

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 novembre 2014

PLFR POUR 2014 - (N° 2353)

Adopté

AMENDEMENT

N ° CF241

présenté par
M. Olivier Faure

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 31, insérer l'article suivant:**

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

1° Au 1°, le taux : « 2,7 % » est remplacé par le taux : « 2,85 % » ;

2° Au 2°, le taux : « 1,8% » est remplacé par le taux : « 1,91 % » ;

EXPOSÉ SOMMAIRE

La Région Ile-de-France et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) ont décidé de mettre en œuvre une réforme profonde de la tarification dans les transports en commun. Cet engagement se fonde sur un double constat : l'obsolescence du système actuel de zones, dans un contexte de développement d'une offre de rocade et de tangentielles, et la nécessité d'améliorer la mobilité, de renforcer l'identité régionale et l'équité territoriale. Il ne devait pas être concurrent d'une politique d'amélioration de l'offre de transport, et ne devait pas peser sur les finances des collectivités territoriales.

La mise en place d'un Pass Navigo à tarif unique, financée par une réforme du Versement de Transport, a été approuvée par l'ensemble de la majorité régionale et de la majorité du Conseil du STIF, dans le cadre du Protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Ile-de-France de décembre 2011.

Dans le contexte actuel de lutte pour la préservation du pouvoir d'achat des ménages, cette mesure est plus que jamais nécessaire.

En attendant la mise en place de ces ressources, un certain nombre d'avancées vers une harmonisation de la tarification ont déjà pu être réalisées dans le cadre financier actuel : suppression des zones 8, 7 et 6, dézonage week-end et jours fériés, dézonage estival, dézonage des petites vacances, complément de parcours, hausse différenciée des tarifs (avec -7,5% sur les mensuels 1-5 en juillet et août en 2013, gel du forfait 1-5 en 2014)... Au 1er janvier 2010, le prix du Pass mensuel toutes zones (1-6) représentait 2,2 fois le prix du Pass 1-2 ; au 1er janvier 2014, le rapport n'est plus que de 1,7 soit une baisse de 23%. Le dézonage s'applique déjà à la moitié des jours de l'année. Mais il n'est aujourd'hui plus possible d'effectuer de nouvelles avancées dans le cadre financier actuel.

La mise en place du Pass Navigo à un tarif proche de la zone 1-2 représenterait aujourd'hui une perte de recette de 400 M€ par an pour lesopérateurs de transport, que le STIF devrait compenser. Elle représenterait également une économie pour les entreprises, qui verront mécaniquement diminuer leurs dépenses au titre du remboursement partiel du Pass Navigo à leurs salariés. Ainsi, à Paris et dans les Hauts-de-Seine, les entreprises réaliseraient une économie nette de près de 110 M€ par an. Ce montant a fait l'objet d'un travail précis avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France. Plus généralement, toutes les entreprises de 9 salariés et moins gagneraient en compétitivité grâce à cette mesure : elles réaliseraient l'économie sans supporter l'augmentation du Versement Transport, n'en étant pas redevable.

Compte tenu des économies réalisées par les entreprises, il serait juste de faire contribuer les entreprises du territoire. Ainsi, cet amendement propose un relèvement uniforme du Versement Transport de 0,13 points, qui correspond à la répartition territoriale des économies réalisées. La zone 3, dont les entreprises réaliseraient très peu d'économies avec le Pass Unique, n'est pas concernée par la hausse du versement de transports. Ce relèvement devrait générer un surcroît de recettes de près de 210M€pour le STIF, permettant de financer en partie la réforme tarifaire. Ainsi, ce mode de financement est quasiment neutre pour les entreprises, et ne handicape pas leur compétitivité.

Le STIF et la Région assureront le reste du financement de la mesure, sans compromettre le nécessaire développement de l'offre de transports.

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 géographique qui était le suivant :

- 2,7 % pour Paris et les communes du département des Hauts-de-Seine,
- 1,8 % pour les communes autres que Paris et les communes du département des Hauts-de-Seine, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État pris après avis du Syndicat des transports d'Ile-de-France, en tenant compte notamment du périmètre de l'unité urbaine de Paris telle que définie par l'Institut national de la statistique et des études économiques,
- 1,5 % pour les autres communes de la région d'Ile-de-France

Les communes concernées par le décret n° 2012-463 du 6 avril 2012 autres que les communes du département du Val-de-Marne et de la Seine-Saint-Denis, connaissent une évolution progressive du taux applicable (de 1,5% à 1,8%), mise en œuvre par quarts sur quatre ans.

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 %.