



## Proposition d'amendements

### Projet de loi de finances pour 2025

#### **Amendement GART 1**

Vise à augmenter les taux plafonds de chaque strate d'autorités organisatrices de la mobilité locales hors Ile-de-France pour leur permettre de faire face au mur de dépenses d'investissement et de fonctionnement qui se dresse devant elles.

#### **Amendement GART 2**

Vise à permettre aux autorités organisatrices de la mobilité hors Ile-de-France, et notamment aux communautés de communes qui n'organisent pas de lignes régulières de lever le versement mobilité pour exercer leur compétence mobilité.

#### **Amendement GART 3**

Vise à permettre aux régions hors Ile-de-France, lorsqu'elles sont autorités organisatrices de la mobilité locales de substitution suite à la loi d'Orientation des Mobilités, de prélever le versement mobilité dans les mêmes conditions qu'une communauté de communes si cette dernière avait décidé d'exercer directement la compétence mobilité.

#### **Amendement GART 4**

Vise à faire évoluer le périmètre de perception et les conditions de prélèvement du versement mobilité additionnel levé par les syndicats mixtes loi SRU, outil de coopération et d'intermodalité entre autorités organisatrices de la mobilité.

#### **Amendement GART 5**

Vise à sécuriser juridiquement les nouveaux échanges de données mensuels entre les AOM et l'URSSAF Caisse Nationale suite à l'expérimentation réussie négociée par Elisabeth BORNE, ministre des Transports en 2019, dans le cadre de la loi d'Orientation des Mobilités.

#### **Amendement GART 6**

Vise à ce que les transports du quotidien soient considérés comme un service de première nécessité, assujettis au taux de TVA le plus bas.

#### **Amendement GART 7**

Vise à prolonger d'une année supplémentaire la possibilité pour les employeurs de prendre en charge 75% des frais de transports publics de leurs salariés comme cela est mis en place pour les salariés de la fonction publique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2023.

## GART 1

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

I. 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 « 1,05 % » ;

2° Au troisième alinéa, le taux « 0,85 % » est remplacé par « 1,35 % » et le taux de « 0,55 % » est remplacé par « 1,05 % » ;

3° Au quatrième alinéa, le taux « 1% » est remplacé par « 1,50 % » ;

4° Au cinquième alinéa, le taux « 1,75 % » est remplacé par « 2,25 % » et le taux de « 1 % » est remplacé par « 1,50 % » ;

5° Au treizième alinéa, le taux de « 0,55% » est remplacé par « 1,05 % »

II. La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services ».

### Exposé des motifs

Les enjeux climatiques et les objectifs fixés par la France dans le cadre de sa stratégie nationale bas carbone à l'horizon 2050 imposent une accélération de la décarbonation des mobilités dans laquelle nos réseaux de transport public, facilitant la mobilité du quotidien, ont toute leur place.

Offrir des solutions de mobilité alternatives à tous les Français, quel que soit leur lieu de résidence ou d'activité, sur l'ensemble du territoire national, y compris dans les zones les moins peuplées : tel est le défi à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Pour ce faire, ces dernières doivent à la fois poursuivre le développement de leurs réseaux de transport tout en favorisant leur intermodalité et en proposant des offres de mobilité adaptées dans les territoires où les transports collectifs ne sont pas efficaces.

Répondre à l'urgence environnementale nécessite un choc d'offre indispensable pour favoriser le report modal et apporter des alternatives à l'autosolisme, mais impose aussi de décarboner les flottes de véhicules de transport public. Maintenir une qualité de service optimale requiert la régénération des infrastructures existantes et la poursuite de leur développement.

Or, ces ambitions se traduisent par un mur de dépenses de fonctionnement et d'investissement qui se dresse devant les AOM. Alors que le modèle économique d'Ile-de-France Mobilités a été consolidé dans la loi de finances 2024, cet amendement garantit l'équité entre les territoires en relevant les taux plafonds de chaque strate d'AOM locales hors Ile-de-France.

## GART 2

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

A l'article L.2333-66 du code général des collectivités territoriales, les mots « 1° du » sont supprimés.

### Exposé des motifs :

Cet amendement permet aux communautés de communes qui n'organisent pas de lignes régulières de lever le versement mobilité pour financer les services de transport à la demande ou les services de mobilité active et partagée qu'elles souhaitent mettre en place sur leur territoire.

## GART 3

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

I. Le code général des collectivités locales est ainsi modifié :

1° après le 3° de l'article L.2333-64, est inséré un 4° ainsi rédigé :

« 4° Dans le ressort d'une communauté de communes sur lequel la région est autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports.

