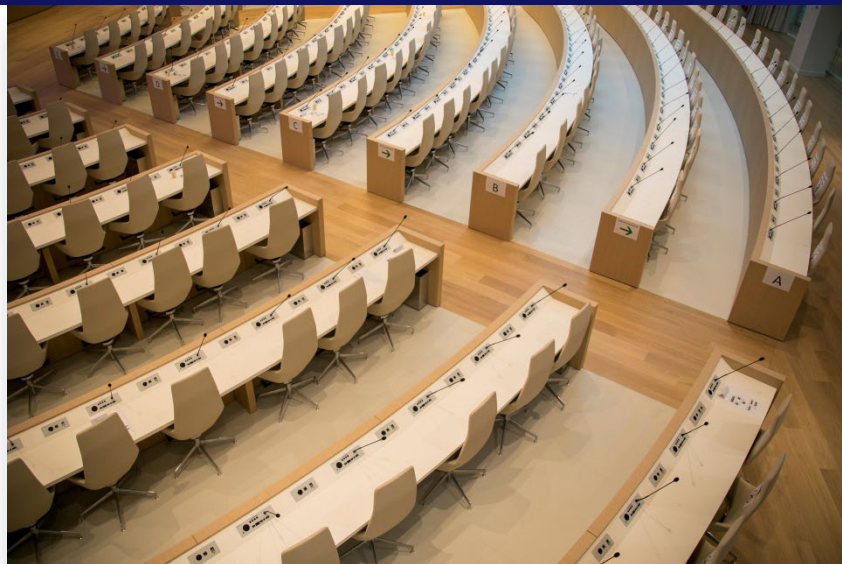


Séance plénière des 20 et 21 décembre 2023

Amendements déposés BP 2024 - Titre I



Conseil régional

2 rue Simone Veil – 93400 SAINT-OUEN
Tél. : 01 53 85 53 85 – Fax : 01 53 85 53 89
www.iledefrance.fr

Conseil régional

La France Insoumise et apparentés

CONSEIL RÉGIONAL DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056 : Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Il est ajouté dans l'article 2 un alinéa supplémentaire, rédigé ainsi :

Pour répondre aux besoins de financement actuels et à venir d'Île-de-France Mobilités, la Présidente du Conseil Régional est mandatée pour obtenir du gouvernement :

- *Une hausse ciblée du versement mobilité sur les entreprises ayant réalisé des superprofits sur l'année écoulée ;*
- *Une TVA réduite à 5,5% sur les transports en commun ;*
- *Une augmentation de la taxe de séjour pour les palaces et hôtels de tourisme 5 étoiles ;*
- *L'instauration d'une taxe de séjour additionnelle pour les locations de très courtes durées de type Airbnb ;*
- *Une hausse des droits de mutation à titre onéreux pour toute transaction d'un montant supérieur ou égal à un million d'euro ;*

Exposé des motifs de l'amendement :

FINANCEMENT DES TRANSPORTS :

DE NOMBREUSES SOLUTIONS EXISTENT POUR ÉPARGNER LES USAGERS ET LES COLLECTIVITÉS

Depuis 2016, l'effort de financement des transports publics franciliens repose pour l'essentiel sur les usagers. De 2016 à 2024, il est ainsi passé de 70€ à 86,40€. Sur la même période par exemple, la versement mobilité dû par les entreprises situées à Paris et en petite couronne aura augmenté dans des proportions trois fois moindres.

Après une hausse historique des titres de transport de plus de 12% l'année dernière, nous nous dirigeons donc vers une nouvelle hausse à hauteur d'inflation plus 1 point.

Cette décision prise par la Présidente Valérie Pécresse est concomitante d'une dégradation considérable des conditions de transports des Franciliennes et Franciliens qui sont excédées par les deux années écoulées de galères quasi quotidiennes. Il s'agit là d'une triple erreur :

- Sur le plan social, cela revient à pénaliser davantage encore les Franciliennes et les Franciliens toujours largement touchés par le contexte inflationniste
- A l'heure de la lutte contre le réchauffement climatique, cette hausse constitue par ailleurs un contresens écologique historique. Comment inciter les Franciliennes et les Franciliens à se détourner de la voiture individuelle pour les transports collectifs lorsque ces derniers, en plus d'être défaillants, voient leur prix augmenter.
- Sur le plan financier enfin, cette deuxième hausse consécutive risque de provoquer un effet d'éviction susceptible d'altérer les recettes tarifaires de l'autorité organisatrice.

Pourtant, à l'heure de la crise sociale et climatique, il est possible de construire un autre modèle de financement permettant d'épargner les usagères et usagers des transports du quotidien ainsi que les collectivités

D'abord en faisant contribuer davantage les entreprises via une hausse ciblée du VM. Elles sont les premières bénéficiaires d'un réseau de transport public dense et fiable. La région Île-de-France représente 30% de la richesse nationale et 4% du PIB de l'Union européenne. Les grosses entreprises du territoire peuvent être mis davantage à contribution.

