

**ASSEMBLEE NATIONALE**

15 novembre 2005

LOI DE FINANCES POUR 2006 - (N° 2540)  
(Deuxième partie)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° II - 518

présenté par  
M. Bur-----  
**ARTICLE ADDITIONNEL****APRES L'ARTICLE 67, insérer l'article suivant :**

« Après le deuxième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est inséré un alinéa ainsi rédigé :

1% des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice a délibéré en faveur de la mise en oeuvre d'une démarche de planification globale des déplacements telle que prévue à l'article 28 de la LOTI. Si le plan n'a pas été approuvé par l'autorité délibérante dans un délai maximum de 4 ans à compter de la date de cette délibération, le taux applicable à compter de la quatrième année est ramené à 0,55 % au plus.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les dispositions légales actuelles concernant le versement transport distinguent, hors Île-de-France, trois catégories de collectivités :

– celles qui ont une population comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et pour lesquelles le plafond est fixé à 0,55 % (plus 0,05 % pour les communautés de communes et d'agglomération) ;

– celles de plus de 100 000 habitants, pour lesquelles le plafond de VT est fixé à 1 % ;

– celles de plus de 100 000 habitants et qui effectuent des investissements particulièrement lourds sur leurs réseaux (réalisation d'infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé), pour lesquelles le plafond est rehaussé à 1,75 %.

## - Amendement mis en distribution -

Le dispositif du versement transport s'appuie sur des principes vertueux. Il met en relation le développement des activités et le déplacement des hommes. Grâce à l'application d'un taux, il permet à des agglomérations de tailles différentes de mettre en œuvre des réseaux de transport en commun proportionnés à leurs tailles.

Mais l'application d'un critère de population pour son plafonnement fragilise le dispositif et montre progressivement ses limites :

- II mesure en effet non pas l'implication d'une collectivité en faveur du développement des transports urbains, mais seulement sa population, alors que le système de taux conduit déjà à proportionner le montant du VT à l'importance de l'agglomération ;

- II conduit à des aberrations, comme celle de considérer, pour les villes moyennes, que le réseau, de transport en commun, et donc les besoins en financement d'une agglomération de 99 000 habitants sont deux fois moins importants qu'une autre de 101 000 habitants, alors qu'ils sont en réalité seulement proportionnellement un peu moins importants (3 à 3,4 €par km) ;

- II pénalise de plus en plus les agglomérations de moins de 100 000 habitants qui veulent, elles aussi, s'inscrire dans une démarche de cohésion sociale et de développement durable. Face au problème d'augmentation de la circulation et d'étalement urbain qu'elles connaissent de façon semblable aux grandes villes (+ 2,4 % par an), cela revient à les empêcher de mettre en œuvre à leur tour des mesures fortes en matière de transport en commun.

La loi a récemment introduit un nouveau critère basé sur l'implication de la collectivité à développer les transports en commun. Cela apparaît une bonne orientation. Mais cette mesure reste limitée aux collectivités de plus de 100 000 habitants ayant décidé de mettre en place des investissements particulièrement lourds (infrastructures de transport collectifs en mode routier ou guidé).

Il paraît nécessaire de s'inspirer de cette avancée et de fonder le système de plafonnement du taux de VT sur le seul critère qui corresponde à son objet, qui est le développement des transports collectifs. Dans cet esprit, la proposition consiste à soumettre toutes les agglomérations dotées d'un périmètre de transports urbains à un plafonnement unique de versement transport, égale à 1 % (+ le bonus de 0,05% pour les communautés urbaines, de communes et d'agglomération et les syndicats mixtes), avec deux cas particuliers :

- Un rehaussement du plafonnement à 1,75 % pour les agglomérations qui investissent lourdement dans les sites propres (voir ci-dessus). Cette mesure continuera en fait à ne toucher que les agglomérations importantes, car seules celles-ci ont la surface financière suffisante pour pouvoir s'investir dans des sites propres guidés ;

- Un abaissement du plafonnement à 0,55 % pour les agglomérations qui ne s'engagent pas dans une politique de développement des transports en commun. Cette mesure s'applique en fait aux seules agglomérations de moins de 100 000 habitants puisque celles de plus de 100 000 habitants sont soumises à l'obligation légale de mettre en œuvre un Plan de Déplacement Urbain favorisant les transports collectifs.

Cette modification présente plusieurs avantages :

1. Elle constitue une source de financement alternatif pour pallier la suppression des subventions de l'État à la mise en œuvre des PDU ;

- Amendement mis en distribution -

2. Elle améliore le dispositif de plafonnement du versement transport au regard de sa finalité : promouvoir le développement des transports collectifs et non la population ;

3. C'est dans un esprit similaire que la loi responsabilités et libertés locales n'a finalement retenu que le critère d'implication (le PLH), et non celui de la population, pour confier la délégation des aides à la pierre aux agglomérations ;

4. Elle efface une inégalité de régime entre collectivités, de plus en plus injustifiée ;

5. La mise en oeuvre serait très progressive : sur la base d'une enquête réalisée par l'ACUF, l'ADCF et le GART auprès de 126 autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants ayant instauré le versement transport, si 83 % des répondants est favorable à un assouplissement des seuils, seuls les deux tiers seraient prêts à augmenter leur taux, 15% appliqueraient directement le taux plafond, les autres, ne souhaitant pas alourdir les charges des entreprises, adapteraient leurs taux progressivement en fonction de leurs besoins ;

6. Elle constitue un effet de levier important pour les agglomérations moyennes : cette mesure, qui concerne seulement 10 % du produit de VT, touche plus de 63 % des agglomérations à PTU ;

7. Elle s'inscrit dans une démarche de développement durable et de cohésion sociale car, en supprimant un carcan important qui pèse sur les agglomérations moyennes, elle permettrait à nombre d'entre elles de s'impliquer de façon plus volontariste dans la définition d'orientations décisives à long terme en matière de déplacement et d'urbanisme, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) et des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT).