

[Retour à l'article](#)

[Imprimer](#)



Adresse de l'article <http://www.lagazettedescommunes.com/282781/versement-transport-les-aot-vont-patir-du-nouveau-regime-dexoneration/>

FINANCES LOCALES

Versement transport : les AOT vont pâtir du nouveau régime d'exonération

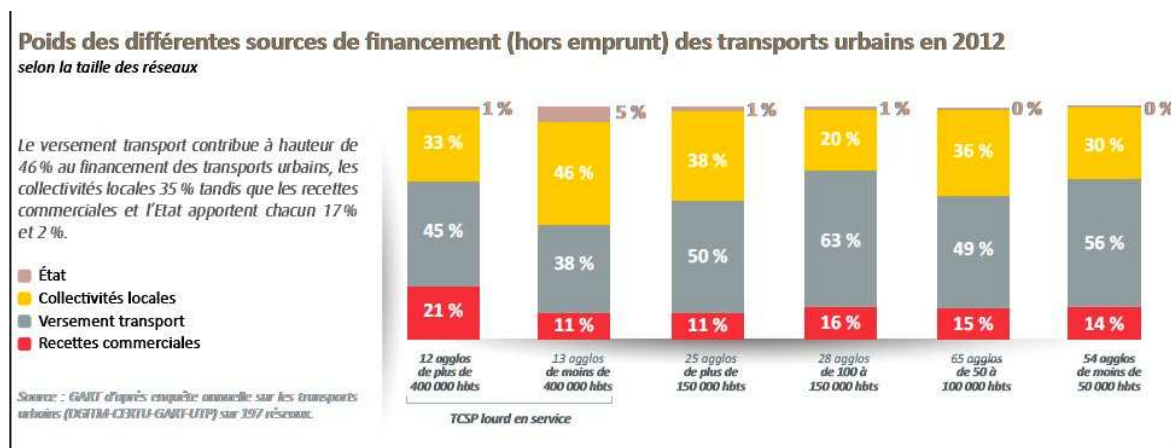
Claire Chevrier | Actu experts finances | actus experts technique | Publié le 13/10/2014 | Mis à jour le 10/10/2014

Les collectivités souhaitent la modification de l'article 17 de la Loi de finances rectificative 2014, qui revoit les critères d'exonération du versement transport (VT) pour les associations et fondations. Dans un mémorandum de l'Afigese, elles exposent une analyse juridique et les simulations de 25 Autorités organisatrices de transport (AOT), concluant à un impact négatif sur les recettes.



^[1] Les collectivités ne baissent pas la garde. Le groupe de travail « observatoire fiscal » de l'Afigese, en partenariat avec le Gart et l'Acuf, a rédigé et présenté un mémorandum ^[2] d'une vingtaine de pages à la mission Igas-CGEDD (2), qui doit rendre un rapport au parlement d'ici à novembre 2014 sur l'impact de l'article 17 de la Loi de finances rectificative (LFR) 2014 ^[3], qui modifie le régime d'exonération du versement transport (VT) pour les associations et fondations (lire notre article ^[4]). Le but : obtenir une modification de cet article d'ici à la fin de l'année, ou au moins le décalage de son application au 1er janvier 2016, afin qu'Urssaf et AOT puissent se concerter. L'Afigese liste d'ailleurs, à la fin de son mémorandum, une série de propositions afin d'amender le texte (voir encadré).

Les enjeux sont importants. Au total, le versement transport constituait en 2012 46 % du financement des transports urbains hors Ile-de-France et hors emprunt, comme le montre le graph ci-dessous :



[5]

[cliquer sur le graph pour l'agrandir]

Le sujet est d'autant plus critique que 60 % des AOT ne pourront pas compenser le manque à gagner d'une extension d'exonération en augmentant le taux de leur VT, car elles sont déjà au plafond :

Les agglomérations au taux plafond de versement transport en 2012

	Taux = plafond*	Taux < plafond
12 agglos de plus de 400 000 hbts TCSP lourd en service	92 %	8 %
13 agglos de moins de 400 000 hbts TCSP lourd en service	100 %	0 %
24 agglos de plus de 150 000 hbts	54 %	46 %
35 agglos de 100 à 150 000 hbts	37 %	63 %
78 agglos de 50 à 100 000 hbts	68 %	32 %
74 agglos de moins de 50 000 hbts	53 %	47 %
TOTAL	60 %	40 %

En 2012, 60% des AOTU ont fixé leur taux de VT au taux plafond. Grâce aux dispositions législatives récentes (majoration TCSP pour les agglomérations de 50 à 100 000 habitants et communes touristiques) ainsi qu'aux nombreux projets de TCSP, certaines AOTU disposent de flexibilité sur leur taux de VT. En revanche, dans les agglomérations à TCSP, les marges de manœuvre sont quasi inexistantes.

