

La pass navigo à tarif unique retoqué au Sénat

Le 16 mai 2013 par [C.Dubois](#) Nogen

La loi déposée par la sénatrice du Val de Marne Laurence Cohen pour financer le pass navigo à tarif unique par une augmentation de la taxe de versement transport versée par les entreprises d'au moins dix salariés a été retoqué au Sénat ce jeudi 16 mai, faute de l'accord des parlementaires socialistes alors même que les élus socialistes avaient voté le principe du pass à tarif unique au sein du Conseil régional.

Une déception pour les élus communistes qui avaient déposé la loi. « *C'est, aux yeux des sénatrices et des sénateurs du groupe CRC, une nouvelle démonstration de l'impasse des politiques menées par ce gouvernement qui, austérité et réduction de l'action publique obligent, renonce à l'amélioration concrète de la vie de nos concitoyens* », a commenté le groupe CRC dans un communiqué.

Dans un communiqué, Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au sein du Conseil régional, a également pointé un « *double discours de la gauche* » tout en se félicitant de ce rejet, estimant que déjà « *le coût du seul dézouage du Pass Navigo le week-end (26 millions € par an) qui ne concerne qu'un usager francilien sur 30, aurait permis d'équiper en caméra de vidéosurveillance l'ensemble des trains en Ile-de-France.* »

Le pass navigo dézoué entre le 13 juillet et le 18 août

Les tenants du pass navigo à tarif unique ont néanmoins obtenu quelque chose aujourd'hui. **Le Conseil du STIF (syndicat des transports d'Ile de France) a voté ce même jour le dézouage du forfait du 13 juillet au 18 août dès cet été**, dézouage déjà opérationnel toute l'année les week-end et jours fériés. Par ailleurs, les usagers de la zone 1-5 bénéficieront pour les mois de juillet et août d'une réduction de 7,5 % de leur forfait Navigo mois et Solidarité Transport mois.

Pour ou contre le Pass Navigo à tarif unique ?

Le 14 mai 2013 par [C.Dubois](#)



Alors que l'augmentation d'une taxe des entreprises en faveur des transports publics d'Ile de France doit être discutée au Sénat le jeudi 16 mai, afin de financer le Pass navigo à tarif

unique, les sénateurs Front de Gauche, à l'initiative de la loi, ne ménagent pas leur peine pour convaincre sur le terrain.

Dès 7 heures du matin ce 14 mai, les sénateurs val de marnais Laurence Cohen et Christian Favier ainsi que des élus locaux comme le maire de Champigny, Dominique Adenot, étaient en gare de Villiers sur Marne pour tenter de convaincre des passants, pressés de ne pas louper le RER E ou calfeutrés pour quelques derniers instants dans la musique de leurs écouteurs.

Une seule zone pour 65 euros par mois



Ce projet prévoit un tarif de 65 euros pour une zone unique alors qu'il y en a actuellement 5 (contre 8 auparavant) et que les tarifs mensuels s'échelonnent de 65 à 113 euros. Une question de justice sociale pour les élus communistes. Voté dans son principe par le Conseil régional dès la fin 2011, il cherche encore son financement. Sa mise en œuvre nécessite de trouver environ 400 millions d'euros de ressources par an. La solution proposée via une loi déposée par Laurence Cohen, qui sera discutée au Sénat à partir du 16 mai, consiste à augmenter le versement transport des entreprises.

Le versement transport : qu'est-ce que c'est ?

Pour rappel, le versement transport (VT) est une taxe dont s'acquittent les entreprises privées et les administrations publiques de la région qui emploient au moins dix salariés. Cette taxe peut représenter jusqu'à 2,7% de la masse salariale (en fonction des lieux et tailles d'entreprises). En Ile de France, elle finance un peu moins de 40 % des frais de fonctionnement des transports publics et transite via le STIF (Syndicat des transports d'Ile de France) qui redistribue l'argent aux régies de transports comme la SNCF ou la RATP. Cette taxe a déjà été augmentée de 0,1% lors de la dernière loi de finance (ce qui rapportera 175 millions €) pour financer l'amélioration des transports.

