

UTP – AVRIL 2022

Le Versement mobilité

Le Versement mobilité (VM) est un impôt destiné au financement des services de mobilité organisés par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM), perçu auprès des employeurs, publics ou privés, d'au moins 11 salariés localisés à l'intérieur de leur ressort territorial (RTAOM).

Les articles L. 2333-64 à L.2333-75 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoient les dispositions et modalités applicables au Versement mobilité.

1 Les évolutions juridiques du versement mobilité

Le versement mobilité (VM) a d'abord été instauré :

- dans la région parisienne en 1971, au profit du syndicat des transports parisiens (STP) puis du syndicat des transports d'Ile de France (STIF) par la loi n°71-559 du 12 juillet 1971,
- puis en province pour les villes de plus de 300 000 habitants en 1973 (autorités organisatrices de transport urbain hors Ile de France) par la loi n°73-640 du 11 juillet 1973,
- étendu par la suite aux villes de plus de 100 000 habitants en 1974,
- aux villes de plus de 30 000 habitants en 1982,
- aux villes de plus de 20 000 habitants en 1992, par la loi d'orientation n°92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République, dite « ATR »,
- aux villes de plus de 10 000 habitants en 2001 (loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « SRU »),
- aux territoires de moins de 10 000 habitants comprenant au moins une commune touristique en 2010 (loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 ») ;
- aux établissements publics de coopération intercommunale compétents pour l'organisation de la mobilité, lorsque la population de l'ensemble des communes membres de l'établissement atteint le seuil indiqué dès 1973 ;
- aux métropoles, sous réserve des dispositions prévues à l'article L. 5722-7-1 du CGCT (l'ordonnance n° 2014-1335 du 6 novembre 2014 relative à l'adaptation et à l'entrée en vigueur de certaines dispositions du code général des collectivités territoriales, du code général des impôts et d'autres dispositions législatives applicables à la métropole de Lyon).

LE VERSEMENT MOBILITE

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a renommé le « versement transport » (VT) en « versement mobilité » (VM) afin de tenir compte de l'accroissement des compétences des Autorités Organisatrices de Mobilité.

Par décision n° 90-287 du 16 janvier 1991, le Conseil Constitutionnel a jugé que le VT constituait un impôt et non un prélèvement social. Différentes juridictions se sont prononcées dans le même sens (Conseil d'Etat du 23 mars 1994, "Commune de Rebais" ; Tribunal des Conflits du 7 décembre 1998, "District urbain de l'agglomération rennais" ; Cour de Cassation du 19 mai 1998, "District urbain de l'agglomération rennais c/ Société des automobiles Citroën").

Il résulte de ces décisions que le VM est un impôt par nature. La conséquence juridique est qu'il ne suppose pas une contrepartie spécifique ou directe avec la somme réglée par les assujettis. Dès lors, une entreprise publique ou privée qui paie le VM n'est pas en droit d'exiger de l'AOM la mise en place d'une desserte de transport et l'AOM n'est pas tenue d'organiser un service de transport sur la totalité de son ressort territorial.

2 L'affectation du versement mobilité

Comme le précise l'article L. 2333-68 du Code Général des Collectivités Territoriales, le VM est une ressource affectée spécifiquement à la couverture des dépenses (investissement et fonctionnement) des services de mobilité.

Le champ des dépenses est large puisqu'il couvre :

- les transports publics urbains et non urbains, au sens strict
- les "autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement à l'intérieur du RTAOM, concourent à la desserte du territoire dans le cadre d'un contrat passé avec l'AOM"
- toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens de [L. 1231-1-1](#) du code des transports issu de la LOM. Il s'agit notamment de l'organisation des services réguliers, du transport à la demande, du transport scolaire dans le ressort territorial ou encore l'organisation/contribution au développement d'autres services de mobilité comme les mobilités actives, partagées et solidaires.

