

N° 181
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 décembre 2025

PROPOSITION DE LOI

*visant à ne plus exclure les collectivités ultramarines
de la capacité à lever le versement mobilité régional,*

PRÉSENTÉE

Par M. Olivier JACQUIN,

Sénateur

*(Envoyée à la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, sous réserve
de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*

EXPOSÉ DES MOTIFS

Madame, Monsieur,

Cette proposition de loi fait partie d'un ensemble de textes déposés par Olivier Jacquin dans le cadre des débats budgétaires pour le PLF 2026.

Lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2025, Philippe Tabarot et Olivier Jacquin, alors rapporteurs pour avis de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, avaient porté un amendement créant un versement mobilité régional (VMR). Cette disposition visait à corriger un manque suite à la loi d'orientation des mobilités de 2019 qui n'avait pas prévu de ressource financière dédiée aux régions, agissant comme autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionales, malgré le fait de consacrer le rôle de chef de file des régions en matière de politique de mobilité ; ceci alors même que les autres AOM bénéficient du versement mobilité (VM). Pour mémoire, le VM est une contribution prélevée sur la masse salariale des entreprises d'au moins 11 salariés dont le produit est affecté au financement des mobilités. Son taux est fixé par délibération de l'AOM.

Face aux défis de la transition écologique, il importe de donner aux régions les moyens financiers d'investir pleinement leur rôle d'AOM régionale, notamment dans l'organisation des transports du quotidien, TER, transports routiers régionaux, et services express régionaux métropolitains.

L'amendement adopté et aujourd'hui en vigueur permet à la région, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale, de prélever sur son territoire le VMR, à un taux plafond de 0,2 %, sans préjudice du VM perçu le cas échéant par chaque AOM sur son ressort territorial. Le rendement de l'amendement pourrait s'établir à plus de 500M€ sur l'ensemble des régions dans l'hypothèse où toutes les régions souhaiteraient établir le taux du VMR à 0,2 % dans les intercommunalités de plus de 100 000 habitants. Dans la pratique, un rendement inférieur compte tenu des choix locaux est à attendre puisque plusieurs régions ont refusé de mettre en place cette mesure, ou de différer son application.

Surtout, dans la suite des travaux d'Olivier Jacquin depuis 2019 et son rapport de prospective sur les mobilités dans les espaces peu denses, le dispositif prévoit qu'une fraction de 10 % du VMR puisse être allouée à

l'organisation de services de mobilité locaux dans les territoires des communautés de communes. Cette quote-part serait reversée aux AOM locales compétentes sur chaque territoire d'une communauté de communes, soit à l'intercommunalité soit à la région si elle a pris la compétence d'AOM locale en plus de son rôle d'AOM régionale. Dans la répartition de cette enveloppe, il importe que les régions soient attentives à la situation des AOM des zones peu denses disposant de bases fiscales trop faibles – et donc d'un rendement de VM insuffisant – pour financer des projets de mobilité. Cette affectation permettrait une redistribution des territoires urbains vers les territoires ruraux à l'échelle régionale de cette ressource affectée à la mobilité.

L'objectif de cet amendement est que les AOM régionales bénéficient d'une ressource supplémentaire pour développer l'offre de transport, tout en maintenant les recettes issues de la vente des billets aux usagers.

Afin de garantir l'acceptabilité de ce prélèvement, le dispositif impose :

- la justification de l'offre de service mise en place et prévue lors de la délibération qui instaure le prélèvement ou en augmente le taux ;

- la consultation des AOM locales et du comité des partenaires régional préalablement à l'instauration et à toute modification du VMR ;

- un avis du comité des partenaires, au sein duquel la représentation des employeurs est confortée par la tenue d'au moins 50 % des sièges. Ce comité doit être saisi au moins une fois par semestre, pour avis, sur le niveau d'offre de mobilité en place, ainsi que sur les renforcements d'offre et les offres nouvelles envisagés, sur le taux de couverture des dépenses d'exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires, et sur le niveau de contribution financière des employeurs via le VM, lorsque celui-ci est instauré ;

- le reversement d'une fraction du VM perçu, au bénéfice des services de mobilité en milieu rural.

Cependant, l'auteur déplore que les régions ultramarines aient été exclues de la rédaction initiale. Cette proposition de loi vise ainsi à leur permettre, si elle le souhaite, de lever ce VMR afin de financer les projets de développement de services de mobilité sur leurs territoires comme cela est possible depuis le début de l'année dans l'hexagone et en Corse.

**Proposition de loi visant à ne plus exclure les collectivités ultramarines
de la capacité à lever le versement mobilité régional**

Article unique

- ① L'article L. 4332-8-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Au premier alinéa, le mot : « et » est supprimé ;
- ③ 2° Au même premier alinéa, après la première occurrence du mot : « Corse », sont insérés les mots : « et dans les collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution » ;
- ④ 3° Aux troisième à cinquième alinéas et à la fin du sixième alinéa et de la seconde phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « ou de la collectivité de Corse » sont remplacés par les mots : « , de la collectivité de Corse ou des collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution ».