

N° 560

---

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 25 mai 2012

## PROPOSITION DE LOI

*permettant l'instauration effective d'un **pass navigo unique au tarif des zones 1-2,***

PRÉSENTÉE

Par Mmes Laurence COHEN, Nicole BORVO COHEN-SEAT, Éliane ASSASSI, MM. Michel BILLOUT, Christian FAVIER et Mme Brigitte GONTHIER-MAURIN,

Sénateurs

*(Envoyée à la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)*



## EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

### **Une seule région, un seul territoire, une seule zone tarifaire, un seul versement transport.**

Ces quelques mots résument très clairement la vision que les auteurs prônent depuis plusieurs années en matière de droit à la mobilité au sein de la région capitale et que nous traduisons par cette proposition de loi.

En effet, si la vision des déplacements en Île-de-France a longtemps été réduite au simple trajet domicile-travail, nous estimons qu'il convient aujourd'hui de revoir cette conception obsolète et limitative qui ne prend pas en compte les besoins des Franciliennes et des Franciliens en terme d'accès à la culture, à l'éducation et aux loisirs...

L'instauration d'une zone unique et donc d'une tarification identique pour l'ensemble des Franciliens correspond ainsi à une mesure nécessaire pour l'affirmation d'une nouvelle conception de la mobilité au sein de la métropole, mobilité qui conditionne bien souvent la réalisation concrète d'autres droits.

Le zonage unique correspond également à un outil permettant concrètement de lutter contre les inégalités sociales et territoriales. Ainsi, au-delà des contraintes induites de l'éloignement du centre urbain, éloignement trop souvent lié à la flambée des prix de l'immobilier, les habitantes et les habitants de la grande couronne payent également plus cher leurs déplacements. C'est ce que l'on peut ainsi qualifier de double peine, voire de triple peine si on ajoute l'offre et la qualité de service moindres dans ces territoires.

Par conséquent, en faisant le choix, en décembre dernier, de prévoir la mise en œuvre de cette zone tarifaire unique, le conseil régional et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ont ainsi permis de porter une avancée concrète pour le droit à la mobilité de toutes et tous.

Cependant, cette tarification unique ne doit pas aboutir à une augmentation des tarifs pour le plus grand nombre, mais bien au contraire doit correspondre à une amélioration de l'accès aux transports pour tous les

Franciliens. Le niveau tarifaire doit ainsi rester accessible. Pour cette raison, ce niveau a été fixé aux tarifs actuels de la zone 1-2. Une telle mesure nécessite donc clairement des financements nouveaux pour le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).

Pour cette raison, le protocole d'accord voté par le STIF, comme par le conseil régional, en décembre 2011 adoptant le principe d'un pass navigo à prix unique au tarif de la zone 1-2 prévoit une augmentation de la contribution des entreprises, le versement transport. Il est ainsi prévu que « *l'harmonisation du Versement Transport, qui concourt directement à la construction d'une identité régionale, fera l'objet d'une proposition de loi déposée par des sénateurs et sénatrices francilien-ne-s* ».

Prenant acte de cette avancée, les sénateurs du groupe communiste, républicain et citoyen ont tenté, dès la discussion de la loi de finances pour 2012, de rendre effective cette décision en proposant l'adoption d'un amendement visant au déplafonnement du versement transport régional. Malheureusement, la majorité de gauche au Sénat n'a pas su se rassembler pour adopter cet amendement.

Parce que les auteurs sont particulièrement attachés à la mise en œuvre concrète du pass Navigo à tarif unique, nous réitérons le choix de reposer la question du financement d'une telle mesure.

Ainsi, par l'**article 1<sup>er</sup>** de cette proposition de loi, les auteurs préconisent l'harmonisation du versement transport au taux de 2,6 %, correspondant aux taux actuels de Paris et des Hauts-de-Seine, sur l'ensemble du territoire francilien.

Nous le savons, le versement transport constitue un subside essentiel du STIF puisqu'il rapporte 3 milliards d'euros par an. Il s'agit ainsi d'une ressource très importante permettant de financer les projets de transport portés par la Région. Aujourd'hui ceux-ci sont nombreux notamment au travers du plan de mobilisation pour les transports, comme du projet de réseau Grand Paris Express, et les ressources particulièrement insuffisantes, même si les rendements de la taxe sur les bureaux notamment ont évolués.

Le taux de versement est aujourd'hui fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains, le STIF dans les limites de plafonnement fixées par la loi.

Il existe ainsi trois catégories de collectivités, auxquelles sont appliqués des plafonds différents. Les entreprises, selon leur localisation au sein de l'Île-de-France, ne sont donc pas soumises au même régime.

Depuis la loi de finances rectificative pour 2010, le zonage a évolué pour être en adéquation avec l'évolution du zonage de la taxe sur les bureaux. Ainsi, il est désormais fait référence non à des départements, mais « au périmètre de l'unité urbaine de Paris tel que défini par l'INSEE », ce qui correspond en réalité à 85 % de la population.

Nous étions favorables à cette révision, entrée en vigueur, il y a peu, mais déjà à l'époque, nous vous propositions d'aller plus loin en donnant de manière plus importante des ressources nouvelles au STIF en harmonisant complètement ce taux pour l'ensemble des entreprises franciliennes. Nous proposons donc par cet article de porter l'effort des entreprises franciliennes au taux de 2,6. Une telle mesure permettrait de rapporter près de 800 millions d'euros par an au STIF, rendant possible par là-même le financement du pass navigo unique au tarif de la zone 1-2.

À l'**article 2**, les auteurs préconisent également la production d'un rapport par le Gouvernement, remis au Parlement, évaluant les capacités d'évolution d'assiette de ce versement transport aux revenus financiers. En effet, aujourd'hui l'assiette de ce versement est assise exclusivement sur la masse salariale des entreprises franciliennes. Cependant, un tel paramètre ne permet pas de mesurer les capacités contributives réelles des entreprises, pour certaines d'entre elles et notamment les banques, les revenus financiers étant l'élément clef de leur bilan.

Nous estimons par là-même, et au regard des forts besoins de financement des transports en Île-de-France, que de nouvelles ressources doivent être dégagées afin de ne pas faire payer davantage les usagers et les collectivités locales.

Pour cette raison, nous vous proposons qu'un rapport soit remis par le Gouvernement au Parlement dans les six mois suivant l'adoption de cette loi sur la possibilité de l'élargissement de l'assiette du versement transport en Île-de-France.

L'**article 3** constitue le gage financier de la présente proposition de loi. En effet, la contribution des entreprises dans le cadre du versement transport étant source de réduction d'impôts, une telle mesure nécessite d'être compensée financièrement. Nous préconisons donc l'augmentation à due concurrence du taux de l'impôt sur les sociétés.

Nous soumettons, à notre Haute Assemblée, cette proposition de loi permettant clairement la mise en œuvre dès le 1<sup>er</sup> janvier 2013, d'un pass navigo à prix unique au tarif des zones 1-2, mesure entérinée par les instances régionales décisionnaires et particulièrement attendue par les Franciliens.



## **PROPOSITION DE LOI**

### **Article 1<sup>er</sup>**

- ① L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Après les mots : « Île-de-France », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « dans la limite de 2,6 %. » ;
- ③ 2° Les 1°, 2° et 3° sont supprimés.

### **Article 2**

Dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'élargissement de l'assiette du versement transport en région Île-de-France, notamment aux revenus financiers.

### **Article 3**

La perte de recettes résultant pour l'État des dispositions de la présente loi est compensée par l'augmentation à due concurrence du taux de l'impôt sur les sociétés.