

III. Le versement mobilité

Quelle est la différence entre versement transport et versement mobilité ?

La loi d'orientation des mobilités renomme le « versement transport » (VT) en « versement mobilité » (VM), terminologie cohérente avec la compétence d'organisation de la mobilité.

L'affectation du versement mobilité est clarifiée de sorte que le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). C'est le cas par exemple des services de mobilité et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre (exemple : site propre, infrastructure de transport guidé...), Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire...).

Le versement mobilité est conditionné explicitement à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus, de car par exemple) ce qui n'était pas le cas pour le versement transport quand bien même en pratique seules les AOM dotées de services réguliers le levaient avant l'adoption de la loi.

L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement, ce qui constitue également une nouveauté par rapport au versement transport.

Les taux plafonds restent inchangés à l'issue de la LOM.

En outre, le versement mobilité, au contraire de versement transport, peut être modulé par le syndicat mixte AOM avec un taux différencié par EPCI composant le syndicat mixte, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI. C'est également possible pour le versement mobilité additionnel levé par un syndicat mixte de transport dit SRU.

Références :

Article L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales (instauration du VM conditionnée à l'organisation d'une ligne régulière)

Article L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM pour les syndicats mixtes AOM)

Par qui est instauré le versement mobilité ?

C'est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), à l'exception de la Région lorsqu'elle est AOM locale par substitution, qui peut instaurer le versement mobilité sur son ressort territorial. Elle fixe alors le taux unique qui s'appliquera aux employeurs d'au moins 11 salariés sur l'ensemble de son ressort territorial. Ce taux ne pourra pas dépasser les taux plafonds fixés par la loi. L'AOM doit délibérer pour le mettre en œuvre. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement. Elle doit identifier les services réguliers mis en place et prévus, ainsi que le type de services qui pourraient justifier un taux plus élevé (site propre, infrastructure de transport pour un service routier ou guidé...).

Dans une communauté de communes qui ne se serait pas vue transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1^{er} juillet 2021 et en informe la Région qui est devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes. Si la commune prélevait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire.

Référence :

L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales et suivants

Une Région peut-elle prélever du versement mobilité, lorsqu'elle est AOM régionale ? Et lorsqu'elle est AOM locale ?

La Région n'est pas habilitée par la loi à lever du versement mobilité, quand bien même elle agit en tant qu'AOM locale.

Une commune peut-elle prélever un versement mobilité ?

Sur le territoire d'une communauté de communes qui ne s'est pas vu transférer la compétence d'AOM, c'est la Région qui est AOM locale à compter du 1^{er} juillet 2021.

A l'intérieur d'une telle communauté de communes, certaines communes peuvent faire le choix de continuer à exercer des services (par exemple une ligne de bus). Si la commune levait du versement mobilité, elle peut continuer à le faire dans les mêmes règles qu'une AOM.

Référence

L. 2333-64 du code général des collectivités territoriales et suivants

Quelles sont les conditions préalables à l'instauration du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (ligne de bus par exemple) et à l'exception des services de transport scolaire. Cette condition préalable est légitimée par le coût de mise en place d'un tel service. Cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

En outre, le comité des partenaires doit être consulté avant toute instauration ou évolution du taux de VM.

Références :

L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales

L'organisation d'une ligne de transport à la demande permet-elle de lever du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité étant conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes, celle-ci ne pourra prélever du versement mobilité si elle organise une ligne de transport à la demande sans organiser également une ligne régulière.

Références :

L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales

R. 3111-2 du code des transports (définition du transport à la demande)

L'organisation d'une ligne de transport scolaire permet-elle de lever du versement mobilité ?

L'instauration du versement mobilité étant conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes, celle-ci ne pourra prélever du versement mobilité que si elle organise une ligne de transport scolaire sans organiser également une ligne régulière, la loi excluant explicitement le transport scolaire comme service régulier ouvrant droit à la possibilité de lever le versement mobilité.