Source : GART sur 236 AOTU

* Néanmoins, certaines AOTU ont encore la possibilité de bénéficier :

- de la majoration « TCSP » si elles ont un projet en cours
- de la majoration « commune touristique » si elles disposent d'une CT sur leur périmètre.

[6]

[cliquer sur le tableau pour l'agrandir]

Une baisse moyenne de 3,25 % - Selon les simulations effectuées par 25 AOT, les baisses de recettes du VT induites par l'élargissement des critères d'exonération se situent entre 0,15 % et 8,53 % (Voir tableau ci dessous ^[7]). Ainsi, le Stif, en Ile-de-France, table sur un manque à gagner de 110 millions, soit une baisse de 3,21 % de son VT. Saint-Brieuc Agglomération, elle, prévoit une chute de 8,53 %, soit 1,2 million d'euros. « Comme dans toute la Bretagne, nous avons une forte tradition associative et l'économie sociale est relativement présente. Dans le secteur médico-social nous avons deux associations qui contribuent chacune à hauteur de 120 000 euros pour le VT. Nous avons également des associations qui œuvrent dans l'emploi et l'insertion qui versent entre 10 à 40 000 euros », explique Pierre Durand, chargé de mission Etudes financières et fiscales. La différence d'impact entre AOT peut aussi s'expliquer par l'interprétation plus ou moins restrictive de l'article 17 de la LFR 2014. Saint-Brieuc Agglomération a inclus dans sa simulation les associations qui ne sont pas encore reconnues d'utilité publique mais qui vont probablement le devenir pour bénéficier de l'exonération...

Estimations des pertes financières relatives à l'article 17 de la LFR 2014

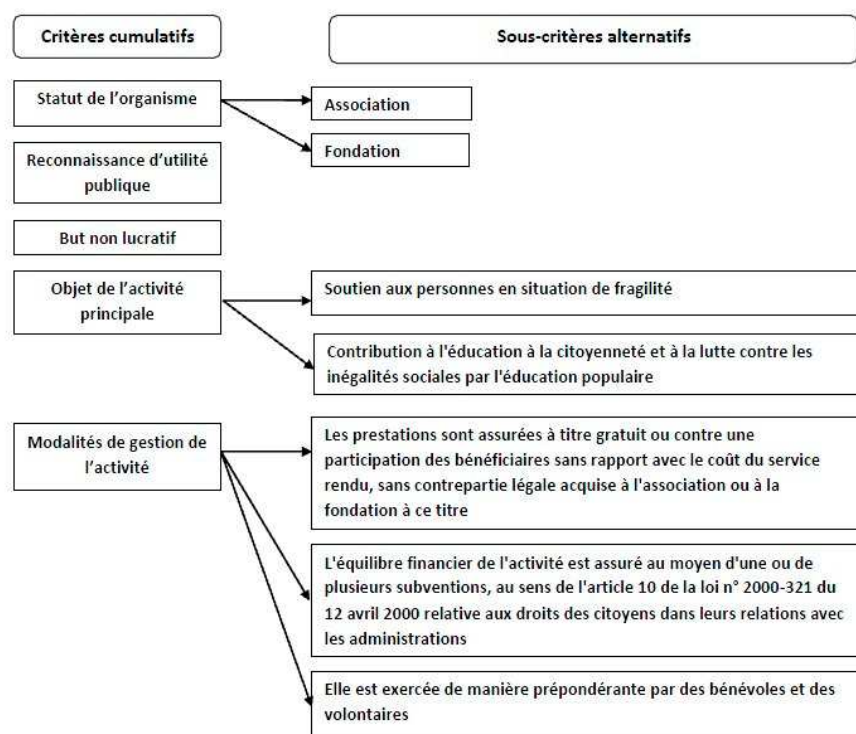
L'impact de l'article 17 dépend beaucoup de la densité du tissu associatif sur le territoire mais aussi de l'interprétation plus ou moins restrictive par l'AOT de l'article 17 et sa corrélation avec les informations disponibles.

