

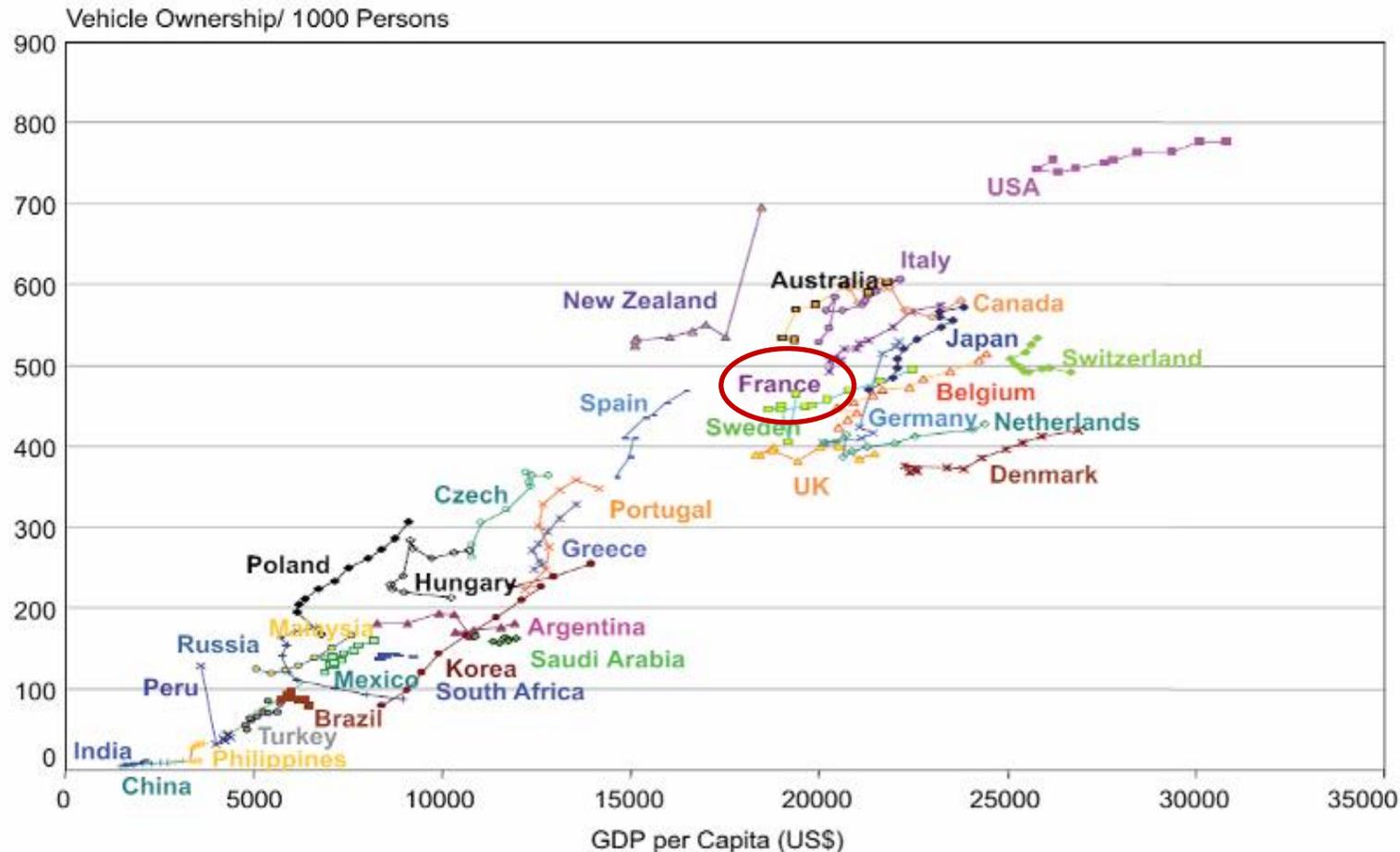
VERS LA MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF « 1% MOBILITÉ » ?

