ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Augmentation prochaine de la tarification d'Île-de-France Mobilités (IDFM)

Question écrite n° 11659

Texte de la question

Mme Clémence Guetté 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 l'augmentation prochaine de la tarification d'Île-de-France Mobilités (IDFM) pour les usagers à l'horizon 2024 et sur la potentielle mise en place par la région d'une tarification exceptionnelle pour les usagers de la ligne 14 après sa prolongation. Le conseil d'administration d'IDFM a récemment émis le souhait d'augmenter les tarifs des transports parisiens pour les usagers, augmentation qui devrait être votée en décembre 2023. Cela fait suite à de nouveaux besoins du réseau en prévision de son expansion et des jeux Olympiques de Paris 2024. Alors que le coût des transports pour les Franciliens avait déjà augmenté de 10 % au mois de janvier 2023, cette annonce présage de nouvelles difficultés pour les foyers et habitants précaires pour se déplacer dans la région. En outre, une des causes de cette situation réside dans le manque de volonté de la part du Gouvernement d'augmenter drastiquement les recettes fiscales provenant des entreprises, sources importantes de financement d'IDFM. Dans le même temps, la région prévoit la mise en place d'une tarification spéciale à destination des usagers de la ligne 14, qui desservira de nouvelles villes en Val-de-Marne et en Essonne et qui permettra d'accéder plus facilement et plus rapidement à l'aéroport d'Orly. Cependant, cette hausse des tarifs ne concernera que les usagers empruntant la ligne et achetant un ticket depuis les villes de banlieue hors zone 2 : cela pose ainsi un problème majeur quant à l'égalité d'accès aux transports entre les habitants de de la région. À noter que l'aéroport d'Orly est un bassin d'emploi majeur pour les habitants du Val-de-Marne et de l'Essonne et que de nombreux travailleurs doivent emprunter les réseaux de transports franciliens pour s'y rendre. Cette tarification exceptionnelle, couplée à l'augmentation générale des tarifs d'IDFM, précarisera davantage les usagers des territoires périphériques. Elle pourrait également présager des mesures similaires pour toutes les nouvelles lignes de métro qui desserviront des communes situées au-delà de la zone 2. Alors que la qualité du réseau de transports parisiens se dégrade, que le taux de précarité parmi toutes les couches de la population augmente et que la diversification et le prolongement des lignes de métro favorise l'augmentation des prix de l'immobilier dans les zones concernées, il est urgent de garantir l'égalité d'accès aux transports pour tous. D'une part, la tarification exceptionnelle appliquée à la ligne 14 doit être supprimée. D'autre part, le Gouvernement doit prendre ses responsabilités et exiger de la part des entreprises des recettes fiscales plus importantes, pour garantir une stabilité des tarifs pour les usagers. Les Franciliens ne doivent pas subir dans leur budget les conséquences d'un manque d'investissement de l'État dans le service public. Elle l'interroge donc sur les futures dispositions prises par le Gouvernement pour allouer au réseau de transports parisiens des moyens conséquents afin d'endiguer l'augmentation des tarifs pour les usagers.

Texte de la réponse

L'organisation des transports collectifs franciliens est une compétence relevant d'Île-de-France mobilités (IDFM). IDFM, dont sont membres la Région et les Départements franciliens, définit l'offre de transports urbains dans la région. Elle fixe la tarification et veille, notamment à travers les contrats qui la lient à la RATP et à la SNCF, à la qualité du service de transport. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales,

n'intervient pas dans les orientations d'IDFM. Pour autant, le Gouvernement est attaché à l'équilibre du financement des transports collectifs franciliens. La trajectoire financière d'IDFM a été profondément fragilisée par la crise sanitaire de la Covid-19 puis par le choc inflationniste. L'État a apporté un soutien financier historique de plus de 2 Md€ au titre des pertes de recettes tarifaires 2020 et 2021 induites par la chute de la fréquentation durant la pandémie. L'État a également accordé à IDFM une subvention de 200 M€ au titre de 2023 visant notamment à limiter les hausses tarifaires, dans un contexte inflationniste. Ces mesures ne sont toutefois pas de nature à assurer le financement pérenne du modèle économique et financier d'IDFM. Le protocole de financement entre l'État et IDFM, signé le 26 septembre 2023, permet d'assurer l'équilibre financier de long terme du système de transports collectifs franciliens pour la période 2024-2031, dans un contexte de développement de l'offre de transport et d'amélioration de la qualité de service. Le réseau de transports urbains d'Île-de-France va connaître une extension historique avec la mise en service du réseau du Grand Paris Express à l'horizon 2031 et de nombreux prolongements de lignes, ainsi qu'une modernisation accélérée grâce au déploiement de systèmes de conduite plus performants et au vaste programme de renouvellement du matériel roulant. L'accord de financement entre l'État et IDFM est un accord global qui permet d'assurer l'équilibre financier des transports collectifs jusqu'à la mise en service intégrale du Grand Paris Express. L'effort de financement est partagé entre les financeurs par l'activation des leviers fiscaux, tarifaires et contributaires. Ainsi, le protocole prévoit, à compter du 1er janvier 2024 : une revalorisation de +0,25 point en zone centrale du taux plafond du versement mobilité dû par les entreprises de plus de dix salariés ; la mise à contribution des touristes avec la création d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour, plafonné à 200 %, perçue en Île-de-France et affectée à IDFM. Ces engagements ont été intégrés à la loi de finances pour 2024. Pour sa part, IDFM s'est engagée 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, tout en préservant les intérêts des usagers et les équilibres entre financeurs. IDFM a ainsi : réévalué les contributions des collectivités territoriales sur la base des projections d'inflation ; augmenté les prix des titres de transport au 1er janvier 2024. L'abonnement mensuel Navigo s'élève à 86,40 €, soit une augmentation de +2,73 %, limitée à la hausse de l'inflation. Les tarifs des abonnements Navigo restent compétitifs puisqu'ils permettent aux usagers de se déplacer sur tous les réseaux franciliens, sans surcoût tarifaire. En outre, les titres de transport interzones bénéficient d'une progressivité tarifaire. Les titulaires d'un abonnement Navigo ne seront enfin pas concernés par une tarification spécifique de la ligne 14 et pourront se rendre, avec leur abonnement, jusqu'à Orly sans supplément.

Données clés

Auteur : Mme Clémence Guetté
Circonscription : Val-de-Marne (2e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 11659
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 1er janvier 2024
Question publiée au JO le : 26 septembre 2023, page 8463
Réponse publiée au JO le : 30 avril 2024, page 3483