Ensuite en faisant contribuer le secteur du tourisme. Paris (donc l'Île-de-France) est la première destination touristique au monde. Alors que plus de 30 millions de touristes empruntent chaque année le réseau de transport francilien, cette industrie ne contribue pas au financement des transports.

En taxant, enfin, la spéculation immobilière. Le foncier est directement corrélé à la qualité de sa desserte. La flambée des prix de l'immobilier autour des futures gares du Grand Paris Express en témoigne. Il convient donc de mettre le foncier davantage à contribution.

Le Président du groupe :

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, sharp strokes that form a stylized, abstract shape.

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023**Rapport n° CR 2023-056****Projet de budget pour 2024**

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

L'article 2 de la délibération est complété comme suit :

« Le Conseil régional interpelle l'État pour que soit mise en place, sur le territoire francilien, une taxe dissuasive, calculée au poids, sur les véhicules de particuliers de type "Sport Utility Vehicle" (SUV). Le produit de cette taxe sera affecté au développement et à la sécurisation des équipements cyclables en Ile-de-France. »

Les autres articles sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs :**POUR LA CRÉATION D'UNE TAXE DISSUASIVE SUR LES SUV DONT LE PRODUIT SERA AFFECTÉE AU DÉVELOPPEMENT DES ÉQUIPEMENTS CYCLABLES**

Les SUV sont devenus, depuis 2007, un des premiers types de véhicules vendus en France. À Paris et à Lyon notamment, ils représentent plus de la moitié des voitures immatriculées.

L'engouement pour ces véhicules a cependant un impact environnemental très néfaste selon l'Agence internationale de l'énergie, qui alerte sur la surconsommation qu'ils génèrent : ces dix dernières années, les SUV ont été la deuxième source de croissance des émissions de CO₂, et si leur nombre continue de croître de la même manière ces prochaines années, ils ajouteront selon l'Agence deux millions de barils de pétrole chaque jour à la demande mondiale en 2040, effaçant ainsi l'apport de 150 millions de voitures électriques.

Dans de nombreuses métropoles européennes, des mesures sont à présent étudiées pour limiter voire interdire la circulation de ces véhicules extrêmement polluants, mais aussi dangereux en termes de sécurité routière (au Royaume-Uni une étude de 2019 a montré que ces véhicules lourds tuent deux fois plus de piétons que les autres).

Actuellement, Londres, Berlin, Bruxelles et Paris envisagent l'interdiction et/ou la mise en place d'une taxe dissuasive sur les SUV.

Ces mesures de bon sens sanitaire et environnemental, pour être efficaces, doivent pouvoir s'appliquer à l'échelle du territoire régional. Le produit de cette taxe sera affecté au développement et à la sécurisation des équipements cyclables en Ile-de-France et notamment du VIF, issu du projet associatif RER Vélo.

La Région doit donc dès à présent solliciter l'État afin qu'une taxe, réellement efficiente, soit mise en place ce qui implique une révision du malus voté dans le cadre du PLF 2021, qui exclut les véhicules de plus 1800 kg, rendant cette taxe inopérante pour la majorité des véhicules qui devraient être concernés.

Céline MALAISÉ
Présidente de groupe





Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

Il est ajouté, dans l'article 2 de la délibération, un alinéa supplémentaire, rédigé ainsi :

« Pour répondre à la crise sociale qui aggrave la crise du logement en Ile-de-France, le Conseil régional d'Île-de-France abandonne toute mesure visant à limiter la construction de logements, dont la clause anti-ghetto dans les dispositifs régionaux d'aide au logement et dans le projet de SDRIF-E.

Pour répondre à la crise sociale qui aggrave la crise du logement en Ile-de-France, le Conseil régional d'Île-de-France demande au Gouvernement et au Parlement des mesures fortes et urgentes en faveur de la relance massive de la construction et la réhabilitation de logements publics en Ile-de-France.

Le Conseil régional affirme sa volonté de disposer de ressources nouvelles pour accompagner cette réponse aux besoins des Franciliennes et des Franciliens, pour répondre à la pénurie historique de logements et pour rééquilibrer le développement économique vers l'est francilien et la grande couronne.