AOT ▼	Nombre d'habitants	Perte potentielle en €	Perte potentielle en €1
AOT 01	<100 000	93 058€	3,64%
AOT 02	<100 000	68 000€	3,50%
AOT 03	<100 000	nd	8,00%
AOT 04	<100 000	325 000€	6,00%
AOT 05	100 à 250 000	263 841€	nd
AOT 06	100 à 250 000	243 000€	2,70%
AOT 07	100 à 250 000	36 000€	nd
AOT 08	100 à 250 000	930 000€	5,50%
AOT 09	100 à 250 000	1 229 350€	8,53%

Un impact sur 3 à 4 ans - Dans leur grande majorité, les baisses sont comprises entre 2,5 et 4 %, ce qui fait dire à l'Afigèse que la perte sera en moyenne de 3,25 %. Avant cette étude de l'Afigese, le Gart avait estimé la perte de VT au niveau national à 500 millions d'euros. Cela devrait donc être un peu moins. « Nous avons un problème par rapport à la qualité des données qui nous sont fournies par les Urssaf. Il y a donc encore des éléments qui sont aléatoires mais nous sommes certains qu'il y aura un impact négatif qui s'étalera sur les 3 ou 4 ans à venir. Notre analyse juridique démontre d'ailleurs elle aussi qu'il y aura forcément un impact négatif pour les AOT », affirme Julian Poux. Responsable fiscalité à la communauté urbaine de Marseille Provence, il a présenté le memorandum de l'Afigèse à la mission Igas-CGEDD.

Réduction de l'assiette fiscale - L'article 17 introduit de nouveaux critères d'exonération dont certains ne sont plus cumulatifs mais alternatifs, comme le montre le graphique ci dessous ^[8]. Les premières conditions de l'exonération, c'est à dire être une association ou une fondation reconnue d'utilité publique et non lucrative, sont préservées par l'article 17. « En revanche, le caractère social est remplacé par deux critères, eux-mêmes composés de conditions spécifiques. Ils élargissent significativement les conditions d'attribution qui sont aujourd'hui clairement définies par la jurisprudence », estime l'Afigèse dans son analyse juridique. Ainsi, sur l'objet de l'activité principale, elle note qu'en introduisant la notion de contribution à l'éducation à la citoyenneté et à la lutte contre les inégalités sociales par l'éducation populaire, les établissements scolaires gérés sous le mode associatif ou les associations sportives pourraient être exonérés du VT. « Ceci constituerait une sérieuse distorsion de traitement entre le secteur privé et le secteur public, l'Education Nationale étant redevable du VT » note l'association. De même, avec la notion de personnes en situation de fragilité, « un hôpital privé géré en mode associatif pourrait bénéficier de l'exonération de VT, alors même que les hôpitaux publics en sont redevables. » Le sujet est d'autant plus sensible que les hôpitaux privés sont souvent parmi les premiers contributeurs du VT.

Déclinaison des critères de l'exonération de versement transport



[9]

[cliquer sur le graphique pour l'agrandir]

Risques sur les subventions - Concernant les modalités de gestion de l'activité, l'Afigèse craint notamment que les organismes de recouvrement de la sécurité sociale fassent « une application extensive en intégrant à la fois les subventions de fonctionnement, mais également, les subventions d'équipement indispensables pour que l'association puisse investir sans rompre son équilibre financier. » Selon elle, la loi du 12 avril 2000, ^[10] qui inclue dans sa définition de la subvention les contributions facultatives de toute nature participant à l'équilibre des associations (comme le prêt de locaux, de personnels, de moyens techniques...), rend quasiment toutes les associations ou fondations potentiellement exonérables. L'Afigèse estime donc que nombre d'associations devraient demander la reconnaissance d'utilité publique. « Dans deux ans, ce qui correspond au délais moyen d'obtention de cette reconnaissance, les associations éligibles vont donc se multiplier », prévient Julian Poux.