Depuis la loi d'orientation des mobilités, le versement mobilité est conditionné explicitement à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes, ce qui n'était pas le cas pour le versement transport. À noter que la loi exclut le transport scolaire comme service régulier ouvrant droit à la possibilité de lever le versement mobilité.

Ce sont les collectivités locales qui décident de l'affectation précise de cette ressource, de sa répartition entre investissement et fonctionnement, tout comme ce sont elles qui définissent les services de mobilité qui seront mis en œuvre.

LE VERSEMENT MOBILITE

3 La mise en place du Versement mobilité par les Autorités Organisatrices de Mobilité

L'instauration du VM est facultative. Elle est décidée par délibération de l'AOM à l'intérieur de son RTAOM. La nouvelle rédaction de l'article L2333-66 du code général des collectivités territoriales (CGCT), issue de la LOM, précise que cette délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus, qui justifient le taux du versement.

C'est l'AOM qui choisit également le taux de perception dans la limite des taux plafonds fixés par l'Etat. Cette décision est donc politique et affiche la volonté d'un engagement fort dans les transports publics urbains (développer le réseau, améliorer l'offre de services, faciliter l'accès via les tarifications spécifiques, ...).

Les taux peuvent être majorés dans trois cas :

- lorsqu'un mode de transport urbain en site propre (TCSP) existe ou sa création est envisagée par l'AOM (la loi de Finances pour 2004 a élargi la définition d'un TCSP aux infrastructures de transport "en mode routier ou guidé") ;
- lorsqu'il s'agit d'une zone touristique et que les besoins en matière de transport varient fortement en fonction de la période de l'année (majoration de 0,2 % pour les communes classées « communes touristiques ») ;
- lorsque la mobilité est organisée par une structure de coopération intercommunale. Le taux peut alors être augmenté de 0,05 %.

L'AOM peut, selon sa forme juridique, moduler au sein de son ressort territorial le Versement mobilité. Pour les EPCI à fiscalité propre, c'est à dire les communautés de communes, les communautés urbaines, les communautés d'agglomérations, les métropoles, l'AOM n'est pas autorisée à moduler le taux de son Versement mobilité. Ainsi un taux unique s'applique sur son territoire. Toutefois, la LOM accorde la possibilité pour les syndicats mixtes AOM de moduler le Versement mobilité en fonction des EPCI qui la composent. Pour effectuer cette modulation, elle s'appuie sur des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal des agglomérations.

Depuis la LOM, dans une communauté de communes qui ne se serait pas vu transférer la compétence d'AOM, une commune peut continuer d'exercer un service de mobilité après le 1^{er} juillet 2021 sous réserve d'en avoir préalablement informé la Région, devenue AOM sur le territoire de la communauté de communes. Ainsi, cette commune peut continuer à prélever le Versement mobilité. A noter, que la Région n'est pas habilitée par la loi à lever le Versement mobilité même lorsqu'elle agit en tant qu'AOM locale.

LE VERSEMENT MOBILITE

Versement mobilité périurbain ou Versement mobilité additionnel

La loi SRU a instauré la possibilité d'un VM périurbain qui serait levé par un Syndicat Mixte de Transport, dans un espace à dominante 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 (L. 5722-7 du Code général des collectivités territoriales (CGCT)).

Ce Syndicat Mixte loi SRU serait chargé de coordonner des services de transport (réguliers ou à la demande), de mettre en place un système d'information et de rechercher la création d'une tarification coordonnée et de titres uniques ou unifiés. Par ailleurs, un dispositif complexe d'écrêtement est mis en œuvre pour l'AOM membre du Syndicat Mixte. 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 relative à la création et au fonctionnement des syndicats mixtes de transport prévus par l'article 30-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs apporte les précisions nécessaires sur l'instauration du VMA par un Syndicat Mixte SRU.

Modulation du taux pour les nouvelles communes du RTAOM

Pour permettre une intégration "en douceur" de nouvelles communes au ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité ou lors de la prise de la compétence Mobilité par un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité a prévu une modulation du taux de VM pour une durée maximale de 5 ans (un VM à taux réduit par rapport au VM applicable aux autres communes).