Références :

L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales (VM et conditions de son instauration)

L. 1231-1-1 du code des transports (liste des services pouvant être mis en place par les AOM)

L. 3111-7 du code des transports (dispositions relatives au transport scolaire)

Quels sont les taux plafonds du versement mobilité hors Ile de France ?

Le taux plafond du versement mobilité (VM) dépend de la population de l'AOM.

En dessous de 10 000 habitants, seules les AOM comportant au moins une commune touristique peuvent lever un versement mobilité plafonné à 0,55 %.

De 10 000 à 50 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 %, majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

De 50 000 à 100 000 habitants, le VM maximal est de 0,55 %, de 0,85 % si l'offre de transport comprend un transport en commun en site propre (TCSP) et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

Au-delà de 100 000 habitants, le VM maximal est de 1 %, 1,75 % si l'offre de transport comprend un TCSP, majoré de 0,05 % si l'AOM est un EPCI ou contient un EPCI, et majoré de 0,2 % si l'AOM contient au moins une commune touristique.

Dans le cas d'un syndicat mixte de type SRU, un versement mobilité additionnel est possible.

Référence :

L2333-67 du code général des collectivités territoriales

Le versement mobilité peut-il être modulé au sein du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur lequel il est perçu ?

La possibilité pour l'AOM de moduler ou non son VM dépend de sa forme juridique:

- Pour les EPCI à fiscalité propre (communauté de commune, communauté d'agglomération, communauté urbaine, métropole) : l'AOM ne peut pas moduler son taux de VM sur le territoire et c'est donc un taux unique qui s'applique(*).

() En cas de fusion, de création ou d'extension d'un EPCI à fiscalité propre, sur le territoire des communes nouvellement incluses dans le ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité, le taux de versement mobilité adopté par le nouvel EPCI peut être réduit ou porté à zéro pour une période de 12 ans maximum si le versement transport n'avait pas été institué sur le territoire de ces communes ou l'avait été à un taux inférieur à celui institué par le nouvel EPCI. Cette disposition d'harmonisation s'applique aussi lors du transfert de la compétence d'organisation de la mobilité à un EPCI à fiscalité propre.*

- Pour les syndicats mixtes AOM (versement mobilité) et les syndicats mixtes dit « SRU » (versement mobilité additionnel): cette modulation est possible au niveau des EPCI composants le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI.

Référence :

L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM sur 12 ans en cas d'intégration de communes dans l'AOM)

L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM par EPCI composant un syndicat mixte SRU, dans le cas où ce syndicat organise directement la mobilité)

L. 5722-7-1 du code général des collectivités territoriales (modulation du VM par EPCI composant un syndicat mixte AOM)

Nouveauté LOM : Possibilité pour les syndicats mixtes AOM de moduler le VM par EPCI composant le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal e ces petites agglomérations.

Que peut financer le versement mobilité ?

L'affectation du versement mobilité est clarifiée de sorte que le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). C'est le cas par exemple des services de mobilité et la partie de l'infrastructure associée à sa mise en œuvre (exemple : site propre, infrastructure de transport guidé...). Il peut financer des actions concourant au développement des mobilités actives et partagées ainsi que les mobilités solidaires (ex : pistes cyclables, aires de covoiturage, plateforme de covoiturage, garage solidaire...).

A noter cependant que son instauration est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (une ligne de bus par exemple).

Références :

L. 2333-66 du code général des collectivités territoriales

L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales

L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales

Nouveauté LOM : L'instauration du VM par l'AOM est conditionnée à l'organisation d'un service régulier de transport public de personnes. Le VM peut alors financer l'ensemble des services et des actions de l'AOM lié à ses compétences.

Un syndicat mixte SRU peut-il prélever un versement mobilité ou un versement mobilité additionnel ?

Le Syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité additionnel et peut, dans le cas où il est aussi AOM, prélever un versement mobilité.

