

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 septembre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° I-CF421

présenté par

M. Thiériot, M. Dumont, M. Kamardine, Mme Anthoine, M. Bazin, Mme Tabarot, M. Portier,
Mme Gruet, Mme Duby-Muller et M. Boucard

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 11:, insérer l'article suivant:**

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

1° Le 1° est ainsi modifié :

a) Le taux : « 2,95 % » est remplacé par le taux : « 3,27 % » ;

b) Les mots : « à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine » sont remplacés par les mots : « à Paris, Puteaux, Courbevoie, Nanterre, Levallois Perret, Neuilly-sur-Seine, Boulogne-Billancourt et Issy les Moulineaux » ;

2° Le 1° *bis* est ainsi rédigé : « 1° *bis* De 3,17 % dans les communes des départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine, autres que celles citées au 1° ; »

3° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Par dérogation aux dispositions mentionnées à l'avant-dernier alinéa, les nouveaux taux du versement mobilité applicables en 2023 sont fixés par délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance suivant la publication de la loi de finances pour 2023, avec prise d'effet le premier jour du deuxième mois qui suit cette délibération ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si les finances d'IDFM sont aujourd'hui équilibrées ; pour 2023, une accumulation de difficultés apparaissent. D'abord, à la suite du Covid, la fréquentation reste en berne (80-85 % du niveau pré-Covid en semaine, 15 % de baisse des abonnements Navigo mensuels). Ensuite IDFM subit les conséquences de la guerre en Ukraine avec l'explosion des prix de l'énergie IDFM a toujours été au rendez-vous de la bonne gestion malgré deux crises successives : l'impasse financière sur le Navigo unique de 400M€ qu'il a fallu combler en urgence en 2016, et la crise

Covid pendant laquelle IDFM a réussi à maintenir la continuité du service. Mais pour 2023 ce ne sont pas moins de 950M€ de dépenses d'exploitation supplémentaires qui mettent les finances en grande difficulté. Pour sortir de ces difficultés, Il faut un effort de tous afin de maintenir la trajectoire : l'État, les collectivités locales, les entreprises, les opérateurs et les usagers. Naturellement, il n'est pas supportable socialement d'augmenter le Pass Navigo à 100 Euros. Quant à diminuer le nombre de trains, métros, bus en circulation, ce serait une faute morale et écologique : nous avons besoin d'une offre de transport public toujours plus importante. Enfin, il est impossible de sacrifier les investissements de modernisation qui sont tellement nécessaires après 30 ans de sous-investissement par l'État. Dès lors, nous soutenons un plan de sortie de crise dans lequel l'Ile de France paye pour l'Ile de France et où tous les acteurs clés du transport contribuent à une juste participation de l'effort financier.

- 1/. L'État en abaissant le taux de TVA sur les transports collectifs à 5,5 % car il s'agit d'un bien essentiel. Cela représente 150 millions d'euros en Ile de France.
- 2/. Les opérateurs publics (SNCF, RATP) qui se voient garantis de 400 millions d'euros de bénéfices par leur contrat avec IDFM. La restitution de la moitié de ce bénéfice (200M€) serait juste. Les surcoûts ne pouvant pas être intégralement supportés par les voyageurs.
- 3/. Les entreprises franciliennes de plus de 11 salariés situées au sein de la métropole du Grand Paris, hors départements de grande couronne, par le versement mobilité. Tel est l'objet du présent amendement. Etablir une hausse différenciée, géographiquement équitable, du versement mobilité dont le taux à l'heure actuelle, est fixé entre 1,6 et 2,95 % de la masse salariale selon les zones. Ce serait justifié avec la mise en service des nouvelles lignes du Grand Paris Express qui se profile. Sachant qu'une hausse moyenne de l'ordre de l'inflation ferroviaire (7,5 %), rapporterait 300M€ à IDFM – à comparer aux 2,4 Md€ de CVAE qui vont être rendus aux entreprises franciliennes – 1,2 Md€ dès l'an prochain. Nous proposons de créer une zone, privilégiée en termes d'attractivité économique (Paris La Défense, Puteaux, Courbevoie, Nanterre, Levallois Perret, Neuilly-sur-Seine, Boulogne-Billancourt et Issy les Moulineaux) où le taux passerait de 2,95 % à 3,27 % et une zone Grand Paris express (Seine Saint Denis, Hauts de Seine et Val de Marne), qui verrait leur contribution augmenter également de 7,5 %, montant de l'inflation ferroviaire, soit 100 millions d'Euros de recettes supplémentaires.
- 4/. Les collectivités locales. Ainsi, la Région Ile-de-France va mettre en place un plan d'économies afin de dégager 50M€ d'effort supplémentaire.