. En matière de transport public, l'UTP estime qu'il est naturel et nécessaire que les voyageurs contribuent davantage au coût de leur voyage. L'amélioration qualitative et quantitative des services offerts à tous (habitants du PTU et non habitants) justifie à elle seule une revalorisation des tarifs des titres de transport. Force est de constater que ces derniers n'ont pas évolué au même rythme que ceux des autres biens et services en France, laissant le VT et les impôts locaux prendre le relais de la contribution des voyageurs. Une révision des tarifs pour les clientèles solvables est donc nécessaire.

En outre, l'UTP considère que le VT n'est pas destiné à financer la gratuité totale du transport public mis en œuvre par certaines collectivités.

Il appartient aux collectivités locales en charge des transports de rendre les arbitrages entre usagers et contribuables, de faire le choix entre une tarification toujours inférieure à l'inflation ou un recours accru à l'imposition locale. Cependant, l'UTP rappelle que le modèle économique du transport public doit s'appuyer fermement sur le volume des recettes issues des voyageurs. Il importe que le ratio recettes/dépenses, qui connaît une constante dégradation, se stabilise, voire s'améliore.

De plus, afin de rétablir l'équité entre les modes, il apparaît normal que les automobilistes s'acquittent eux aussi du coût d'utilisation de la voirie. Ainsi, le levier du stationnement, largement sous-exploité en France, devrait faire l'objet de profondes mutations pour garantir l'efficacité des politiques mises en œuvre. La décentralisation et la dépénalisation du stationnement sont des prérequis indispensables. Les sommes ainsi levées devront alimenter le budget des transports publics pour répondre à la demande croissante et consolider leur financement.

Des financements à diversifier à l'échelon national

Organisation représentative d'entreprises de main d'œuvre, l'UTP souhaite limiter les charges qui pèsent sur les employeurs. Face aux besoins de développement des transports publics, l'UTP plaide en faveur d'une évaluation des coûts environnementaux, sociaux et sociétaux liées de la mobilité individuelle et d'une affectation des ressources issues des externalités vers les transports respectueux de l'environnement et des Hommes. Les pistes à creuser sont multiples, qu'il s'agisse de l'incitation des entreprises à réduire l'accidentologie routière (pour rappel : deux-tiers des accidents du travail sont des accidents de trajet), ou de l'application du principe pollueur-payeur (pour rappel : le coût de la pollution locale liée aux transports routiers s'élève à 400 euros par an et par habitant pour la société)¹.

Une telle logique vertueuse de financement du transport public orienterait les comportements de toutes les parties prenantes.

¹. Source : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement, CGDD/SEEIDD, Dossier « Santé et Qualité de l'air », version provisoire du 16 janvier 2012.

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Veolia Transdev, VFLI.

Contact : communication@utp.fr - 01 48 74 73 46.