Dézonage de la taxe Versement transport

La proposition de loi déposée par la sénatrice Laurence Cohen propose non pas d'augmenter le VT de manière unilatérale, mais d'en harmoniser le plafond entre les départements. Actuellement en effet, il y a trois zones en Ile de France : la zone 1 (Paris et les Hauts de Seine) a une taxe plafonnée à 2,7%, la zone 2 (qui correspond à l'unité urbaine de Paris composée de 412 communes et un peu plus de 10 millions habitants, à l'exception de celles déjà situées dans la zone 1) a une taxe plafonnée à 1,8% et la zone 3 (le reste des communes d'Ile de France situées en plus grande couronne) a une taxe plafonnée à 1,5%. La loi propose de plafonner la taxe à 2,7% pour l'ensemble de l'Ile de France (sauf les communes les plus limitrophes de la province, voire éventuellement toutes celles de la zone 3) et a évalué les recettes qui en découleraient à 668 millions d'euros dont 400 millions seraient consacrés au Pass navigo à tarif unique et le reste à l'amélioration des transports.

Pour motiver cette proposition, les sénateurs communistes indiquent que la participation des entreprises au financement du fonctionnement des transports publics d'Ile de France a baissé en part relative entre 2004 et 2011, passant de 39,3 % à 37,4 % tandis que celle des usagers est restée stable à 39% et que les contributions publiques ont progressé de 14,3 % à 20,2 %. Le coût global du fonctionnement des transports franciliens a pour sa part augmenté de 53,4 %, passant de 5,43 à 8,33 milliards d'euros annuels (source STIF). Les sénateurs insistent en outre sur l'intérêt pour les entreprises de bénéficier d'un bon réseau de transport pour leurs collaborateurs et précisent qu'en contrepartie de cette augmentation, elles diminueront les frais de remboursement obligatoire de 50% du pass navigo de leurs employés puisque ceux-ci paieront moins cher, soit une économie évaluée à 120 millions d'euros.

Ne pas uniquement appuyer cette taxe sur les salaires

La loi propose également de réfléchir à l'assiette de ce versement transport, afin de ne pas seulement l'indexer sur les salaires mais aussi d'autres paramètres comme le chiffre d'affaires, les actifs financiers, ainsi que d'étendre son rayon aux entreprises de moins de dix salariés.

Pas de majorité lors de la discussion en commission du Sénat

Lors de sa discussion en commission du Sénat (étape préalable à la discussion en séance publique avec tous les sénateurs) le 20 février, la loi a été critiquée non seulement pas la droite mais aussi par les élus socialistes, bien que ceux-ci aient voté le principe du pass navigo à tarif unique en Conseil régional fin 2011 (lors duquel les élus écologistes avaient menacé de ne pas voter le budget si ce principe n'était pas adopté). A l'issue de cette discussion en commission, aucun texte n'a pu être adopté, même par les représentants de la majorité. La discussion en séance publique a été proposée le 27 février, date à laquelle elle a été suspendue et renvoyée à nouveau le 16 mai.

« Ce n'est pas le moment de taxer les entreprises »

Pour les sénateurs UMP – mais aussi socialistes, ce n'est pas le moment de taxer les entreprises de 500 millions d'euros supplémentaires alors que beaucoup rencontrent déjà des difficultés économiques. Les risques de délocalisation et de moindre embauche sont également pointés, d'autant que la taxe est actuellement directement indexée sur la masse salariale. « Ces propositions sont un affront à la compétitivité des entreprises », pointe ainsi Gérard Cornu, sénateur UMP d'Eure et loir.

Un problème francilio-francilien ?

