

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-1354

présenté par
M. Courbon

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° À la fin du premier alinéa, les mots : « dans la limite de : » sont remplacés par les mots : « sans pouvoir excéder deux fois le taux moyen de cette taxe constaté l'année précédente au niveau national. » ;

2° Les deuxième au cinquième alinéas sont ainsi rédigés :

« Les taux moyens nationaux sont établis pour chacune des tranches démographiques suivantes :

« – Communes ou établissements publics dont la population est supérieure à 100 000 habitants ;

« – Communes ou établissements publics dont la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants ;

« – Communes ou établissements publics dont la population est comprise entre 10 000 et 50 000 habitants. »

3° Les sixième au douzième alinéas sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Garantir à toutes les Françaises et à tous les Français la possibilité de se déplacer, en leur proposant des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, sur l'ensemble du territoire — qu'il s'agisse des zones urbaines, périurbaines ou rurales — s'impose aujourd'hui comme un impératif

d'action publique. Il s'agit tant d'un enjeu social et économique que d'un enjeu climatique, alors que la France est liée par des engagements internationaux et sa stratégie nationale bas carbone à l'horizon 2050.

Nos réseaux de transport public, acteurs de la décarbonation et facilitant la mobilité du quotidien, y ont un rôle central.

Ce défi repose principalement sur les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qui doivent à la fois renforcer et moderniser leurs infrastructures existantes, améliorer leur intermodalité et poursuivre leur développement en décarbonant les flottes et en proposant des offres adaptées dans chaque territoire.

Ces ambitions se heurtent toutefois au mur de dépenses de fonctionnement et d'investissement nécessaires. Il est donc indispensable de permettre aux AOM de dégager une capacité d'autofinancement suffisante pour les concrétiser.

Le présent amendement vise à dé plafonner, avec un mécanisme d'évolution des taux définis par strate, le versement mobilité pour les autorités organisatrices de la mobilité locales hors Ile-de-France.

Il vient ainsi traduire dans la loi l'une des préconisations de la récente conférence Ambition France Transport, mais aussi garantir l'équité entre tous les territoires alors que le modèle économique d'Ile-de-France Mobilités avait été consolidé par l'article 139 de la loi de finances 2024 en portant à 3,20% le taux plafond versement mobilité pour Paris et les trois départements de la petite couronne.

Le présent amendement propose d'octroyer la possibilité à l'exécutif de l'AOM d'augmenter le taux du versement mobilité sans pouvoir excéder deux fois le taux moyen constaté l'année précédente au niveau national pour chacune des 4 strates démographiques actuellement définies au code général des collectivités territoriales.

Rappelons que le versement mobilité ne constitue pas uniquement une ressource destinée au financement des services de transport public au sens strict. Il permet également de soutenir des investissements structurants dans les infrastructures de mobilité : aménagements de voirie dédiés (voies réservées aux bus, pistes cyclables sécurisées), équipements favorisant l'accessibilité et la sécurité des usagers (abribus, signalisation, éclairage), mais aussi ouvrages d'envergure tels que les tunnels, viaducs ou stations nécessaires à la réalisation de lignes de métro ou de tramway.

Ces investissements constituent par ailleurs un levier majeur pour l'activité économique locale et nationale en créant, par la commande publique, des débouchés concrets pour les entreprises des filières industrielles et de travaux publics, notamment dans les secteurs de la transition écologique et des infrastructures durables.

Pour les employeurs, il s'agit également de permettre de meilleures dessertes des zones d'activité, en les associant, le cas échéant, à la gouvernance des AOM, qu'ils soient privés ou publics.

En ce sens, le versement mobilité vient au service de l'aménagement du territoire et en soutien à l'emploi local et à l'innovation dans le domaine des mobilités durables.

L'augmentation du taux plafond du versement mobilité figure également parmi les propositions de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires, l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et de la branche ferroviaire.

Cet amendement a été proposé et travaillé avec France Urbaine.