La LOM donne quant à elle la possibilité pour les syndicats mixtes qui ont la compétence AOM de moduler le versement par EPCI composant le syndicat. Cette modulation se fait selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de ces petites agglomérations.

4 Les employeurs soumis au versement mobilité

Depuis la loi n° 2015-1785 du 29 décembre 2015 de finances pour 2016, sont assujetties au versement mobilité les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, employant au moins 11 salariés. L'effectif salarié employé dans chacune des zones où est institué le versement mobilité et le franchissement du seuil de onze salariés sont décomptés selon les modalités prévues à l'article L. 130-1 du code de la sécurité sociale (LOI n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises).

LE VERSEMENT MOBILITE

Ainsi, le code de la sécurité sociale prévoit que l'effectif salarié annuel de l'employeur, y compris lorsqu'il s'agit d'une personne morale comportant plusieurs établissements, correspond à la moyenne du nombre de personnes employées au cours de chacun des mois de l'année civile précédente. En outre, il est indiqué que le franchissement à la hausse d'un seuil d'effectif salarié est pris en compte lorsque ce seuil a été atteint ou dépassé pendant cinq années civiles consécutives.

Par courrier en date du 5 juin 2007 adressé à l'Agence centrale des organismes de Sécurité sociale (ACOSS), la Direction générale de la Mer et des Transports du Ministère a précisé le cadre territorial d'appréciation de l'effectif de l'entreprise pour l'application de cette mesure. Elle estime, tout comme la Cour d'appel de Rennes l'avait fait dans son arrêt du 4 septembre 2002, "URSSAF de Loire-Atlantique c/ SARL Foutain Ocean", que le seuil d'assujettissement doit être déterminé en prenant en compte l'effectif total employé par une même entreprise sur le territoire de l'AOTU (désormais AOM), c'est-à-dire dans le PTU (désormais RTAOM). Dès lors, une entreprise implantée dans différentes zones de versement peut bénéficier du dispositif d'assujettissement progressif, de manière concomitante ou non, dans plusieurs ressorts d'autorités organisatrices.

Sur le site de l'URSSAF : les employeurs assujettis au Versement Mobilité

Sont redevables du Versement mobilité (et du versement additionnel quand il est instauré), tous les employeurs privés ou publics, qui emploient 11 salariés et plus dans une zone où est institué le Versement mobilité ou le Versement mobilité additionnel.

Sont notamment concernés : les employeurs du « secteur privé » quelles que soient la nature ou la forme de leur exploitation ; l'Etat : pour ses services centralisés et ses services déconcentrés ; les collectivités territoriales (régions, départements, communes) et leurs groupements ; les établissements publics, qu'ils soient à caractère industriel ou commercial ou à caractère administratif dotés de la personnalité morale, de l'autonomie financière et d'une gestion autonome ; les groupements d'intérêt public ; les groupements d'intérêt économique qui constituent une entité juridique distincte des membres du groupement et pour leur propre personnel.

Les fondations et associations reconnues d'utilité publique, dont l'activité est de caractère social, sont exonérées de Versement mobilité sur décision expresse de l'autorité organisatrice de la mobilité et du syndicat des transports d'Ile-de-France (Ile-de-France mobilités).

Ces associations ou fondations doivent être reconnues d'utilité publique par un décret en Conseil d'Etat conformément aux dispositions de la loi du 1er juillet 1901.

Une association régie par les dispositions de droit local applicables dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle et dont la mission a été reconnue d'utilité publique par arrêté préfectoral ne remplit théoriquement pas les conditions pour être exemptée.

D'autres cas d'exonération sont admis pour les associations intermédiaires et les représentations d'États étrangers ou les organismes internationaux si leur statut particulier tel qu'il résulte des accords constitutifs contient des dispositions les exonérant d'impôts directs.