La Présidente du Conseil Régional est mandatée pour obtenir du gouvernement les nouvelles recettes suivantes pour le logement en Ile-de-France :

- *Une profonde modification du zonage et des taux de la redevance pour création de bureaux (RCB) afin d'en faire un outil plus volontariste en faveur du développement de l'activité à l'est, au nord et au sud de l'Ile-de-France, et en grande couronne, et afin d'arrêter la concentration de l'immobilier tertiaire toujours plus au centre et à l'ouest de la Région ;*
- *La suppression de l'exonération de la redevance pour les opérations de renouvellement de bureaux dans les zones fortement pourvues, notamment afin d'encourager la transformation de bureaux en logements dans les zones à très forte dominante emploi et ainsi optimiser le produit de cette recette régionale ;*
- *La multiplication par quatre de la taxe sur les logements vacants (passage de 12,5% à 50% de la VLC la première année et de 25% à 100% de la VLC la deuxième année) afin de mobiliser les dizaines de milliers de logements vacants de longue date en Ile-de-France ;*
- *La création d'une taxe additionnelle à la taxe foncière pour les territoires en déficit de logements publics afin d'abonder l'aide aux maires bâtisseurs et permettre aux collectivités de financer les équipements publics accompagnant la construction de logements et lever le principal frein à une relance durable de la construction de logements en Ile-de-France ;*

- L'augmentation de 50 000 euros à 250 000 euros du montant de l'amende à acquitter par les propriétaires louant leurs logements comme meublés touristiques de façon illégale.

Par ailleurs, le Conseil régional demande au gouvernement et au Parlement l'étude de dispositions d'exception spécifiques à l'Ile-de-France afin de réduire les délais de passation de marchés des bailleurs sociaux, d'instruction des permis de construire des logements sociaux et d'autorisations préalables à la construction ».

Exposé des motifs

HIVER 1954 – 2024 : 70 ANS DE L'APPEL DE L'ABBÉ PIERRE



RÉPONDRE À LA PÉNURIE HISTORIQUE DE LOGEMENTS ET À L'URGENCE SOCIALE : DES RESSOURCES NOUVELLES POUR LE LOGEMENT ABANDON DE LA CLAUSE ANTI-GHETTO

A la crise de l'accès des Franciliens au logement s'ajoute la crise sociale d'ampleur qui s'abat sur notre pays. Avec 783 000 demandes de logements en souffrance fin 2022, l'Ile-de-France connaît une pénurie historique, sans précédent. Il est nécessaire d'agir pour que le droit au logement reste effectif en Ile-de-France. Pour cela, de nouvelles recettes sont nécessaires pour une politique publique régionale du logement d'urgence, d'envergure et solidaire.

Il faut inverser la baisse budgétaire régionale alors qu'il y a bientôt 800 000 demandeurs de logement social, que le nombre de SDF explose, que 70% des Francilien-ne-s sont éligibles au logement social, qu'1 million sont mal-logés, que les budgets familiaux sont plombés par le coût du logement et les conséquences de la crise sanitaire...

De nouvelles recettes doivent être mobilisées pour relancer la construction, répondre urgemment à la crise sociale avec son nombre de mal-logés qui va augmenter et atteindre les grands objectifs définis par le Schéma Directeur d'Ile-de-France en particulier la construction de 70 000 logements par an, la mobilisation des logements peu ou pas utilisés, et le rééquilibrage habitat-emploi. L'augmentation de l'objectif annuel légal de construction de logements à 100 000 doit être encouragée.

Nous proposons donc de mandater la Présidente de région afin que l'Etat prenne ses responsabilités pour garantir le droit effectif à un logement digne à travers la mobilisation de nouvelles recettes fiscales redistributrices et fléchées sur la construction de logement social en Ile-de-France. Ces recettes fiscales nouvelles devront s'accompagner de mesures systémiques pour soutenir la construction à l'image de permis dérogatoires et de procédures d'urgence pour la passation des marchés d'études et de travaux des bailleurs ou pour le compte de bailleurs sociaux.

Par ailleurs, en cohérence avec la gravité de la situation et avec les déclarations dans la presse de l'exécutif fin 2023, l'exécutif abandonne toute mesure visant à limiter la construction de logements, dont la clause anti-ghetto dans les dispositifs régionaux d'aide au logement et dans le projet de SDRIF-E.

Tel est le sens de cet amendement.

Céline MALAISE
Présidente de groupe



CONSEIL RÉGIONAL DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024

Titre I - Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Un nouvel article est ajouté et rédigé comme suit :

“La Présidente du Conseil Régional demande au gouvernement d’inclure, dans le cadre de la discussion en seconde lecture du Projet de Loi de Finances pour 2024, les carburants pour les jets privés et d’affaires dans ceux pouvant faire l’objet d’une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants, afin de mettre fin à cet avantage fiscal et dégager des marges de manœuvre financières pour financer l’amélioration des transports du quotidien en Ile-de-France.”

Exposé des motifs de l'amendement :

FINANCER LES TRANSPORTS EN COMMUN D'ÎLE-DE-FRANCE PAR UNE MAJORATION DES CARBURANTS DE JETS PRIVÉS ET D'AFFAIRES

Alors que le besoin de financement des infrastructures de transport est considérable, l'inclusion des carburéacteurs et de l'essence d'aviation dans la liste des carburants pouvant faire l'objet d'une majoration du tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finaux sur leur territoire apparaît comme une opportunité à saisir.

Après des mois de négociations avec l'État pour obtenir de nouvelles ressources pour financer nos transports en commun, nous avons le devoir de porter à la connaissance de l'État les alternatives que nous estimons bénéfiques pour l'intérêt général.