2° A l'article L.2333-66, est ajouté le paragraphe suivant :

« La région, autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article 1231-1 du code des transports peut également instaurer le versement destiné au financement des services de mobilité dans le ressort de la communauté de communes sur lequel elle est autorité organisatrice de la mobilité, lorsqu'elle organise au moins un des services mentionnés au I de l'article L.1231-1-1 du code des transports. Les conditions de mise en œuvre de cette instauration sont celles applicables à la communauté de communes si cette dernière avait pris la compétence mobilité, conformément aux dispositions de l'article L.1231-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

3° Le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article L.2333-67 est ainsi modifié :

Après les mots « du code des transports », sont insérés les mots « ainsi que du conseil régional, autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports »

4° Avant le dernier alinéa de l'article L.2333-67, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transport dans le ressort d'une communauté de communes, le taux de versement applicable est identique à celui auquel la communauté de communes aurait pu prétendre si le transfert prévu au III de l'article 8 de loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 était intervenu »

5° A l'article L.2333-68, est ajouté le paragraphe suivant :

« Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transport dans le ressort d'une communauté de communes, le versement mentionné à l'article L. 2333-67 est affecté au financement des dépenses de fonctionnement et d'investissement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de

la mobilité au sens des articles L.1231-1 et L.1231-1-1 que la région organise sur le territoire de la communauté de commune ».

6° Le II de l'article L.2333-70 est ainsi modifié :

Au 1<sup>er</sup> alinéa, les mots « communes ou établissements publics territorialement compétents » sont remplacés par « communes, établissements publics territorialement compétents ou région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports »

Au 2<sup>e</sup> alinéa, les mots « communes ou aux établissements publics » sont remplacés par « communes, établissements publics ou région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports »

7° L'article L.2333-71 est ainsi modifié :

Les mots « commune ou établissement public » sont remplacés par « commune, établissement public ou région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports »

8° L'article L. 2333-74 est ainsi modifié :

Les mots « commune ou établissement public » sont remplacés par « commune, établissement public ou région en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité au sens du II de l'article L.1231-1 du code des transports »

II. La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services ».

### Exposé des motifs

A la suite de la loi d'orientation des mobilités (LOM), plus de 50% des communautés de communes, qui n'étaient pas encore AOM, ont laissé la compétence mobilité à leur région, devenue en conséquence AOM locale de substitution sur le territoire des communautés de communes concernées. Cet amendement vise donc à permettre aux régions, qui agissent en tant qu'AOM de substitution, de prélever le versement mobilité pour financer l'offre de mobilité locale, dans les mêmes conditions qu'une communauté de communes qui s'est emparée de la compétence mobilité.

## GART 4

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

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

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L.1231-10 du code des transports peut prélever un versement destiné au financement des services de mobilité additionnel dans le ressort des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent. Les conditions d'assujettissement, de recouvrement et de remboursement de ce versement sont identiques à celles prévues par les articles L. 2333-64 à L. 2333-75 du présent code. Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports doit consulter les établissements publics de coopération intercommunale concernés avant toute instauration ou évolution du taux de versement destiné au financement des services de mobilité additionnel dans les conditions prévues à l'article L.1231-5 du Code des transports.

Le taux de ce versement additionnel ne peut excéder 0,3 %. Lorsque le versement mobilité est déjà institué par une autorité compétente au titre de l'article L.2333-67, le taux de versement mobilité additionnel se cumule au taux de versement mobilité en vigueur.

Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 du code des transports peut, en outre, par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 du présent code. La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, en se fondant sur ce critère, entre les différents périmètres des établissements composant le syndicat. »

II. La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services ».

### **Exposé des motifs :**

Créés par la loi SRU, les syndicats mixtes mentionnés à l'article 1231-10 du code des transports sont un outil de coopération entre autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle d'un territoire et de développement de l'intermodalité. Le législateur a doté ce syndicat d'une ressource dédiée, le versement mobilité additionnel, pour financer ses activités de coordination des services, de mise en place de système d'information voyageurs et de tarification ou de billettique intégrées. Or, depuis la

loi SRU, l'organisation de la compétence mobilité a évolué : il est donc nécessaire d'adapter cet outil de coordination entre AOM aux besoins de mobilité des territoires.

Le présent amendement vise donc à faire évoluer le périmètre de perception du versement mobilité additionnel à l'échelle des EPCI composant le syndicat. De même, au regard des enjeux financiers pour développer l'intermodalité entre les territoires urbains, périurbains et ruraux, il est également proposé d'accentuer son caractère additionnel en faisant évoluer les modalités de cumul entre le versement mobilité et le versement mobilité additionnel. Son taux est diminué de 0,5% à 0,3% en raison d'une assiette de perception plus large.