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX EN COURS

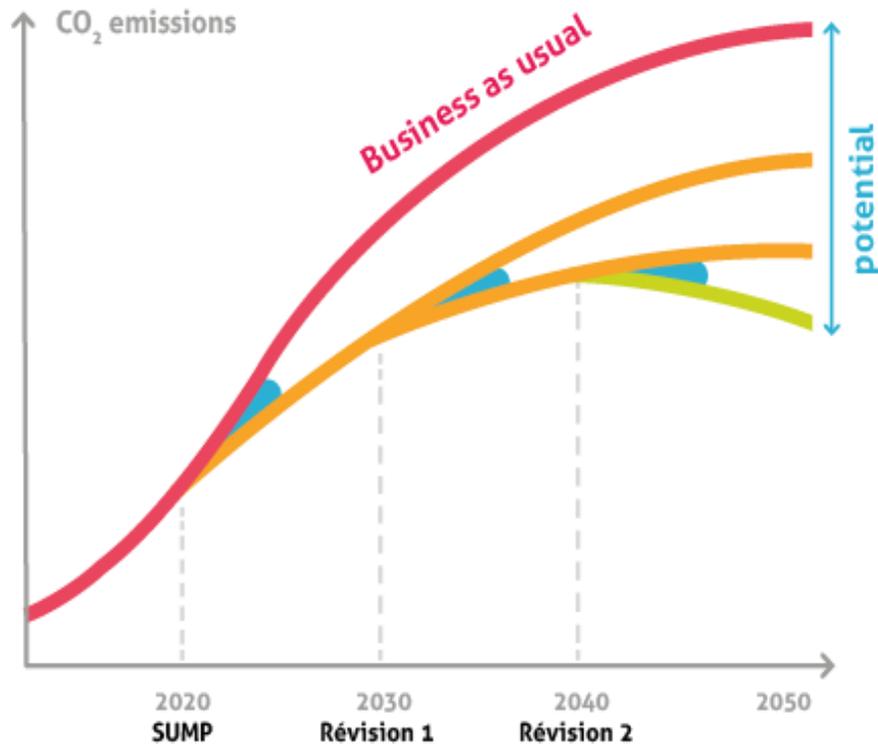


LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET BESOINS EN MATIÈRE DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE

- ➔ Une croissance démographique en augmentation constante, et une évolution rapide de la motorisation



LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET BESOINS EN MATIÈRE DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE



Capacity building: expertise and institutions

Up to 10% of a country GDP



850 Billions


 GDP of the Netherlands

> 5 400 Billions


 2x GDP of UK

518 Billions


 GDP of Nigeria

>2 800 Billions


 GDP of India

in USD/year worldwide

LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET BESOINS EN MATIÈRE DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE

- ➔ Nécessité de **repenser la mobilité** en se concentrant sur :
 - ➔ Une approche globale
 - ➔ La demande et non uniquement l'offre
 - ➔ La mobilité des personnes et non pas des véhicules
 - ➔ Des technologies propres et alternatives

- ➔ Besoin crucial d'une **vision, de politiques publiques, et d'institutions qui fonctionnent**

- ➔ Rôle clé des institutions : **coordination** de tous les aspects du transport urbain, réglementations efficaces appliquées, concentration sur **la planification, la contractualisation et le contrôle**, non pas sur les opérations techniques d'exploitation

- ➔ **Appel de CODATU à une nouvelle génération de coopérations décentralisées** en appui aux villes du Sud : www.allcities4oneplanet.org

LES ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT ET BESOINS EN MATIÈRE DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE

EXEMPLES DE COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE EN FRANCE ET DES COLLECTIVITÉS ÉTRANGÈRES DANS LE DOMAINE DE LA MOBILITÉ

LYON (SYTRAL) – RABAT (MAROC)	SUR UN PROJET DE TRAMWAY
LYON (SYTRAL) – KOCHI (INDE)	SUR L'ENVIRONNEMENT DU MÉTRO
ILE DE FRANCE MOBILITÉS – ANTANANARIVO (MADAGASCAR)	SUR L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT ARTISANAL
ILE DE FRANCE MOBILITÉS – HANOÏ (VIET-NAM)	SUR LA CRÉATION D'UN RÉSEAU DE BUS
SMTC DE GRENOBLE – SFAX (TUNISIE)	SUR LE FUTUR TRAIN URBAIN, LE VÉLO ET LE SYSTÈME DE GOUVERNANCE
MÉTROPOLE DE BORDEAUX – DOUALA (CAMEROUN)	SUR L'AMÉLIORATION DE LA MOBILITE URBAINE

➔ Travail essentiellement sur de la formation, de l'apport d'expertise, du renforcement institutionnel, et parfois des opérations pilote

VERS UN DISPOSITIF « 1% » POUR LA MOBILITÉ : LES DIFFÉRENTES ÉTAPES

14/03/2012 :
 Prise de position
 du conseil
 d'administration
 du GART

17/11/2017 :
 nouvelle
 convention de
 partenariat
 GART-CODATU

15/05/2018 :
 rencontre GART-
 CODATU avec la
 DGITM et la
 Déléguée pour
 l'action
 extérieure des
 collectivités
 territoriales

