



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Prix du passe Navigo : Pour une augmentation d'urgence du versement mobilité

Question écrite n° 4111

Texte de la question

M. Stéphane Peu appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la nécessaire augmentation du versement mobilité (VM), contribution des employeurs au financement des transports publics. En effet, les transports en Île-de-France font actuellement face à une double difficulté. On constate d'une part une dégradation inédite du service rendu à la population, faute d'investissements dans de nouvelles rames et dans l'entretien des infrastructures, ou encore par manque d'anticipation dans la gestion du personnel, le recrutement et la formation d'agents qualifiés. Or, à cette dégradation du service qui rend la vie impossible à nombre des compatriotes franciliens, avec la multiplication des retards, de trains surchargés et d'une réduction de la fréquence des rames et des bus, risque de s'ajouter une hausse très importante du tarif du passe Navigo, liée à l'explosion des prix de l'énergie. En effet, le surcoût d'exploitation prévisible qui, selon Île-de-France Mobilités, s'établit à 950 millions d'euros pour l'exercice 2023, impose la mobilisation de moyens supplémentaires. Dans un contexte de tensions considérables sur le pouvoir d'achat des ménages, la compensation de cette flambée des prix par l'augmentation massive du prix du passe Navigo, comme l'envisage la présidente de la région Île-de-France avec un tarif porté à 84,10 euros par mois, est tout à fait inacceptable. C'est d'abord une grave injustice pour les salariés, qui par ailleurs pèsera indirectement sur les entreprises qui cofinancent le passe Navigo de leurs salariés. En outre, une telle augmentation risque de détourner les compatriotes des transports publics, alors même que leur développement est une priorité dans la lutte contre le changement climatique. La mobilisation de recettes supplémentaires est donc indispensable, aussi bien pour rétablir une qualité du service public en chute libre que pour compenser cette hausse des tarifs de l'énergie. Or, si l'on peut suivre M. le ministre lorsqu'il affirme qu'il n'y a « aucune justification » à ce que le prix du passe Navigo augmente, il faut alors nécessairement mobiliser d'autres financements et envisager la hausse du VM que le Gouvernement a refusé jusqu'alors. C'est pourquoi M. le député demande que le Gouvernement révise sa position et s'engage pour l'augmentation du VM des entreprises. C'est une demande partagée par la région Île-de-France comme par l'ensemble des associations de défense des transports publics, afin de contenir l'augmentation des tarifs pour les usagers. En effet, dans un courrier aux parlementaires, les présidents des associations FNAUT Île-de-France et Plus de trains écrivaient : « Les transports publics d'Île-de-France vont mal (...). Alors que les usagers franciliens subissent depuis plusieurs mois ces dégradations, il nous paraît indispensable de conserver des tarifs raisonnables ». Un tel choix serait une décision de bon sens et dans l'intérêt des entreprises elles-mêmes. D'abord parce que la mobilité des salariés est une source de gain de productivité. Ensuite parce qu'*a contrario*, la perte d'attractivité et de fiabilité des transports en commun risque de conduire au mal-être des salariés et à une hausse de l'absentéisme. Par conséquent, M. le député attire l'attention du ministre sur la proposition d'une augmentation modulée du VM, selon les territoires, ciblant les arrondissements du cœur de Paris et les grands centres d'affaires de l'ouest francilien, qui ouvre une forme de péréquation mobilisant prioritairement les entreprises à la fois les plus profitables et les plus consommatrices de transport. Il souhaite donc connaître son avis sur cette proposition et les dispositions qu'il entend mettre en œuvre afin de rassurer les Franciliens, de rétablir la qualité de transport et leur éviter cette augmentation du prix du passe Navigo.

Texte de la réponse

L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice des mobilités, Île-de-France Mobilités (IDFM). L'Etat, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices qui sont les seules compétentes pour définir l'offre de services sur leur territoire, même s'il est naturellement attaché à l'amélioration de la qualité de service pour les usagers des transports collectifs d'Île-de-France. Le retour progressif à 100 % de l'offre nominale pour le printemps 2023 voulue par IDFM permettra de résorber significativement les difficultés d'exploitation des transports urbains de la région. La RATP a mis en œuvre à cet effet un ambitieux plan de recrutement de conducteurs de bus, métro et RER et la SNCF conduit la même stratégie pour l'exploitation du réseau Transilien. Pour améliorer les conditions d'exploitation et la qualité de service, IDFM a en outre lancé un vaste programme de renouvellement du matériel roulant des lignes B et D du RER et du tramway T1 ainsi que des lignes 3, 3 bis, 7, 7 bis, 8, 10, 12, 13 et des lignes 1,4, 11, 14 du métro parisien. L'État accompagne par ailleurs le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France, et notamment la modernisation du réseau et des infrastructures des lignes de RER, via les contrats de plan État-Région (CPER). L'État a ainsi investi plus de 2,33 Md€ pour le volet Mobilités – Transports en commun du CPER Île-de-France 2015-2022, dont plus de 1,5 Md€ entre 2019 et 2022 grâce au Plan de Relance. Des investissements massifs dans des projets majeurs d'infrastructure tels que les prolongements des lignes 4, 11 et 14 du métro et de la ligne E du RER sont en cours. Le Grand Paris Express représente un investissement unique en Europe. Des systèmes de conduite plus performants sont en outre déployés pour l'arrivée des nouveaux matériels roulants. S'agissant du financement des transports publics franciliens, IDFM a augmenté de 12 % le prix des titres de transport au 1er janvier 2023, afin d'équilibrer son budget de fonctionnement. Pour limiter les hausses tarifaires, dans un contexte économique marqué par une reprise de l'inflation, l'État a accordé à IDFM une subvention de 200 M€ au titre de 2023. Cette mesure forte a aussi pour objectif d'accompagner la mise en œuvre des améliorations de la qualité de l'offre de transports attendues par les voyageurs. En ce qui concerne le versement mobilité, les entreprises contribuent déjà pour moitié à la couverture des dépenses d'exploitation d'IDFM, y compris en prenant en charge la moitié du prix des abonnements de leurs salariés. En outre, le versement mobilité est particulièrement dynamique, avec des recettes en augmentation de 5 % par an en moyenne depuis 10 ans. Une hausse du versement mobilité aurait en outre un impact sur le coût du travail. Les assises du financement des transports collectifs franciliens organisées par l'État et IDFM en janvier 2023 marquent une nouvelle étape dans la volonté de l'autorité organisatrice francilienne et du Gouvernement de trouver des solutions pérennes au financement du système de transports collectifs franciliens. Une mission conjointe de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale de l'Environnement et du Développement durable a été lancée suite à ces assises pour déterminer des pistes permettant d'assurer la soutenabilité du modèle économique d'IDFM. Son rapport est attendu très prochainement.

Données clés

Auteur : [M. Stéphane Peu](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine - NUPES

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4111

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [13 décembre 2022](#), page 6218

Réponse publiée au JO le : [23 mai 2023](#), page 4719