

## ASSEMBLEE NATIONALE

### INTERVENTION EN SEANCE – 10 JUIN 2011

**M. Yves Vandewalle.** L'amendement du rapporteur général relatif au financement des transports en Île-de-France nous donne l'occasion de nous interroger sur la pertinence du dispositif voté ici même fin 2010, en l'absence de toute étude d'impact.

Le montant des redevances – annuelle et à la construction – sur les bureaux et du versement transport a été fortement relevé pour financer l'extension et la modernisation des réseaux de transports publics franciliens. Je n'en conteste pas la nécessité, mais ce relèvement n'est légitime et compréhensible que s'il est effectivement la contrepartie d'une amélioration du service rendu. Or le mode de calcul fait question et les organisations professionnelles tirent la sonnette d'alarme, car l'impact sur l'aménagement du territoire francilien est considérable.

S'il est indispensable de mettre en place un lissage des redevances sur les bureaux – c'est l'objet de l'amendement n° 1254 du rapporteur général et de mon premier sous-amendement –, la question de fond est celle du mode de calcul de ces redevances, sans lien avec la qualité de la desserte par les transports en commun.

En effet, ces redevances ont été conçues pour l'aménagement du territoire à des tarifs qui ont produit les effets escomptés. Les augmenter massivement dans un autre but conduit à des absurdités et produit des effets pervers. Ainsi, le zonage est sans lien avec la qualité de la desserte. Comment peut-on mettre dans la même catégorie des communes comme Pantin, Juziers, dans la vallée de la Seine, et Saint-Rémy-l'Honoré, une petite commune rurale qui n'est desservie par aucun transport en commun ?

Sans en remettre en cause le principe, les exonérations au titre de la DSU et du FSRIF creusent désormais un écart insupportable avec les autres communes. Elles créent un avantage comparatif excessif en raison du cumul des dispositifs et de l'augmentation massive des tarifs.

De toute évidence, il faut revoir un zonage inapproprié à son objet, qui dessert tout particulièrement les communes de la grande couronne, prises en étau entre des territoires mieux desservis par les transports en commun et plus avantagés comme la Défense, où le poids relatif de la taxe par rapport aux loyers reste très supportable, et l'Est de la petite couronne, qui bénéficie d'exonérations incomparables. Le risque est réel de transformer une mesure d'aménagement du territoire en une mesure de déménagement du territoire, de délocalisation à l'intérieur de l'Île-de-France, voire hors de l'Île-de-France.

D'ores et déjà, ces redevances mettent localement en péril le marché de l'immobilier d'entreprise, soit en rompant l'équilibre économique des opérations en grande couronne, où les loyers sont plus bas et donc l'impact de la redevance d'autant plus fort – j'en donnerai un exemple tout à l'heure –, soit en bloquant les nécessaires travaux de rénovation du parc parce que leur rentabilité devient insuffisante. Plus les loyers sont bas, plus l'impact de la redevance est fort. Sans réforme, on risque une paralysie de l'immobilier d'entreprise dans certains secteurs comme la vallée de la Seine yvelinoise ou Saint-Quentin-en-Yvelines, pourtant territoires d'opérations d'intérêt national.

En conclusion, je souhaite simplement suggérer deux pistes de réforme. D'une part, il faudrait redéfinir le zonage en fonction de la qualité de la desserte, ce qui fait l'objet de mon sous-amendement n° 1534. D'autre part, il conviendrait peut-être de réfléchir à l'idée de fixer le montant de la redevance en fonction d'un pourcentage du loyer – ce qui serait juste, car le loyer est le reflet direct de l'attractivité du territoire et la redevance évoluerait naturellement en fonction du marché. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*