



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

## Hausse du prix du passe Navigo

Question orale n° 505

### Texte de la question

M. Aurélien Taché interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur l'augmentation du prix du passe Navigo. À l'heure où approchent les jeux Olympiques et dans un contexte où une politique publique de transports ambitieuse à l'égard de la question écologique et environnementale se montre particulièrement nécessaire, on était stupéfait d'apprendre, énième soubresaut lors de l'annonce de la composition du nouveau Gouvernement, que l'on n'avait pas de ministre de plein exercice dédié à la problématique. Dans le même temps et sans que cela ne puisse faire débat, période de vacances et de vœux oblige, Île-de-France Mobilités (IDFM) répercutait sur les Franciliens et les usagers du réseau la hausse du prix du pass Navigo. Issue d'un protocole d'accord conclu en septembre 2023 entre le Gouvernement et IDFM, pour la période 2024-2031, cette augmentation s'inscrirait « dans un effort proportionné et juste des financeurs du système des transports publics franciliens » visant à garantir « la stabilité et la sérénité du financement d'IDFM ». Cet accord, entre deux droites, celle de la région et celle du Gouvernement, dont le dernier remaniement ne cache plus qu'elles sont intimement liées, fait lui-même suite à un rapport d'inspection rendu en juin 2023 par les services de Bercy (Inspection générale de l'environnement et du développement durable). Celui-ci avait jugé que la soutenabilité à long terme de la trajectoire financière de l'autorité organisatrice risquait d'être mise à mal. Alors que les besoins en matière de fonctionnement et d'investissement augmentent considérablement compte tenu du nécessaire développement du réseau de transport métropolitain, ce rapport préconise de les limiter. Frôlant l'indécence, il invite même à s'inspirer de Berlin (passe mensuel à 186 euros) ou Londres (passe mensuel à 280 euros) et à répercuter tant que possible les dépenses sur des hausses successives, régulières et doublées parfois de la tarification, au détriment donc des usagers, touristes, entreprises et collectivités locales d'Île-de-France. Aussi, à l'encontre de toutes les promesses de la présidente de la région Île-de-France pour justifier l'augmentation du prix du passe Navigo : « engagement en faveur de l'urgence écologique, doublement du réseau, trajets confortables et fiables, nouvelles dessertes des territoires, gain de temps et qualité de vie et bouclier tarifaire », M. le député répond : baisse du pouvoir d'achat, dégradation des conditions d'accueil du public dans les transports et dans des infrastructures inadaptées aux flux voyageurs, qualité de l'air médiocre voire nocive pour la santé dans les réseaux et infrastructures, travaux impactant lourdement les trajets sans retombées par la suite et suppression de trains et de gares. M. le député s'étonne qu'un Gouvernement qui n'a, à raison et tant mieux, pour les citoyens à bien des égards jamais réussi à mettre un terme à la doctrine du « quoi qu'il en coûte » imposé alors par la situation sanitaire et à sa suite par l'inflation, ait pu accepter, cet automne, de conclure un accord répercutant en l'occurrence sur les Franciliens et les usagers du réseau de transport, l'impact de l'inflation - au risque même de dissuader les usagers de recourir aux transports publics. A l'horizon d'un passe Navigo à plus 100 euros dans les prochaines années, la question de M. le député est simple : les français, les usagers, les touristes et les collectivités devront-ils continuer de payer l'ambition présidentielle affichée - à raison - de développer les réseaux de transports à Paris et dans les 10 plus grandes métropoles de France ? L'ambition française en matière de transports et « l'écologie à la française » ne méritent-elle pas mieux que des aides gouvernementales d'ordre exceptionnel ? M. le député espère que les discussions dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025 permettront de mettre un terme aux errances gouvernementales en matière de transports dont les répercussions se paient au prix fort pour les administrés. Les autorités organisatrices de mobilité ont besoin de dépenses d'investissement et de fonctionnement

pérennes. Elles ont besoin d'autonomie fiscale, notamment sur la fixation du versement mobilité. Ou au moins d'être entendues lorsqu'elles demandent à ce que les principaux pollueurs ou les principaux bénéficiaires des infrastructures soient aussi les principaux contributeurs. Les solutions sont nombreuses : taxes e-commerce, sur les SUV, sur les carburants d'avion, contributions sur le gasoil et les « sans plomb ». Il souhaite connaître sa position sur le sujet.

## Données clés

**Auteur :** [M. Aurélien Taché](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (10<sup>e</sup> circonscription) - Écologiste - NUPES

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 505

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** Transition écologique et cohésion des territoires

**Ministère attributaire :** Transition écologique et cohésion des territoires

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [23 janvier 2024](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [23 janvier 2024](#)

**Question retirée le :** 30 janvier 2024 (Retrait à l'initiative de l'auteur)