

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD416

AMENDEMENT

présenté par

M. Nicolas Bonnet, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 12, insérer l'article suivant:**

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

1° Au deuxième alinéa, le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,15 % » ;

2° Au troisième alinéa, le taux : « 0,85 % » est remplacé par le taux : « 1,45 % » et le taux : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,15 % » ;

3° Au quatrième alinéa, le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,60 % » ;

4° Au cinquième alinéa, le taux : « 1,75 % » est remplacé par le taux : « 2,35 % » et le taux : « 1 % » est remplacé par le taux : « 1,60 % » ;

5° Au treizième alinéa, le taux de : « 0,55 % » est remplacé par le taux : « 1,15 % ».

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 sont au cœur des enjeux de décarbonation des mobilités.

Les AOM locales, actrices des mobilités du quotidien, sont appelées à y jouer un rôle essentiel au travers de trois défis :

- la capacité à financer, en matière de transports urbains (métro, tramway, BHNS, etc.) des dessertes nouvelles au service des habitants et des entreprises du territoire, jusqu'à l'échelle des bassins de vie mais aussi à renforcer le réseau pour répondre aux enjeux de densité et de nécessaire accélération du report modal ;
- la régénération et le renouvellement de leurs réseaux (matériels roulants à mi-vie, voies, etc.) afin de les maintenir en conditions opérationnelles d'exploitation ;
- le déploiement des SERM.

Ces défis impliquent à la fois de renforcer et de moderniser leurs infrastructures existantes, d'améliorer leur intermodalité et de poursuivre leur développement en décarbonant les flottes et en proposant des offres adaptées dans chaque territoire.

Les besoins de financement correspondants ont été chiffrés en 2025 dans le contexte des travaux de la conférence Ambition France Transports dont les travaux se sont déroulés de mai à juillet 2025.

A partir d'une collecte de données réalisée par le GART, fondée sur les perspectives financières de 25 AOM locales hors Île-de-France répondantes, représentant deux-tiers du poids financier des AOM locales hors Île-de-France, il ressort, en plus d'un besoin de financement global des SERM estimé entre 30 et 40 Mds€ (en investissement et fonctionnement), un besoin de financement hors SERM sur la période 2025-2035 de 34Mds€ en investissement, dont :

- 21Mds€ pour le développement/extension de lignes (métro, tramway et BHNS) ;
- 13Mds€ pour le maintien des réseaux en conditions opérationnelles : rénovation à mi-vie des matériels roulants des modes lourds (métro, tramway), renouvellement du matériel roulant des TSCP lourds mis en service sur la période 1980-2000 et des infrastructures dédiées, acquisition de matériel roulant routier (transition énergétique des flottes), adaptation des dépôts, etc.

Dans le même temps, s'agissant de leurs ressources, les AOM font aujourd'hui face à une équation financière rendue de plus en plus difficile par :

- d'une part, une perte de dynamique très significative des ressources procurées par le versement mobilité, qui avait « porté » jusqu'à présent le renforcement des réseaux. Et cette dynamique s'explique surtout par des mesures de taux et marque encore davantage le pas dans les territoires ne disposant plus en pratique de pouvoir de taux car parvenus au plafond légal ;
- d'autre part, le fait que les principales AOM locales soient essentiellement composées de métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération qui ont apporté l'essentiel de la contribution des collectivités au redressement des comptes publics dans le cadre des deux

dernières lois de finances, et plus encore de la dernière. Leur capacité d'auto-financement s'en trouve très fortement affectée.

Aussi, déduction faite du recours à l'emprunt jugé soutenable par les AOM locales pour couvrir ces besoins (57% des besoins de financement selon elles), il demeurerait un besoin de financement non couvert et donc une impasse financière hors SERM de près de 15Mds€ sur l'échantillon, soit un montant de 23Mds€ par extrapolation pour les AOM locales hors Île-de-France, soit environ 2Mds€ par an sur la période 2025-2035.

Cette impasse face aux besoins de financement plaide pour relever de 0,6 point les taux plafonds de chaque strate d'autorités organisatrices de la mobilité locales hors Ile-de-France.

Il vient traduire dans la loi l'une des préconisations de la conférence Ambition France Transports, 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.

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 par France Urbaine et s'inscrit par ailleurs dans la jurisprudence de l'Etat employeur mentionnée dans le rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement, par la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur la recevabilité financière des initiatives parlementaires et la recevabilité organique des amendements à l'Assemblée nationale.