LE VERSEMENT MOBILITE

Assujettissement progressif au Versement mobilité pour les entreprises publiques ou privées dépassant 11 salariés

Sur le site de l'URSSAF : le franchissement de seuil

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le franchissement à la hausse du seuil de 11 salariés est pris en compte lorsque ce seuil a été atteint ou dépassé pendant 5 années civiles consécutives.

En matière de versement mobilité, l'application du dispositif de neutralisation du franchissement de seuil s'apprécie pour chaque zone où est institué le versement de mobilité.

Cette mesure de neutralisation concerne les situations de franchissement de seuil à la hausse. Elle ne s'applique donc pas aux créations d'entreprise avec d'emblée un effectif supérieur au seuil posé, la condition de franchissement à la hausse n'étant pas remplie.

En revanche, si l'effectif varie sous le seuil de 11 salariés, l'employeur ne sera plus soumis au versement mobilité. En cas de nouveau franchissement à la hausse de ce seuil, l'employeur bénéficiera à nouveau de la mesure de neutralisation de cinq ans.

5 Les modalités pratiques

L'assiette du VM correspond à l'ensemble de la masse salariale versée.

Les employeurs peuvent être exonérés de cet impôt dans deux cas :

- Le logement permanent sur le lieu de travail ou le transport collectif des salariés est assuré directement et gratuitement par l'employeur (exonération au prorata des effectifs logés ou transportés),
- L'entreprise est située dans une ville nouvelle ou dans certaines zones industrielles ou commerciales depuis moins de 5 ans.

Le cas du télétravail :

Les salaires des employés qui exercent leur activité en dehors de l'établissement assujetti au VM peuvent être déduits du montant du VM payé à l'AOM où est implanté l'établissement dès lors que l'employé exerce son activité plus de 3 mois consécutifs en-dehors de l'établissement, sans y revenir une seule fois.

Dans ce cas, le VM de ces salariés doit être payé à l'AOM où exerce le salarié.

Le recouvrement de l'impôt est assuré par l'URSSAF (retenu des frais de recouvrement de 1%) qui le reverse aux AOM.

Lien vers le site des URSSAF : <https://www.urssaf.fr/portail/home/employeur/calculer-les-cotisations/les-taux-de-cotisations/le-versement-mobilite-et-le-vers.html>

LE VERSEMENT MOBILITE

ANNEXE : LES TAUX DU VERSEMENT MOBILITE

Taux plafond de versement mobilité en province

Pour les réseaux de plus de 100 000 habitants

Sans TCSP Taux plafond initial : 0,55%	Avec TCSP (entre 50 000 et 100 000 hab.) Taux plafond initial : 0,85%
<p>Si CA, CC, CU, SM : majoration +0,05%</p>	<p>Si CA, CC, CU, SM : majoration +0,05%</p>
<p>Si commune touristique : majoration +0,2%</p>	<p>Si commune touristique : majoration +0,2%</p>
Taux plafond possible : 0,80%	Taux plafond possible : 1,10%

Pour les réseaux de moins de 100 000 habitants

Sans TCSP Taux plafond initial : 1%	Avec TCSP Taux plafond initial : 1,75%
<p>Si CA, CC, CU, SM : majoration +0,05%</p>	<p>Si CA, CC, CU, SM : majoration +0,05%</p>
<p>Si commune touristique : majoration +0,2%</p>	<p>Si commune touristique : majoration +0,2%</p>
Taux plafond possible : 1,25%	Taux plafond possible : 2%

Le taux plafond applicable en Ile-de-France dépend du département d'implantation des employeurs qui y sont soumis. L'hypercentre de la région (Paris, Hauts-de-Seine) appliquant un taux de 2,95% alors que, dans les zones moins denses en habitants comme en emplois, il est fixé à 1,60 %.

Les notes juridiques

Département des Affaires Economiques, Techniques et Prospective
Département des Affaires Publiques



CONTACTS **Stéphanie Lopes d'Azevedo** slazevedo@utp.fr

Marine Le Chapalain mlechapalain@utp.fr