Depuis septembre 2018,

Travail technique avec le
 MEAE

Véhicule législatif possible
 pour le 1% Mobilité dans la
 future loi d'orientation et de
 programmation relative à la
 politique de développement
 et de solidarité
 internationale (LOP-DSI)

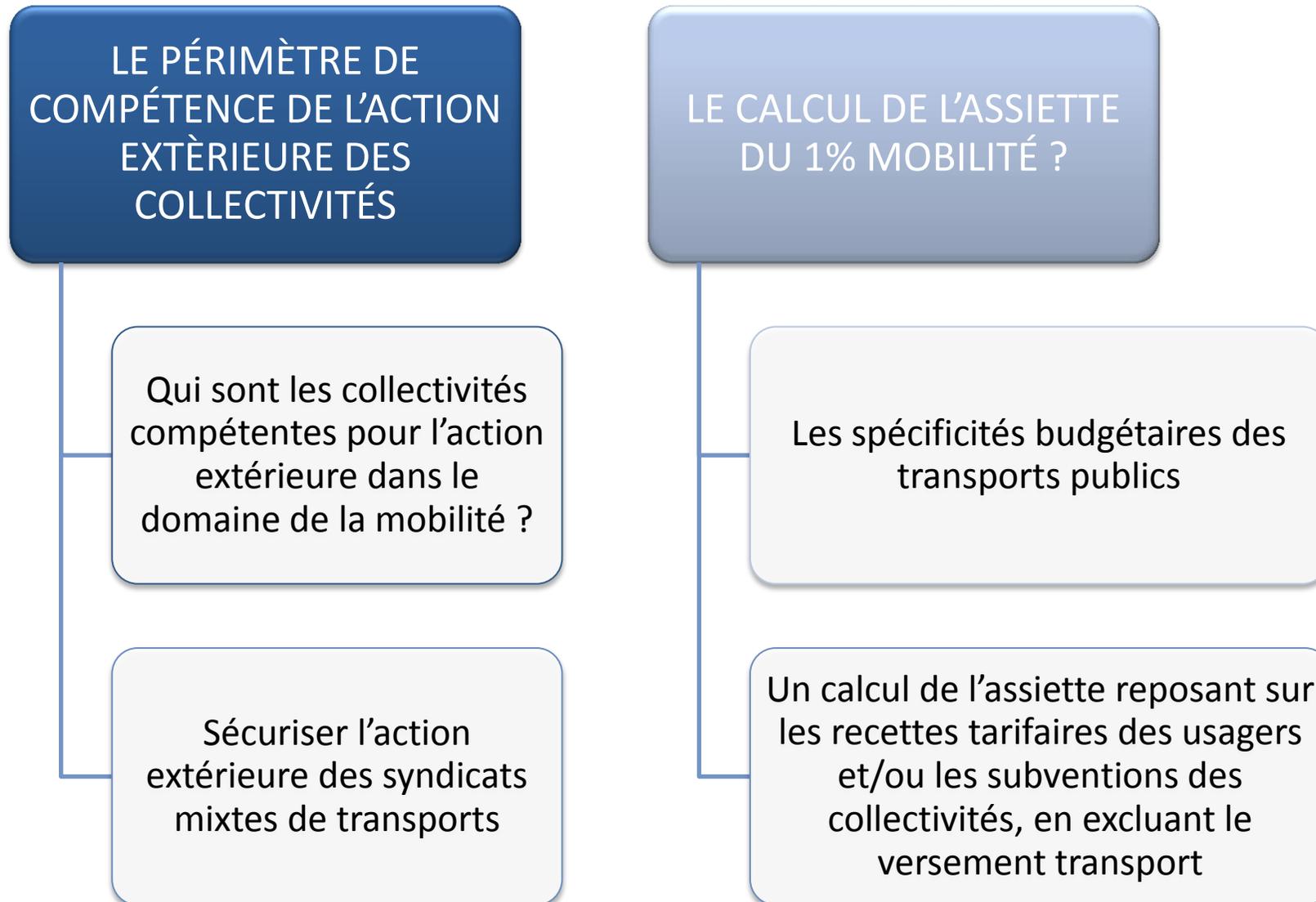
02/05/2013 :
 Amendement
 déposé au Sénat
 lors du projet de
 loi MAPTAM,
 mais refusé
 (article 40 de la
 Constitution)

07/03/2018 :
 courrier GART-
 CODATU auprès
 du MEAE, du
 MTES, et du
 MACP

30/05/2018 :
 nouvelle prise
 de position du
 conseil
 d'administration
 du GART

Courrier envoyé aux Autorités organisatrices
 de la Mobilité qui pratiquent la coopération décentralisée (IDFM, SYTRAL,
 SMTC de Grenoble, SMTC de Clermont-Ferrand, Tisséo Collectivités,
 Bordeaux Métropole,
 Rennes Métropole, ...