## GART 5

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

I. Le II de l'article L.2333-70 du code général des collectivités territoriales est modifié comme suit :

Au 1<sup>er</sup> alinéa, les mots « ou l'organisme de recouvrement » sont remplacés par « ou la Caisse Centrale des MSA », le mot « annuellement » est remplacé par « mensuellement pour la première et trimestriellement pour la seconde » et les mots « qui en font la demande » sont supprimés.

II. Le II de l'article L.2531-6 du code général des collectivités territoriales est modifié comme suit :

Au 1<sup>er</sup> alinéa, les mots « ou l'organisme de recouvrement » sont remplacés par « ou la Caisse Centrale des MSA », le mot « annuellement » est remplacé par « mensuellement pour la première et trimestriellement pour la seconde » et les mots « à sa demande » sont supprimés.

### **Exposé des motifs**

Le 4 juin 2019, dans le cadre des discussions parlementaires relatives à loi d'Orientation des mobilités, la ministre des Transports, Elisabeth BORNE a annoncé le lancement par l'Urssaf Caisse Nationale d'une expérimentation concernant la transmission mensuelle des données du versement mobilité aux autorités organisatrices de la mobilité. Cette expérimentation, débutée en octobre 2020, a abouti, le 19 septembre 2022, au déploiement d'un nouveau fichier de données détaillées par établissement pour toutes les AOM qui lèvent le versement mobilité.

Afin de sécuriser ces nouveaux échanges de données mensuels, il est nécessaire de faire évoluer les articles L. 2531.6 et L. 2333-70 du code général des collectivités territoriales qui fixent les modalités de transmission des données du versement mobilité pour Ile-de-France Mobilités et les autres autorités organisatrices de la mobilité urbaine.

Les dispositions étant spécifiques concernant le versement mobilité collecté par les Mutualités sociales agricoles, la transmission des données sera trimestrielle comme l'est actuellement le reversement aux AOM.

## GART 6

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

- I. Le code général des impôts est ainsi modifié :
  - 1° L'article 278-0 bis est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« P.- Les services de transport public de voyageurs conventionnés régionaux et locaux » ;
  - 2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des services de transport public de voyageurs conventionnés régionaux et locaux qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 bis » ;
  - 3° Au dernier alinéa du 2° du 1 du I de l'article 297, après la référence : « H », est insérée la référence : « , P ».
- II. La perte de recettes résultant pour l'État du présent article 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services ».

### Exposé des motifs :

Cet amendement vise à appliquer le taux dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis au sens de l'article 2 du règlement 1370/2007 (règlement OSP), comme étant « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence » ce qui correspond, en France, aux services de transport conventionnés c'est-à-dire les transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap.

En effet, le rôle essentiel des transports publics de voyageurs favorisant la mobilité de tous et luttant contre les exclusions n'est plus à démontrer.

Il est donc primordial que les transports publics du quotidien soient désormais considérés comme un service de première nécessité comme ils le sont chez nos voisins européens : Belgique, Allemagne, Suède, Portugal ou Angleterre.

Si la baisse du taux de TVA est généralement associée à une baisse tarifaire, l'objectif de cette mesure est plutôt de dégager des marges de manœuvre pour contribuer au développement des politiques de mobilité des autorités organisatrices de la mobilité et au financement des investissements nécessaires à la lutte contre le réchauffement climatique, à la transition énergétique des flottes de véhicules, à l'amélioration du maillage des réseaux et de la fréquence de l'offre, à la rénovation des infrastructures et au développement de nouveaux services de mobilité.

## GART 7

# PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2025

---

## AMENDEMENT

*présenté par*

---

- I. Au III de l'article 2 de la loi n°2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022, les mots « à 2024 » sont remplacés par « à 2025 »
- II. La perte de recettes résultant pour l'État du présent article 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services ».

### Exposé des motifs :

Depuis la loi n°2022-1157 du 16 août 2022 de finances rectificative pour 2022, les employeurs privés ont la possibilité de porter à 75% la prise en charge des frais de transports publics de leurs salariés, alors que l'article R.3261-1 du code du travail prévoit une prise en charge obligatoire à hauteur de 50%. Il est ainsi proposé de prolonger ce dispositif d'une année supplémentaire, sachant que la prise en charge des titres de transports des salariés de la fonction publique a été pérennisée à 75% depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2023.