Il est nécessaire de rappeler que l'usage d'un avion de tourisme est 5 à 14 fois plus polluant qu'un vol réalisé sur une ligne commerciale, 50 fois plus polluant qu'un trajet en train et que près de 60 % des émissions générées par l'aviation de tourisme en France sont liées à deux aéroports, dont celui de Paris-Le Bourget. C'est pourquoi solliciter l'État pour introduire ces carburants dans ce champ de majoration, afin de participer aux financements des transports en commun de notre Région, est une mesure socialement juste. Il en va du principe d'égalité entre les différents contributeurs.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

Conseil régional
Pôle Écologiste

CONSEIL RÉGIONAL DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024

Titre I - Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Un nouvel article est ajouté et rédigé comme suit :

“La Présidente du Conseil Régional demande au gouvernement d’augmenter les taux de la taxe de solidarité sur les billets d’avion dite « taxe Chirac » afin d’en affecter une fraction en direction des Régions pour financer des investissements dans l’amélioration des transports du quotidien.”

Exposé des motifs de l'amendement :

**FINANCEMENT DES TRANSPORTS
UNE MAJORATION DES TAXES SUR LE SECTEUR DE L’AÉRONAUTIQUE POUR FINANCER
L’AMÉLIORATION DES TRANSPORTS DU QUOTIDIEN**

Depuis 2020, la taxe de solidarité sur les billets d’avions se répartie entre le fonds de solidarité pour le développement (FSD) afin financer le secteur de la santé (vaccination, Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, UnitAid) pour 210 millions d’euros et l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dans la limite d’un plafond de 230 millions d’euros, réduit à 163 millions d’euros par l’alliance parlementaire des droites.

Selon les études, le transport aérien représente 4 à 6% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial alors que seule 11 % de la population mondiale a pris l’avion en 2018 et que 1 % de la population mondiale est responsable de la moitié des émissions de gaz à effet de serre liées à l’aérien. Selon le bilan carbone du territoire parisien, l’avion représente 33% des émissions de gaz à effet de serre, ce qui en fait, et de loin, le principal facteur d’émission.

Il est donc légitime de taxer davantage les déplacements très polluants d’une minorité de privilégiés pour financer l’amélioration et le développement de l’offre de transports en commun pour tous. C’est un levier essentiel pour atténuer l’impact des dérèglements climatiques et s’adapter à leurs effets ! La décision du Parlement en 2020 d’affecter une fraction de cette taxe aux infrastructures de transport est, en ce sens, de bon aloi.

Les écologistes proposent, par cet amendement, fidèles à leur combat pour la décentralisation des compétences et l’accroissement de l’autonomie fiscale des collectivités, d’accentuer l’effort pour les infrastructures de transports en confiant une fraction des recettes aux Régions, suite à une hausse décidée par le gouvernement dans le Projet de Loi de Finances en deuxième lecture au Parlement.

En 2022, 57,48 millions de passagers ont transité par l’aéroport de Roissy et 29,19 millions par celui d’Orly. Une hausse de 2€ de la taxe par passager-ères pour les classes économiques et de 10€ pour les classes supérieures sont susceptibles d’apporter à l’Île-de-France une recette supplémentaire de 200 millions d’euros dès 2024 pour le financement des investissements dans l’amélioration des transports du quotidien.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

CONSEIL RÉGIONAL DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056 : PROJET DE BUDGET POUR 2024

Titre I - Dispositions relatives aux ressources

Texte de l'amendement :

Un nouvel article est ajouté et rédigé comme suit :

“La Présidente du Conseil Régional demande au gouvernement qu’une partie de la taxe sur les services du numérique soit rétrocédée aux régions.”

Exposé des motifs de l'amendement :

**POUR UNE PARTICIPATION DES GÉANTS DU NUMÉRIQUE AU SOUTIEN
AUX ACTEURS ÉCONOMIQUES RÉGIONAUX**

Les géants du numérique sont beaucoup moins imposés que les entreprises classiques ancrées sur notre territoire. Nombre d'entreprises franciliennes ont subi les conséquences de la crise sanitaire quand les GAFAM ont profité de cette crise grâce à la digitalisation accélérée de l'économie et du télétravail.

La France a adopté le 24 juillet 2019 une taxe sur les géants du numérique sur la fourniture de prestations de ciblage publicitaire, la mise à disposition d'un service de mise en relation entre internautes et la vente de données collectées en ligne à des fins de ciblage publicitaire lorsque les sommes encaissées dépassent 750 millions d'euros au niveau mondial, dont 25 millions sont rattachables à la France.

La « taxe GAFA » devrait rapporter environ 800 millions d'euros à la France en 2024 selon le projet de loi de finances présenté par le gouvernement, soit les recettes les plus importantes depuis son entrée en vigueur. Cette taxe a déjà rapporté 277 millions d'euros en 2019, 375 millions d'euros en 2020, 474 millions d'euros en 2021, 591 millions d'euros en 2022 et devrait s'établir à 670 millions d'euros en 2023 selon les prévisions. Elle est donc en constante augmentation (+150% de recettes fiscales en 5 ans).