VERS UN DISPOSITIF « 1% » POUR LA MOBILITÉ : LES ENJEUX



LE PÉRIMÈTRE DE COMPÉTENCE DE L'ACTION EXTÉRIEURE DES COLLECTIVITÉS

- ➔ L'article L. 1115-1 du CGCT vient préciser que les « **collectivités territoriales et leurs groupements** peuvent mettre en œuvre ou soutenir toute action internationale (...) »

- ➔ Quid des **métropoles, syndicats mixtes de droit commun, syndicats mixtes loi SRU** et les **établissements publics à caractère administratif** (exemple d'Île-de-France Mobilités) compétents en matière de mobilité ?
 - ➔ La **circulaire du 20 avril 2001** vient préciser la liste des collectivités concernées :
 - ➔ les **EPCI**, mais régis par le principe de spécialité, **l'action extérieure doit être expressément indiquée dans leurs statuts**,
 - ➔ les **syndicats mixtes** (permettant ainsi de sécuriser leurs actions internationales comme le SMTC de l'agglomération grenobloise par exemple)
 - ➔ les **établissements publics à caractère administratif** (Île-de-France Mobilités) **n'entrent pas** dans le champ de l'article L. 1115-1 du CGCT, d'où la nécessité de prévoir une disposition spécifique dans le code des transports (comme pour les agences de l'eau dans le code de l'environnement)

LE CALCUL DE L'ASSIETTE DU 1% MOBILITÉ : LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT PUBLIC ET DE LA MOBILITÉ

- ➔ En France :
 - ➔ hors Île-de-France :
 - ➔ les **autorités organisatrices de la mobilité** sont compétentes pour organiser la mobilité sur leur ressort territorial
 - ➔ pour financer les réseaux de transport urbain, environ **9 milliards d'euros** sont mobilisés par les AOM
 - ➔ en Île-de-France,
 - ➔ **Île-de-France Mobilités** est l'autorité organisatrice de transport sur l'ensemble de la région Île-de-France
 - ➔ **12 milliards d'euros** sont mobilisés par IDFM pour financer le réseau de transport public en Île de France

LE CALCUL DE L'ASSIETTE DU 1% MOBILITÉ : LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT PUBLIC ET DE LA MOBILITÉ

- ➔ Les principales ressources de financement des AOM (hors emprunts) hors Île-de-France sont :
 - ➔ le **versement transport**, principale ressource de financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement, est un **impôt assis sur la masse salariale des employeurs de plus de 11 salariés et plus (47%)**
 - ➔ la **participation directe des collectivités locales** (budget propre et contribution des collectivités) **(35 %)**
 - ➔ les **recettes commerciales** (part payée par les usagers par la vente de titres de transport) **(17%)**
 - ➔ une **participation de l'Etat (1%)**

LE CALCUL DE L'ASSIETTE DU 1% MOBILITÉ : LES SPÉCIFICITÉS DU TRANSPORT PUBLIC ET DE LA MOBILITÉ

- ➔ Dans les réflexions en cours :
 - ➔ le 1% mobilité serait calculé sur la base du **budget annexe transport des AOM** ou **budget principal** pour les syndicats mixtes,
 - ➔ par analogie des autres secteurs, le 1% s'appliquerait sur l'intégralité du budget de l'AOM

- ➔ Seulement, de part ses **règles d'affectation spécifiques**, en tant qu'impôt de production qui pèse sur la masse salariale des entreprises, le versement transport ne peut pas **financer les actions extérieures**, d'autant que le VT fait souvent face à des réticences fortes de la part d'organisations patronales (MEDEF)

Proposition du GART : le 1% s'appliquerait sur les recettes tarifaires et/ou le budget propre et contribution des collectivités membres, le versement transport en étant strictement exclu.

MERCI DE VOTRE ATTENTION

Mounia MOUDJED

Chargée de mission auprès du directeur
général du GART

Mail : mounia.moudjed@gart.org

Téléphone : +33 06 33 92 77 28

Jean Jacques HELLUIN

Délégué général
de la CODATU

Mail : jjhelluin@codatu.org

Téléphone : + 33 06 77 43 33 38