

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CD38

présenté par

M. Descoeur, M. Taite, M. Brigand, M. Bourgeaux, M. Bony, M. Cinieri, Mme Corneloup,
M. Dubois, M. Dumont, Mme Valentin, Mme Bonnivard, M. Bazin et M. Dive

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 15, insérer l'article suivant:**

L'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° À la première phrase du premier alinéa, les mots : « dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques, dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité » sont remplacés par les mots : « au sein des établissements publics de coopération intercommunale de son périmètre » ;

2° À la seconde phrase du deuxième alinéa, les mots : « ce taux est, le cas échéant, porté à zéro ou réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans le ressort qui coïnciderait avec l'aire urbaine et les communes multipolarisées concernées par le prélèvement du syndicat » sont remplacés par les mots : « il s'applique de manière additionnelle au taux de versement institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le versement mobilité additionnel (VMA) est régi par l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales qui prévoit que les syndicats SRU peuvent «prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques».

Or, cette définition ne correspond plus à la réalité des besoins, ni en termes de mobilités, ni en termes de gouvernance. Elle comporte en effet divers biais, entraînant iniquité et discontinuité territoriales.

Il convient de l'adapter pour la rendre plus efficace et plus équitable dans sa raison d'être.

Sa complexité et son obsolescence deviennent de fait contre-productives pour les raisons suivantes :

- Les notions issues de l'INSEE ne reposent sur aucun outil de gouvernance existant ou à venir, et n'ont aucun lien avec les préconisations de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains (SERM) ;
- Les règles de superposition avec le versement mobilité sont illisibles et inéquitables : elles créent de fait une discontinuité géographique, au sein et entre les EPCI ;
- Le versement mobilité additionnel (VMA) tel qu'il est défini aujourd'hui renvoie à l'échelle communale, à contresens de l'esprit de la LOM et de la reconnaissance des EPCI comme territoires de projet.

Cet amendement vise donc à définir le périmètre de perception du VMA à l'échelle des EPCI.