La Région, cheffe de file en matière économique, joue un rôle clé dans le soutien aux acteurs économiques. D'ailleurs, elle devrait davantage soutenir les structures vertueuses (comme celles de l'ESS) qui prônent un modèle économique alternatif tourné vers le respect de notre environnement et des salarié·es.

Nous mandatons la Présidente de la Région pour demander au gouvernement qu’une partie de la taxe sur les services du numérique soit rétrocédée aux régions.

Le Président du groupe :



Kader Chibane

Amendement N° 386



Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

Un alinéa est ajouté à l'article 2, rédigé comme suit :

« Le Conseil régional mandate la Présidente pour interpeller le Gouvernement et l'ensemble des Parlementaires afin d'obtenir 500 millions d'euros par an de recettes complémentaires à l'accord du 26 septembre 2023 par la mobilisation – courant 2024 – de nouvelles recettes parmi les propositions ci-dessous :

- l'annulation totale ou partielle des avances remboursables dues par Ile-de-France Mobilités à l'Etat ;
- la tenue de l'engagement pris par l'Etat de participer au fonctionnement du Grand Paris Express par une recette de fonctionnement dédiée à Ile-de-France Mobilités ;
- la création d'une zone premium pour le versement mobilité réservée à Paris et de tout ou partie du département des Hauts-de-Seine ;
- l'augmentation de la taxe de séjour pour les 3 étoiles et plus ;
- la modernisation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux ;
- la majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1 million d'euros, sans impact pour la part des droits de mutation revenant aux collectivités ;
- l'augmentation de 50% des redevances pour l'aviation d'affaires ;
- l'étude du transfert, à Ile-de-France Mobilités, du pouvoir de fixer le taux et le zonage du versement mobilité ce qui permettra, à l'avenir, de tenir compte de la particularité de l'Ile-de-France vis-à-vis de la province ;
- l'étude d'une contribution des colis des plateformes numériques ;
- la mise en place d'une écotaxe pour les poids-lourds ;
- à défaut de la mise en œuvre d'une ou de mesures ci-dessus, la baisse nationale de la TVA dans les transports publics du quotidien à 5,5%. »

Les alinéas sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs

L'accord du 26 septembre 2023 signé par Valérie Pécresse et Clément Beaune ne règle rien et pèse lourdement sur les usagers et les collectivités

Le 17 juillet dernier, Clément Beaune, ministre des Transports et Valérie Pécresse, présidente d'Ile-de-France mobilités (IDFM), scellaient un pacte. Face aux besoins financiers de l'autorité organisatrice des transports franciliens, la présidente et le ministre s'accordaient sur des hausses tarifaires pour plus de 10 millions d'usagers quotidiens contre de nouvelles recettes fiscales, indispensables au fonctionnement du réseau. Ils étaient alors une clé de répartition appliquée à ces nouvelles recettes : 52 % devaient provenir des usagers et des collectivités membres d'IDFM, 48 % de ressources fiscales votées par le Parlement. Dès le lendemain, sans prendre soin de concerter l'ensemble des collectivités membres d'IDFM, Valérie Pécresse approuvait ce deal.

Dès 2010 et l'engagement du plan de mobilisation pour les transports et du Grand Paris express, l'impérieuse nécessité de doter IDFM de ressources supplémentaires était connue. Elle aboutira à plusieurs hausses du versement transport d'alors. Tout au long du premier mandat de Valérie Pécresse, le couvercle a été mis sur cette nécessité en raison de candidatures aux élections régionales puis présidentielle. Pourtant, la crise sanitaire et les pertes historiques d'IDFM enregistrées en 2020 constituaient une alerte et une occasion historique de dialoguer avec l'Etat du financement durable des transports de la région capitale. Il n'en a rien été ! Valérie Pécresse accepta, au contraire, un accord avec l'Etat qu'elle jugea « historique » alors qu'il ne couvre même pas les pertes liées à la crise sanitaire et endette IDFM jusqu'en 2032. « Les voyageurs ne seront pas appelés à payer le prix de la crise Covid » déclarait alors la présidente-candidate. L'essentiel était de reporter quoiqu'il en coûte une hausse tarifaire après élections régionales...

Or, les finances d'IDFM restaient bel et bien dans le rouge. En janvier 2022, l'agence de notation Moody's a dégradé la note de l'autorité organisatrice. Les élections passées, un trou de 850 millions d'euros a été rendu public. L'équilibrage urgent du budget de fonctionnement d'IDFM est enfin devenu un sujet prioritaire. Après des semaines de vrai-faux bras de fer médiatique, l'État concéda une aide exceptionnelle de 200 millions d'euros (qui n'a toujours pas été versée à ce jour). Valérie Pécresse vota une hausse inédite des tarifs, comprise entre 10,5 % et 31,6 % en fonction des titres de transports. Une première depuis la création du syndicat des transports en 1959 !