Dans le cas plus général, le syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité additionnel (VMA) dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'INSEE, dès lors que ce syndicat inclut au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité. Ce taux ne peut pas dépasser 0,5 %. Une règle de calcul, relativement complexe, limite le cumul des taux de VM et VMA dans les ressorts territoriaux des AOM. Le taux de VMA peut donc être différent entre plusieurs AOM à l'intérieur du même périmètre du syndicat mixte SRU.

La circulaire interministérielle du 23 août 2002 donne toutes les explications utiles à cet égard et comporte en annexe des exemples précis de cumul de taux de VM et de VMA. L'institution du VMA ne modifie en rien le VM perçu par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Plus rarement, un syndicat mixte SRU peut prélever un versement mobilité (VM) si l'un de ses membres lui a transféré la compétence d'AOM. Il ne peut prélever de versement mobilité au motif qu'un de ses membres lui a confié l'organisation d'un service de mobilité.

Sur quels critères un syndicat mixte (de droit commun ou SRU) peut-il se baser pour moduler son taux de versement mobilité par EPCI à fiscalité propre le composant ?

La loi prévoit qu'un syndicat mixte de droit commun ou un syndicat mixte SRU peut moduler son taux de versement mobilité par EPCI le composant, selon un critère déterminé par le syndicat à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal.

La fixation de ces critères de modulations relève du syndicat mixte lui-même, qui a une grande liberté dans leur détermination, sous réserve de prendre en compte les deux composantes relatives à la fragilité économique imposées par la loi (densité de population et potentiel fiscal des EPCI).

Le syndicat peut ainsi librement déterminer des taux de pondération entre ces 2 composantes, ainsi que, par exemple, fixer des seuils de « franchissement » (prévoir un taux à 0 % entre une valeur A et une valeur B, un taux à 0,1% entre une valeur B et C, etc...).

Références :

L. 5722-7 CGCT (modulation du VM pour les syndicats mixtes SRU)

L. 5722-7-1 (modulation du VM pour les syndicats mixtes de droit commun)

La Région a-t-elle la possibilité de déduire le potentiel VM que la communauté de communes toucherait en cas d'exercice des compétences transports scolaires et transports interurbain ?

Le transfert financier est régi par le code des transports actuel, avec une minoration du montant du VT pour les services non urbains :

- Pour les transports scolaires, la région compense intégralement les charges transférées à l'AOM (L. 3111-8), selon le principe de neutralité financière.
- Pour les transports non urbains, la loi NOTRe a introduit, pour les AOM qui agrandissent leur périmètre, le fait de prendre en compte le versement transport perçu par l'AOM, en **minorant la compensation financière** (due par la région) **de l'augmentation « mécanique » du VT à taux constant*** (délibéré précédemment par l'AOM). Ce dispositif est donc favorable aux régions, tout en étant neutre financièrement pour l'AOM.

* La rédaction du L. 3111-5, visent l'évolution du périmètre géographique du VT, et non du taux : « *en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport.* »

NB 1. Pour les AOM existant avant la LOM qui n'ont pas instauré de VT et qui s'agrandiraient, il n'y a pas d'augmentation « mécanique » du VT, donc la région compense intégralement les charges.

NB2. Pour les EPCI qui prennent la compétence AOM dans le cadre de la LOM, qui de fait ne prélevaient pas de VT auparavant, il n'y a pas d'augmentation « mécanique » du VT, donc la région compense intégralement les charges.

Il faut toutefois relativiser l'enjeu financier de cette question : en effet, le potentiel fiscal de ces EPCI (masse salariales des entreprises de 11 salariés et plus) est en général assez faible

Quel est le rôle dévolu au comité des partenaires dans le financement de la mobilité ?

Le comité des partenaires est une instance de concertation associant de manière obligatoire des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants.

L'AOM consulte ce comité au moins une fois par an et avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité.

Référence :

L. 1231-5 du code des transports

[Lien vers la question dédiée sur le comité des partenaires](#)