

L'an deux mille vingt-six, le vingt-six janvier, la Commission Locale des Mobilités de Gironde de Nouvelle-Aquitaine Mobilités, légalement convoquée, s'est réunie en séance sous la Présidence de **M. Clément ROSSIGNOL PUECH**, Président,

**Convocation faite le 16 janvier 2026**

**Nombre de délégués : 12**

**Nombre de délégués présents : 8**

**Nombre de votants : 10**

**Nombre de voix : 16,95**

**Présents titulaires ( 7 ) :**

Monsieur DUPRAT Christophe pour Bordeaux Métropole  
Monsieur FUMEY Christophe pour le syndicat Sud Gironde Mobilités  
Monsieur GALAND Jean pour le Département de la Gironde  
Monsieur LAGRAVE Renaud pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur MELLIER Frédéric pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Monsieur QUINTANO Edouard pour la Communauté de Communes Jalle Eau Bourde  
Monsieur ROSSIGNOL PUECH pour Bordeaux Métropole

**Présents suppléants ( 1 ) :**

Madame Christine SEGUINAU pour la Région Nouvelle-Aquitaine

**Pouvoirs ( 2 ) :**

Monsieur Benoist AULANIER à Monsieur Clément ROSSIGNOL PUECH  
Monsieur Xavier DANÉY à Monsieur Edouard QUINTANO

**Absents titulaires excusés ( 5 ) :**

Monsieur AULANIER Benoist pour La Communauté de Communes de Montesquieu  
Monsieur BUISSON Philippe pour la Communauté d'agglomération du Libournais  
Monsieur DANÉY Xavier pour la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon Nord  
Monsieur EMON Jacky pour la Région Nouvelle-Aquitaine  
Madame MELLIER Claude pour Bordeaux Métropole

**Secrétaire de séance :**

Il a été procédé à la nomination d'un secrétaire de séance pris au sein de la Commission. Monsieur Christophe DUPRAT est désigné, à l'unanimité, pour remplir les fonctions de secrétaire de séance, ce qu'il a accepté.

**SEANCE DE LA COMMISSION LOCALE DES MOBILITES DE LA GIRONDE DU  
26 JANVIER 2026  
AVIS 2026\_002 : PROJET D'AMENDEMENT VERSEMENT MOBILITES  
ADDITIONNEL**

**Vu** le Code général des collectivités territoriales et, plus particulièrement, l'article L. 5722-7 et les articles L. 2333-64 à L. 2333-75 ;

**Vu** l'arrêté du Préfet de la Gironde portant création du Syndicat Mixte de Nouvelle-Aquitaine Mobilités,

**Vu** les statuts du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités modifiés,

**Vu** la délibération n°2023\_021 du Syndicat Mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités, en date du 28 juin 2023, relative à la mise en place de la Commission Locale des Mobilités de Gironde,

**Vu** la délibération n°2023\_022 du Comité syndical du 28 juin 2023 instaurant la levée du Versement Mobilité Additionnel (VMA) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024,

**Vu** la délibération n°2024\_019 du Comité syndical du 15 juillet 2024, relative à la création d'un budget annexe avec autonomie financière concernant la Commission Locale des Mobilités,

**Vu** les avis du Comité de Bassin Gironde-Garonne réuni en avril et novembre 2024,

**Vu** les dispositions des instructions budgétaires et comptables M57,

**Vu** le Rapport d'Orientations Budgétaires 2025 de la Commission Locale des Mobilités de Gironde,

**Considérant** la volonté des membres de la Commission Locale de Gironde de déployer une feuille de route intermodale à l'échelle de la Gironde,

**Considérant** que la levée d'un Versement Mobilité Additionnel apparaît nécessaire en vue de financer des projets de services portés par Commission Locale des Mobilités en Gironde, dont le service de Cars Express ;

**Considérant** le projet de SER-M,

**Considérant** le schéma des mobilités multimodales de Gironde financé en tout ou partie par le Versement Mobilité Additionnel,

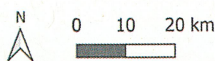


**Légende**

- Lignes de car express
- Lignes de covoiturage express

Le territoire a été doté ...

- ... en Vélos Libre-Service
- ... en Abri(s) Vélos Sécurisé(s)
- ... en arrêt(s) de Car express
- ... en arrêt(s) de Covoiturage express



\* La CA du Bassin D'Arcachon Sud et la CC du Bazadais ne contribuent pas en VMA puisqu'elles sont hors de l'aire urbaine bordelaise élargie.

**Considérant** le fort besoin de choc d'offre et d'aménagements à l'échelle de la Gironde pour répondre aux besoins de mobilité, en complément du volet ferroviaire du SER-M, et notamment le déploiement d'aménagements pour les cars express mais aussi les pôles multimodaux de rabattement vers les offres structurantes,

**Considérant** que Le versement mobilité additionnel (VMA) est régi par l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales qui prévoit que les syndicats SRU peuvent « prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques ».

**Considérant** que cette définition ne correspond plus à la réalité des besoins, ni en termes de mobilités, ni en termes de gouvernance.

