

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 décembre 2010

LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2010 - (n° 2944)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 125

présenté par

M. Goldberg, Mme Lepetit, M. Le Bouillonnet, M. Jean-Marie Le Guen, Mme Mazetier, M. Muet, M. Cahuzac, M. Sapin, Mme Filippetti, M. Eckert, M. Emmanuelli, M. Balligand, M. Baert, M. Bartolone, M. Launay, M. Nayrou, M. Carcenac, M. Bapt, M. Goua, M. Idiart, M. Claeys, M. Jean-Louis Dumont, M. Bourguignon, M. Hollande, M. Moscovici, M. Lurel, M. Habib, M. Vergnier, M. Lemasle, M. Rodet, Mme Girardin et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

-----  
**ARTICLE 16**

Rédiger ainsi cet article :

« L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

« 1° Au 1°, le taux : « 2,6 % » est remplacé par le taux : « 2,7 % » ;

« 2° Le 2° est ainsi rédigé :

« 2° De 1,8 % dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, ainsi que dans les communes des départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, faisant partie de l'agglomération parisienne (unité urbaine définie par l'Institut national de la statistique et des études économiques) » ;

« 3° Le 3° est ainsi rédigé :

« 3° De 1,5 % des communes des départements de l'Essonne, des Yvelines, du Val d'Oise et de la Seine-et-Marne, ne faisant pas partie de l'agglomération parisienne, au sens de l'alinéa précédent ». ».

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Aujourd'hui, les plafonds du taux du Versement de Transport applicables en Ile-de-France (qui sont dans les faits, les taux effectivement appliqués) sont différents selon un zonage départemental :

2,6 % pour Paris et les Hauts-de-Seine,

1,7 % pour le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis,

1,4 % pour les départements de grande couronne.

L'article 16 du PLFR 2010 propose de modifier ce zonage en fonction de « l'intensité de la desserte par les services de transport guidés ou ferrés », intensité qui serait fonction de la fréquence des services, du temps de transport entre la/les gare(s) de la commune et Paris, du nombre de gares et de leur localisation.

Outre la complexité du dispositif susceptible de varier tous les 3 ans auquel s'ajoute un mécanisme d'évolution progressive des taux sur 5 ans pour les communes changeant de catégorie d'imposition, cette proposition risque de ne pas produire l'effet financier escompté pour les raisons suivantes :

Les établissements publics et privés, aujourd'hui situés dans une commune où s'applique un taux plafond élevé, sont susceptibles de se voir appliquer un taux plafond inférieur, alors que leur masse salariale est importante, ce qui se traduirait par une perte de recettes du Versement de Transport.

*Exemple* : Neuilly-sur-Seine, Rueil-Malmaison, Clichy, où le taux est susceptible de passer de 2,6 % à 1,7 %, ce qui entrainerait une baisse des recettes du Versement de Transport de plus de 50%.

A l'inverse, le passage à un taux plafond plus élevé dans des communes où le taux actuellement applicable est inférieur conduirait, certes, à une hausse des recettes mais risque aussi d'induire une fuite des entreprises en-dehors du territoire desdites communes, si l'augmentation est trop importante.

*Exemple 1* : Versailles, Cergy, Massy, où le taux est susceptible de passer de 1,4 % à 2,6 %, ce qui conduirait à une augmentation de plus de 85% du Versement de Transport dont s'acquittent les établissements de ces communes (soit +17% par an sur 5 ans).

*Exemple 2* : Clichy-sous-Bois et Montfermeil, où le taux serait susceptible de passer de 1,7 % à 2,6 %, lors de la mise en service du tramway (débranchement du T4), alors que l'activité économique est déjà peu développée dans ces communes.

Enfin, mesurer l'intensité de la desserte des communes sur la seule offre en services de transport guidés ou ferrés, n'est nullement représentatif de la réelle intensité de la desserte en transports en commun, dans laquelle l'offre en services routiers est loin d'être accessoire.

C'est pourquoi, en premier lieu, l'amendement propose d'actualiser, de manière plus simple, le zonage, conformément aux orientations du Rapport CARREZ relatif au financement du

---

projet transport du Grand Paris (30 septembre 2009), en intégrant dans la zone intermédiaire l'ensemble de l'agglomération au sens de l'INSEE.

Ce zonage, ainsi révisé, comporte les avantages suivants :

Il présente une continuité spatiale, et reflète bien la forme actuelle de l'espace urbanisé et doté d'équipements urbains, notamment d'infrastructures de déplacement ;

Sa définition s'appuie sur une base légale incontestable, établie par l'INSEE en fonction des résultats du recensement – ce concept d'agglomération est par ailleurs déjà utilisé dans l'application de plusieurs textes législatifs et réglementaires (article 55 de la loi SRU n°2000-1208, loi Chevènement, etc.) ;

Il permet d'englober dans la zone intermédiaire des territoires où l'emploi s'accroît fortement, en particulier les pôles de la périphérie de la région et les aéroports ;

Il présente à la fois un caractère stable, tout en demeurant évolutif et fonction de l'agglomération telle qu'elle se dessinera au fil de s prochaines années.

Ce nouveau zonage basé sur le concept de l'agglomération induirait un gain annuel immédiat évalué à 105 millions d'euros.

En second lieu, l'amendement propose, conformément aux orientations du Rapport CARREZ, d'augmenter les plafonds du taux du Versement de Transport applicables en Ile-de-France de 0,1 point dans tous les départements, de manière à répartir de façon uniforme sur l'ensemble des employeurs franciliens cet effort supplémentaire et à maintenir le caractère de péréquation du système actuel.

Les recettes supplémentaires engendrées sont évaluées à environ 142 millions d'euros pour une année, soit une augmentation de près de 4,7 % du produit total du Versement de Transport.

NB : Si le taux de 2,6 % devait rester inchangé, il faudrait alors augmenter chacun des deux autres taux de 0,2 point pour obtenir une ressource supplémentaire à peu près équivalente (130 M€).

Pour mémoire, en province, lorsque la population de la commune ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice des transports urbains réalise une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé, le taux plafond du VT est de 1,75 %.