

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT**N ° I-2003**

présenté par

M. Maillot, Mme K/Bidi, Mme Lebon, Mme Bourouaha, M. Brugerolles, M. Bénard, M. Castor,
Mme Faucillon, M. Lecoq, M. Maurel, M. Monnet, M. Nadeau, M. Peu, Mme Reid Arbelot,
M. Rimane, M. Sansu et M. Tjibaou

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

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

1° À la fin de 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° La seconde phrase du deuxième alinéa est ainsi rédigée :

a) Les mots : « porté à zéro ou » sont supprimés ;

b) Les mots : « l'aire urbaine et les communes multipolarisées » sont remplacés par les mots : « les territoires » ;

II. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

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 :

1. 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 LOM et la mise en œuvre des SERM ;
2. Le 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.
3. 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.

Cet amendement vise donc à définir le périmètre de perception du VMA à l'échelle des EPCI, ce qui simplifiera considérablement la vie des syndicats de transports SRU ainsi que celle des AOM. Cet amendement ne prévoit pas de rehaussement du cumul entre versement mobilité classique et versement mobilité additionnel, il vise uniquement à remédier à l'assiette géographique de prélèvement du VMA, véritable anomalie fiscale et facteur d'instabilité pour les syndicats mixtes agissant dans le domaine de la mobilité. Cet amendement est donc un outil offrant plus de liberté aux collectivités locales.

Cet amendement est gagé par sécurité légistique. Il n'implique a priori aucune perte de recettes pour l'État et les collectivités territoriales. Enfin, sa mise en œuvre ne porte pas préjudice aux dispositions déjà en vigueur.