



16ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 12142 | De Mme Aurélie Trouvé (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports urbains | Tête d'analyse > Hausse des tarifs du passe Navigo et financement d'Île-de-France Mobilités | Analyse > Hausse des tarifs du passe Navigo et financement d'Île-de-France Mobilités. |
| Question publiée au JO le : 10/10/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4943 Date de changement d'attribution : 05/03/2024 | | |

Texte de la question

Mme Aurélie Trouvé interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la hausse annoncée du prix du passe Navigo en Île-de-France. En 2023, les usagers ont déjà subi une hausse de 12 %, le prix mensuel s'établissant à 84,10 euros. Une nouvelle hausse est attendue, qui sera votée en décembre 2023 et s'appliquera dès l'année 2024, suivant le vœu adopté par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (IDFM) au mois de juillet 2023. Pour cause, la mise en service des extensions de lignes existantes devrait occasionner un surcoût compris entre 500 et 800 millions d'euros pour l'année à venir, selon les estimations d'IDFM et de l'association des usagers des transports d'Île-de-France. La hausse des coûts de fonctionnement des transports franciliens se poursuivra ensuite, pour atteindre 1,5 à 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2035, quand les nouvelles lignes et prolongements seront opérationnels, selon le président de la commission transports au conseil régional. La trajectoire des coûts de fonctionnement du réseau était donc prévisible et le restera pour la décennie à venir. Dans un contexte d'inflation et de recul des salaires réels, les besoins de financement ne sauraient être comblés par une nouvelle mise à contribution des usagers, alors qu'ils subissent une dégradation de la régularité sur de trop nombreuses lignes. En outre, le transport étant à l'origine de plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, l'État a le devoir de s'assurer que les transports publics décarbonés sont accessibles à toutes et tous. Hausse du versement mobilité des employeurs, taxes supplémentaires sur les modes de transport polluants, les sources de financement alternatives, plus vertueuses écologiquement et socialement plus justes, ne manquent pas. Elle souhaite donc savoir quels efforts supplémentaires seront consentis par l'État pour concourir au financement des transports publics franciliens et quand sera prise l'initiative d'un plan pluriannuel de financement entre toutes les parties, pour lever enfin l'incertitude qui entoure la prochaine décennie.

Texte de la réponse

L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités (IdFM). L'État, 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 notamment leur politique tarifaire. IdFM a ainsi augmenté le prix des titres de transport au 1er janvier 2023. Pour limiter la hausse, 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 qui a contribué à limiter la hausse des tarifs en 2023. Le Gouvernement a dans le même temps confié à l'Inspection générale des finances (IGF) et à l'Inspection générale de



l'environnement et du développement durable (IGEDD) une mission conjointe afin notamment d'expertiser les pistes pour doter Île-de-France Mobilités de recettes complémentaires lui permettant d'assurer, à l'échelle régionale, le financement du système de transports en commun sans soutien financier de l'État. Le rapport de la mission des Inspections a révélé un besoin de financement des services de transport franciliens en lien avec la mise en service progressive des prolongements de lignes et du Grand Paris Express. Le Gouvernement et IdFM se sont donc attachés à trouver les mesures permettant d'assurer, dès 2024, un financement pérenne et autonome du système de transports régional, dans le respect des équilibres financiers existants. Un protocole de financement entre l'État et IdFM a été signé le 26 septembre 2023. Il s'agit d'un accord global devant assurer l'équilibre financier des transports collectifs franciliens pour la période 2024-2031. Le Gouvernement s'engage à soutenir l'augmentation du taux plafond du versement mobilité en zone centrale à compter du 1er janvier 2024 ainsi que la création d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour perçue en Île-de-France et affectée à IdFM. Il s'engage également à réduire la rémunération versée par IdFM à la Société du Grand Paris pour l'usage de ses infrastructures. Les engagements fiscaux ont été tenus dans le cadre de la loi de finances pour 2024 définitivement adoptée en fin d'année dernière. IdFM s'engage pour sa part à financer l'exploitation du réseau historique et des lignes du Grand Paris Express ainsi que les coûts liés aux renforts d'offre mis en œuvre pour les Jeux olympiques et paralympiques 2024, en ajustant, chaque année, les sources de financement à sa disposition. Enfin, IDFM a annoncé s'engager à ne pas augmenter le passe Navigo au-delà de l'inflation augmentée d'un point au maximum, jusqu'en 2031.