C'est dans ce contexte que, le 26 septembre dernier, Valérie Pécresse et Clément Beaune signaient dans la précipitation un deal politique mettant fin à deux ans de tensions entre le ministre parisien et la présidente de Région sur fond de finances alarmantes d'Ile-de-France mobilités. Le protocole signé prévoit des hausses des tarifs de 2024 à 2028 voire 2031, comprises entre l'inflation et l'inflation + 1 %. Il intègre également une hausse des contributions obligatoires des membres d'Ile-de-France mobilités et de nouvelles recettes tarifaires : une hausse de 0,25 point du versement mobilités à Paris et en petite couronne ainsi qu'une taxe additionnelle à la taxe de séjour.

L'équilibre convenu en juillet 2023 entre Valérie Pécresse et Clément Beaune vole en éclats. Les usagers et les collectivités fourniront à terme le plus gros effort, avec 25 % des nouvelles recettes en 2024 et 63 % en 2031. Dans le même temps, cet accord réduira progressivement la part du versement mobilité dans les recettes d'IDFM. De parfaits vases communicants en somme.

Ce protocole, remis en cause au sein même de la majorité présidentielle au Parlement, ne règle en rien la situation. C'est une rustine, à l'image des accords intervenus en 2020 et 2022 entre l'Etat et IDFM. Il vient prolonger le modèle de financement d'IDFM sans régler la question de sa pérennité à l'heure de l'urgence climatique et à l'aune de la mise en service de 300 km de nouvelles lignes, toutes lancées lorsque la gauche dirigeait la Région.

Pire, ce protocole ne couvrira pas les besoins de financement d'IDFM après 2028, année des élections régionales. Le déséquilibre entre les besoins financiers et les nouvelles recettes se creusera à nouveau et devrait atteindre 100 millions d'euros annuels dès 2028.

Cette réalité augure d'importantes hausses tarifaires dont la prochaine majorité régionale issue des urnes en 2028 aura la responsabilité d'arbitrer. Encore une fois, ce sont des intérêts immédiats et trop particuliers qui président aux choix des droites régionale et nationale. Encore une fois, les petits calculs et destins politiques ont compté dans ces décisions. Encore une fois, ce sont les usagers et l'intérêt général qui en payent le prix fort.

Ce protocole très politique vient clôturer – provisoirement – les discussions sur la pérennité du modèle de financement d'IDFM. Pourtant, des propositions de nouvelles recettes épargnant les usagers et vertueuses pour l'environnement existent. Le sujet reste entier devant l'insuffisance de ce protocole et de besoins d'offres nouvelles considérables, bien au-delà des lignes du Grand Paris express.

Pourtant, le maintien d'une offre de transports réduite sur de nombreuses lignes est une réalité inacceptable. La diminution des embauches et des formations en 2021, conséquence directe de la baisse de l'offre malgré la sortie de crise sanitaire, aggrave aujourd'hui encore la pénurie de conductrices et conducteurs. Le refus d'IDFM de prendre en charge des revalorisations salariales

suffisantes pour pérenniser les agents en place et recruter davantage est lourd de conséquences. Les transformations profondes des opérateurs et du réseau pour le plonger dans le bain à remous de la privatisation aggravent les difficultés. L'impréparation de ce grand saut dans le vide inquiète et oblige même les plus dogmatiques à mettre en sourdine leurs certitudes et à repousser le calendrier de la privatisation sans toutefois répondre à sa soutenabilité financière.

Alors que la réussite des Jeux de Paris 2024 obnubile – à juste titre – les décideurs, force est de constater que rien n'est réglé pour le financement des transports publics franciliens. Mieux, le big-bang de la privatisation et ses coûts sociaux et budgétaires pharaoniques resurgiront après les Jeux de Paris. Il sera alors peut-être trop tard pour éviter un fiasco social, organisationnel et financier. Ni les finances publiques, ni l'économie de notre région, ni l'urgence climatique, ni les usagers n'ont besoin d'une telle période d'incertitudes.

Face au caractère incomplet de l'accord du 26 septembre 2023 et au choix politique d'augmenter le prix du passe Navigo pour les usagers en 2024, 2025, 2026, 2027 et 2028, il est nécessaire de poursuivre les discussions avec le Gouvernement et le Parlement pour obtenir davantage de ressources pour Ile-de-France Mobilités afin de redéployer de l'offre de transports au-delà des mises en service prévue d'ici 2030, de revalorisation des salaires des salariés des transports, de contenir les tarifs, d'étendre la tarification sociale et de faire face à l'inflation. Nos propositions comportent à la fois des mesures d'urgence, des propositions à moyen-terme et des pistes d'études.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline MALAISE
Présidente de groupe

Amendement N° 387



Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

Il est ajouté un alinéa à l'article 2 rédigé ainsi :

« Le Conseil régional d'Île-de-France interpelle le Gouvernement et le Parlement afin qu'ils prennent toutes les mesures nécessaires pour lutter contre l'évasion fiscale qui prive les finances publiques d'au moins 100 milliards d'euros chaque année et réduit les interventions de la puissance publique pour la population.