Exonération de droit - Par ailleurs, les AOT n'accorderont et ne contrôleront plus le droit à l'exonération. Avec l'article 17 de la LFR 2014, les associations bénéficieront d'une exonération de droit, c'est à dire que si elles estiment remplir les critères, elles pourront ne plus verser le VT. « C'est donc uniquement lors des contrôles de l'Urssaf qu'une éventuelle « auto exonération » de l'association pourra être remise en cause. [...] Le VT est financièrement marginal dans les missions des organismes de recouvrement. A ce titre, nous pouvons légitimement nous interroger sur le temps qu'ils pourront consacrer à l'analyse des demandes, mais également à leur suivi et à leur contrôle, au vu des contraintes qui leur sont imposées », s'inquiète l'Afigèse. « Beaucoup d'Urssaf nous ont dit qu'elles n'auraient pas le temps de faire un examen complet des règles d'exonération. Aussi, si l'article 17 n'est pas amendé, nous souhaitons pouvoir bénéficier de la liste des associations qui sont exonérées du VT et mettre en œuvre le devoir d'étonnement, afin que les Urssaf vérifient à notre demande le bien fondé de certaines exonérations », explique Pierre Durand. Julian Poux ajoute qu'avec cette exonération de droit, c'est le principe de la libre administration des collectivités et des AOT qui est remise en cause.

Chambery Métropole table sur une baisse comprise entre 3,1 et 4,1 %

« Nous estimons que l'article 17 provoquera une perte de 600 000 à 800 000 euros de notre versement transport qui s'élève actuellement à 19,4 millions », affirme Jean-Marc Léoutre, vice président en charge des finances de la communauté d'agglomération de Chambéry. Cette estimation est a minima, puisqu'elle ne prend pas en compte les associations n'étant pas reconnues d'utilité publique mais qui pourraient faire rapidement les démarches afin d'être exonérées. Actuellement les contributions des associations représentent environ 7 % du VT (1,127 million). La politique de la métropole était stricte : elle n'accordait des exonérations qu'aux associations répondant aux critères. L'impact sera donc d'autant plus important... « Je reçois déjà des courriers d'associations qui demandent à être exonérées du VT au 1er janvier 2015 au titre de l'article 17 », constate Alexandra Brochier, chargée de la fiscalité.

Avant l'article 17, la croissance du VT était déjà atone, car sur le territoire, la masse salariale augmente de moins de 0,5 % par an. « Nous avons donc augmenté le taux de notre VT de 1,6 à 1,75 %. Nous sommes aujourd'hui très proche du taux plafond qui ne peut dépasser 2 %. Nous n'avons plus de marges de manœuvre », résume Alexandra Brochier. Si l'article 17 est maintenu en l'état, la collectivité pense qu'elle devra accroître les taux ménages et la CFE. En parallèle, elle retravaillera probablement sa politique tarifaire et d'offre de transport... Le VT représente actuellement 59 % des investissements en transport de Chambéry Métropole.

Les propositions d'amendements de l'Afigèse à l'article 17 de la LFR 2014

- Rendre cumulatifs les sous-critères des modalités de gestion actuellement alternatifs ;
- Préserver le rôle des AOT en leur permettant d'établir, par délibération, la liste des fondations et associations exonérées en application du II, comme le permet actuellement l'article D.2333-85 du CGCT ;
- Supprimer l'extension de l'exonération aux associations fédérant des associations ;
- Indiquer le mode opératoire des organismes de recouvrement pour appliquer l'article 17 de la LFR 2014.
- Prévoir les modalités pour une coopération efficace entre les organismes de recouvrement de la sécurité sociale et les AOT permettant d'assurer une visibilité des exonérations de VT accordées ;
- Préciser par la voie législative ou réglementaire les notions mentionnées à l'article 17 qui soulèvent des interprétations multiples telles que : les subventions assurant « l'équilibre financier » et la contribution à « l'éducation à la citoyenneté et à la lutte contre les inégalités sociales par l'éducation populaire ».

REFERENCES

Mémoire du groupe de travail « observatoire fiscal » de l'Afigese [PDF] relatif au régime exonératoire du versement transport et à l'article 17 de la loi de finances rectificative 2014, 23 septembre 2014.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Vents contraires sur le versement transport
- Le versement transport interstitiel bloqué
- Le cadre juridique du versement transport [Fiche de droit pratique Finances]