**Considérant** qu'elle comporte en effet divers biais, entraînant iniquité et discontinuité territoriales et que sa complexité et son obsolescence deviennent de fait contre-productives pour les raisons suivantes :

- Les notions issues de l'INSEE ne reposent sur aucun outil de gouvernance existant ou à venir, et n'ont aucun lien avec les préconisations de la LOM et la mise en œuvre des SERM ;
- Le VMA tel qu'il est défini aujourd'hui renvoie à l'échelle communale, à contresens de l'esprit de la LOM et de la reconnaissance des EPCI comme territoires de projet ;
- Les règles de superposition avec le versement mobilité sont illisibles et inéquitables : elles créent de fait une discontinuité géographique, au sein et entre les établissements publics de coopération intercommunale.

**Considérant** qu'après 2 ans de prélèvement en Gironde cet état de fait génère des iniquités territoriales manifestes et qu'il convient de l'adapter, pour le rendre plus efficace et plus équitable dans sa raison d'être,

-----  
**Après en avoir débattu, la Commission Locale des Mobilités de Gironde, à l'unanimité, décide :**

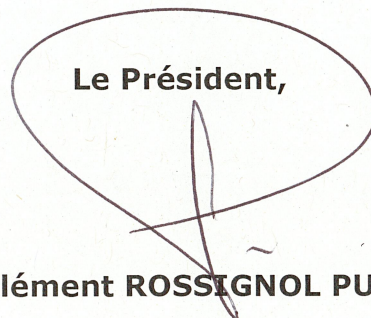
- **De valider le projet d'amendement joint en annexe**
- **D'autoriser le Président à prendre l'ensemble des dispositions nécessaires pour faire valoir ce que de droit auprès des instances nationales**

**Le Secrétaire de séance,**



**Christophe DUPRAT**

**Le Président,**



**Clément ROSSIGNOL PUECH**

Délais et voies de recours contentieux :

Recours gracieux ou recours contentieux : à effectuer dans un délai de 2 mois à compter de la notification des actes individuels ou collectifs ou de la publication des actes réglementaires. Le recours gracieux doit être adressé à l'autorité signataire/ Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux suivant la réponse de l'autorité signataire. L'absence de réponse à l'issue de 2 mois vaudra refus implicite et fera à nouveau courir le délai de recours contentieux. Le recours contentieux peut être directement au Tribunal Administratif. Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr)

## **Annexe Avis n°2026\_02**

### **Amendement Versement mobilité additionnel**

---

Article additionnel après l'article XXX

Après l'article XXX

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« 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 au sein des établissements publics de coopération intercommunale de son périmètre. 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. » ;

b) La seconde phrase du deuxième alinéa est ainsi rédigée :

« Dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, ce taux est, le cas échéant, réduit de sorte que le total de ce taux et du taux maximum susceptible d'être institué par l'autorité compétente au titre de l'article L. 2333-67 n'excède pas le taux maximum qui serait autorisé au titre de ce même article dans le ressort qui coïnciderait avec les territoires concernés par le prélèvement du syndicat. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I 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.

III. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

IV. – La perte de recettes résultant pour l'État du paragraphe précédent 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**

Le versement mobilité additionnel (VMA) est régi par l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales qui prévoit que les syndicats SRU peuvent « prélever un versement destiné au financement des services de mobilité dans une aire urbaine d'au moins 50 000 habitants et dans les communes multipolarisées des grandes aires urbaines, au sens de l'Institut national de la statistique et des études économiques ».

Or, cette définition ne correspond plus à la réalité des besoins, ni en termes de mobilités, ni en termes de gouvernance. Elle comporte en effet divers biais, entraînant iniquité et discontinuité

territoriales. Il convient de l'adapter, pour la rendre plus efficace et plus équitable dans sa raison d'être.

Sa complexité et son obsolescence deviennent de fait contre-productives pour les raisons suivantes :

1. Les notions issues de l'INSEE ne reposent sur aucun outil de gouvernance existant ou à venir, et n'ont aucun lien avec les préconisations de la LOM et la mise en œuvre des SERM ;
2. Le VMA tel qu'il est défini aujourd'hui renvoie à l'échelle communale, à contresens de l'esprit de la LOM et de la reconnaissance des EPCI comme territoires de projet.
3. Les règles de superposition avec le versement mobilité sont illisibles et inéquitables : elles créent de fait une discontinuité géographique, au sein et entre les établissements publics de coopération intercommunale.

Cet amendement vise donc à définir le périmètre de perception du VMA à l'échelle des établissements publics de coopération intercommunale, ce qui simplifiera considérablement la vie des syndicats de transports SRU ainsi que celle des AOM. Cet amendement ne prévoit pas de rehaussement du cumul entre versement mobilité classique et versement mobilité additionnel, il vise uniquement à remédier à l'assiette géographique de prélèvement du VMA, véritable anomalie fiscale et facteur d'instabilité pour les syndicats mixtes agissant dans le domaine de la mobilité. Cet amendement est donc un outil offrant plus de liberté aux collectivités locales.

Cet amendement est gagé par sécurité législative. Il n'implique a priori aucune perte de recettes pour l'État et les collectivités territoriales. Enfin, sa mise en œuvre ne porte pas préjudice aux dispositions déjà en vigueur.