

**SEANCE PLENIERE DU CONSEIL REGIONAL
Des 16 et 17 juin 2016****Rapport n° CR 146-16
CONDITIONS PRÉALABLES À LA LUTTE
CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR****AMENDEMENT**

Il est ajouté à la délibération un article rédigé ainsi :

« Dans le cadre de la lutte contre la pollution de l'air, le Conseil régional d'Île-de-France doit poursuivre le développement et encourager l'utilisation des transports collectifs, et des modes de circulations douces. Il doit impérativement disposer à cette fin de ressources nouvelles, tant en ce qui concerne le fonctionnement que l'investissement. La Présidente du Conseil Régional est donc mandatée pour interpeller le gouvernement afin que soient intégrées au projet de loi de finances rectificatif 2016 qui sera voté en juillet 2016, les dispositions législatives suivantes :

- La baisse du taux de TVA de 10% à 5,5% sur les transports publics afin de dégager des financements pour le Syndicat des Transports d'Île-de-France;
- L'augmentation du Versement transport de 2,85% à 3,5% dans les territoires du centre et de l'ouest parisien concentrant les plus grands quartiers d'affaires (quartier central des affaires, La Défense, Issy-Boulogne...) afin de dégager des financements pour le Syndicat des Transports d'Île-de-France;
- Une augmentation de la taxe locale sur les bureaux (TLB) dans les territoires du centre et de l'ouest parisien concentrant les plus grands quartiers d'affaires (quartier central des affaires, La Défense, Issy-Boulogne...) afin de créer une recette affectée au STIF lui permettant de financer un programme important d'investissement pour le renouvellement du matériel roulant ferré ;
- L'augmentation de la taxe additionnelle sur les parkings des grandes entreprises et des centres commerciaux (Taxe additionnelle sur les surfaces de stationnement) à Paris et dans les Hauts-de-Seine, afin d'apporter les financements nécessaires pour atteindre les objectifs définis par le PDUIF pour le développement du réseau cyclable et la résorption des 100 principales coupures urbaines d'Île-de-France. »

Exposé des motifs

L'incitation à l'usage des transports collectifs et aux circulations douces est un moyen reconnu pour réduire la pollution de l'air en Île-de-France. Aussi la Région doit-elle bénéficier de ressources financières conséquentes pour poursuivre leur développement. De même, la gratuité des transports mise en place lors des pics de pollution doit être soutenue financièrement.

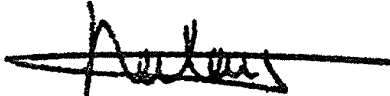
Les différents outils fiscaux spécifiques à l'Île-de-France ne permettent pas aujourd'hui d'apporter les financements pour atteindre les grands objectifs définis par le Schéma Directeur d'Île-de-France, en particulier sur le développement des transports publics et des circulations douces. Il est indispensable de les réformer en profondeur à court terme, et cela passe par des modifications législatives.

Pour un financement pérenne de la zone unique, il est nécessaire de chercher de financements pérennes. Le succès de la tarification unique auprès des usagers est avéré. Elle profite également aux entreprises, qui économisent en contrepartie 80 millions d'euros sur le remboursement à 50% des abonnements des salariés, et qui ont obtenu une exonération de la redevance pour création de bureaux. Les usagers et les collectivités ne peuvent être des variables d'ajustement d'autant que les usagers, notamment ceux de Paris et de petite couronne, ont été largement sollicités par les hausses tarifaires subies ces dernières années, suite notamment à la hausse de la TVA transports. Concernant la Région, si elle ne peut pas être davantage sollicitée, et il n'est pas plus acceptable qu'elle renonce à ses politiques sociales pour compléter ce financement, notamment à la tarification sociale pour les bénéficiaires de l'AME. Ce sont donc d'autres sources de financement que propose cet amendement.

Pour le développement des transports publics, il est nécessaire d'agir sur les deux principaux leviers fiscaux pour le financement du fonctionnement et des investissements dans les transports publics, soit la taxe locale sur les bureaux (TLB) et le versement transport (VT), ainsi que sur le retour de la TVA sur les transports publics à 5,5%. Les augmentations de TLB et de VT doivent être ciblées uniquement sur les territoires disposant des plus grandes richesses, afin de participer au rééquilibrage du développement économique vers l'est de la région et vers la grande couronne.

Le niveau de la taxe additionnelle sur les aires de stationnement doit être réévalué afin d'assurer le financement des aménagements programmés dans le cadre du PDUIF à l'horizon 2020 pour les circulations douces (réseau cyclable structurant et résorption des cent principales coupures urbaines), qui ne pourront être atteints dans le cadre des financements actuels mobilisés par les collectivités, très durement touchées par les baisses de dotations de l'Etat.

Le développement de l'usage du vélo est aussi fondamental pour l'amélioration des conditions de déplacements dans la région, pour l'amélioration de la qualité de l'air et par là de la santé publique. Une augmentation conséquente du nombre de déplacements à vélo sera obtenue grâce à des mobilisations financières adéquates (multiplication par 4 des investissements actuels pour les aménagements cyclables en Île-de-France, actuellement de l'ordre de 70 millions d'euros annuels). Cet objectif serait tout à fait atteignable grâce à la mobilisation d'une recette spécifique permettant de lever l'emprunt, comme le fait actuellement la Société du Grand Paris pour réaliser le Grand Paris Express.



Céline MALAISE