Le Conseil régional d'Île-de-France, pour agir en ce sens, s'engage à ne plus financer les entreprises qui usent d'outils d'optimisation ou d'évasion fiscale illégaux. »

Les articles suivants sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs :

AGIR CONTRE L'ÉVASION FISCALE EN SUPPRIMANT LES AIDES AUX ENTREPRISES AYANT RECOURS À L'ÉVASION FISCALE

L'accélération de la financiarisation de l'économie est visible, à intervalles réguliers, avec des scandales tels que les *Paradise Papers*, *Pandora Papers*, *Offshore Leak*, *OpenLux*, *Panama Papers*, *Swiss Leaks*, etc.

Ces révélations portent à la connaissance de l'opinion publique l'ampleur d'un vol organisé à l'échelle mondiale et industrielle qui prive les États de centaines de milliards d'euros dont la France. Les exemples de fraudes fiscales de personnalités, de dirigeants d'entreprises ou de grandes entreprises multinationales ou non font régulièrement la Une de la presse. Ils révèlent les injustices sociales d'un système fiscal et mettent à mal les discours de certains responsables politiques qui oublient la fraude fiscale pour ne stigmatiser que les fraudeurs sociaux.

La Région Ile-de-France, qui souhaite devenir la première place financière européenne, doit se montrer exemplaire dans la lutte contre l'évasion fiscale. Elle doit ainsi interpeller l'Etat afin qu'il prenne toutes les mesures de contrôle et de sanction. A son échelle, l'Île-de-France doit se montrer irréprochable et sécuriserait également ces recettes assises pour partie sur des taxes et contributions pouvant faire l'objet de fraudes ou d'optimisations.

L'attribution d'aides régionales aux entreprises doit également exclure toutes les entreprises qui prennent part à des stratégies d'évasion et d'optimisation fiscales.

Tels sont les objets de cet amendement.

Céline MALAISE
Présidente de groupe

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023**Rapport n° CR 2023-056****Projet de budget pour 2024**

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

Un alinéa est ajouté à l'article 2 de la délibération, rédigé comme suit :

« Le Conseil régional mandate la Présidente pour proposer une délibération qui interdit à notre collectivité de recourir à l'emprunt auprès de banques ou de filiales qui :

- sont présentes dans des paradis fiscaux ;
- qui poursuivent leurs activités, de façon directe ou indirecte, au sein ou avec la Fédération de Russie et la Biélorussie ;
- financent les énergies fossiles ou les activités à fortes émissions de gaz à effet de serre (pétrole, schiste, charbon...) dans des pays non signataires des accords de Paris (COP 21) ou de Dubaï (COP 28).

Exposé des motifs :**RECOURIR À L'EMPRUNT AUPRÈS DES SEULES BANQUES ABSENTES DES PARADIS FISCAUX, DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE, DE BIÉLORUSSIE ET DE PAYS NON-SIGNATAIRES DES ACCORDS INTERNATIONAUX EN FAVEUR DU CLIMAT**

La Région Ile-de-France, qui souhaite devenir la première place financière européenne, doit se montrer exemplaire dans la lutte contre l'évasion fiscale. Elle doit ainsi s'engager à ne recourir à l'emprunt qu'auprès des seules banques ou filiales qui ne sont pas présentes dans des paradis fiscaux et au sein de la Fédération de Russie en raison de la guerre qu'elle a déclenchée sur le territoire de l'Ukraine. Cette exclusion doit également concerner les banques ou filiales présentes en Biélorussie, allié de la Fédération de Russie.

Par ailleurs, si l'exécutif francilien s'enorgueillit de sa stratégie de financements verts et responsables, communément appelés les *Green bounds*, il doit maintenant passer à la vitesse supérieure et s'engager rapidement dans un recours systématique aux seules banques excluant le financement d'activités à une empreinte carbone colossale, notamment dans les pays non-signataires des accords de Paris (COP 21) ou de Dubaï (COP 28).

Comme le révèle le rapport des Amis de la Terre France et d'Oxfam France de novembre 2019, « l'empreinte carbone des banques françaises représente au total 4,5 fois les émissions de gaz à effet de serre de la France entière. À elles seules, BNP Paribas, Crédit Agricole et Société Générale émettent chacune plus que le territoire français, compromettant l'objectif de contenir le réchauffement global sous la barre de 1,5 °C ». Par ailleurs, des banques et leurs filiales poursuivent leurs activités dans des pays hostiles à la réduction des gaz à effet de serre et non-signataires des accords de Paris et de Dubaï. La Région Île-de-France doit immédiatement mettre fin aux contrats qui la lient à ces banques et s'engager dans une stratégie réellement vertueuse financièrement.