Des sénateurs de province ont aussi pointé le caractère purement francilien de cette proposition de loi, invitant à élargir le débat. « Il est un phénomène que tait le rapport : le mur tarifaire, pourtant bien connu des usagers des régions limitrophes, parfois haut de 1 à 3 : en Normandie, selon que vous descendez à Bueil ou à Bréval, distantes de 7 kilomètres, vous paierez 113 (ndlr : zone 5 du pass navigo) ou 335 euros. C'est, au-delà des problèmes franciliens, une question d'aménagement du territoire dont notre commission devrait se saisir », pointe ainsi le sénateur de l'Eure UDI Hervé Maurey. « Le mur tarifaire est la conséquence de la régionalisation de la gestion des transports, et c'est encore un débat complexe : faut-il créer des autorités organisatrices des transports interrégionales ? Mettre en place un véritable aménagement du territoire pour éviter l'éviction des populations aux franges de l'agglomération ? La proposition de loi ne prétend pas répondre à toutes ces questions, qui nécessiteraient un cadre beaucoup plus large », y répond Michel Billout, sénateur communiste de Seine et Marne, rapporteur de la proposition de loi.

De son côté, Philippe Esnol, sénateur socialiste des Yvelines, redoute l'incitation à l'étalement urbain de la proposition et remet en question son caractère social, arguant du fait qu'habiter en grande couronne est aussi un choix de qualité de vie. « Lier la tarification au revenu, comme la région strasbourgeoise l'a expérimenté, serait plus conforme à un principe d'équité », plaide-t-il.

La discussion devrait reprendre sur ce sujet le jeudi 16 mai.

3 réponses à Pour ou contre le Pass Navigo à tarif unique ?

1. Françoise Niel Aubin dit :

15 mai 2013 à 0 h 23 min

Bonjour.

Moi, je suis pour que le pass Navigo, comporte, le moins de tarifs, possible.

ce qui concerne, les infrastructures et les tarifs des transports en commun, de façon générale, je pense que considérant, les problèmes, écologiques, ils va devenir indispensable, que ce soit mieux pris en charge, par l'Etat, quitte à ce que ça génère, effectivement, peut être, certains impôts supplémentaires.

Certains trucs, moi, m'interpellent.

j'aimerais sa voir, pour quelle raison, par exemple, certains billets de train, coûtent plus cher, que d'autres destination, alors, que la distance, est moins longue ; ne serait il pas plus logique, de faire, des tarifs, qui tiennent compte, de la distance, et les réductions, étant alors calculées, par la carte, qui les génère.... Donc au pourcentage, strictement.

Enfin, je dis ça, pour ceux, qui paient le train, et qui me le racontent, ils trouvent ça illogique.

Parce que moi, je ne paie pas, je me fais aligner, quasiment à chaque fois.

Pour ce qui est des transposts, à Paris, ou en ile de France, moi, je suggère, de proposer, aux entreprises, qui acceptent, de proposer, une flexibilité des horaires, plus vaste, une diminution, de leur participation, de telle sorte, que certains usagers, puissent donc décaler leurs horaires, et éviter, les pics de fréquentation, comme j'ai eu, moi, l'occasion de le voir, dernièrement assez souvent.

Peut être serait il envisageable, aussi, de faire, un transport en commun, enfin, de proposer des lignes, qui contournent PARIS, pour ceux, qui ne peuvent que le traverser, parce qu'ils n'ont pas le choix. un peu comme le périphérique, mais sur rail.

Même si ça prendrait un peu plus de temps, pour se rendre au travail, si en compensation, le respect de la personne y gagne, ça vaut peut être le coup, d'y réfléchir.

2. Barnabé dit :

15 mai 2013 à 2 h 20 min

Bien que les distances parcourues dans Paris puissent sembler plus courtes que celles de banlieue, dans la réalité le réseau est beaucoup moins dense en banlieue. On ne peut donc pas vraiment dire que quelqu'un qui habite Aulnay bénéficie d'un meilleur service de transport que quelqu'un qui habite République. Donc cette idée d'un prix unique me semble plus juste que le système actuel.

3. Moreau Alex dit :

15 mai 2013 à 8 h 26 min

Nous, les travailleurs de chez Stanley avons de la chance que le Pass Navigo soit rembourser à 100%