Céline MALAISÉ
Présidente de groupe

Amendement N° 389



Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

Il est ajouté un article à la délibération, rédigé ainsi :

« Le Conseil régional mandate sa Présidente pour travailler avec l'État à la mise en place d'une taxe à caractère dissuasif pour lutter contre l'artificialisation des terres agricoles et des espaces naturels dans les zones périurbaines, qui constitue l'un des principaux facteurs de disparition de ces terres. Cette taxe, dont le périmètre devra être défini, pourra notamment porter sur les constructions de centres commerciaux, de bureaux et de parkings.

Cette taxe est un outil fiscal pour mettre en œuvre le futur SDRIF-E et l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) ».

Les articles suivants sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs :

POUR UNE RÉGION ZAN QUI PROTÈGE SES ESPACES NATURELS ET SES TERRES

AGRICOLLES :

METTRE EN PLACE UNE « TAXE BÉTON »

L'exécutif régional a annoncé son souhait de faire contribuer la Région à la réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels, dans le but d'atteindre l'objectif de « zéro artificialisation nette » (ZAN) à travers le futur SDRIF-E dont le projet ne parvient pas à atteindre cet objectif. Il convient donc d'aller plus loin.

L'artificialisation des terres agricoles à la périphérie des zones urbaines, qui est une des manifestations de l'étalement urbain, est en effet aujourd'hui un facteur important de raréfaction des terres agricoles. De même, l'artificialisation des espaces naturels aggrave l'érosion de la biodiversité et les dysfonctionnements et déséquilibres de notre région.

Ces logiques doivent être stoppées pour canaliser l'urbanisation sur les secteurs vertueux, à proximité immédiate d'une infrastructure de transports capacitaire et favorisant la réutilisation d'espaces déjà urbanisés. Au-delà des dispositifs régionaux, il faut donc des mesures dissuasives plus larges pour lutter contre les phénomènes d'étalement et de destructions de terres agricoles.

La mise en place d'une taxe prenant justement un caractère dissuasif peut, dans ce cadre, être un outil efficace. Notre collectivité doit engager un travail avec l'État pour contribuer à la mise en place d'un tel outil au niveau national, dont le périmètre - qui pourrait inclure les constructions de centres commerciaux, de bureaux et de parkings et exclure le logement social - doit être précisément étudié (notamment avec Ile-de-France Construction Durable et l'Institut Paris Région).

Ce projet d'outil fiscal avait été annoncé par l'Etat en 2017, puis a été abandonné. Les enjeux auxquels il répond n'en demeurent pas moins d'actualité. C'est pourquoi il est proposé, par cet amendement, que la Région Ile-de-France reprenne l'initiative sur ce projet.

Céline MALAISÉ
Présidente de groupe

Amendement N° 390



Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

L'article 2 de la délibération est complété par un article, rédigé comme suit :

« Le Conseil régional mandate la Présidente afin qu'elle obtienne du Parlement et/ou du Gouvernement qu'une contribution additionnelle – au moins égale - à la "contribution spéciale CDG Express" de 1€40 due par les compagnies aériennes pour tous les passagers de leurs vols commerciaux décollant ou atterrissant à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle soit créée et dédiée intégralement à la modernisation et à la rénovation du RER B.»

Les articles suivants sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs

OBTENIR QUE LA TAXE POUR LE CDG EXPRESS FINANCE L'AMÉLIORATION DU RER B

Le projet CDG Express n'est pas justifié par un quelconque "intérêt public majeur". Il ne constituera pas une meilleure desserte vers Roissy, et sera inopérant pour les Jeux olympiques et paralympiques de Paris en 2024, puisque sa mise en service a été décalée à fin 2027. Il ne répond pas non plus au développement du trafic aérien sur Roissy. Il est en outre désastreux sur le plan écologique. De fait, le CDG Express ne contribuera pas à l'attractivité de la Région et de la capitale. Ses travaux pénalisent actuellement les riverains et les usagers des transports du quotidien.

La Région ne peut plus soutenir ce projet de « trains pour les riches » qui se fait au détriment des usagers du quotidien du RER B.

Par cet amendement, puisque le CDG Express aurait dû rester à quai, nous demandons à ce que le Conseil régional mandate la Présidente afin qu'elle obtienne du Parlement et/ou du Gouvernement qu'une contribution additionnelle – au moins égale - à la "contribution spéciale CDG Express" de 1€40 due par les compagnies aériennes pour tous les passagers de leurs vols commerciaux décollant ou atterrissant à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle soit créée et dédiée intégralement à la modernisation et à la rénovation du RER B.

Céline MALAÏSÉ
Présidente de groupe

Amendement N° 391



Conseil régional

Gauche Communiste, Écologiste et Citoyenne

SÉANCE PLÉNIÈRE DES 20 ET 21 DÉCEMBRE 2023

Rapport n° CR 2023-056

Projet de budget pour 2024

Titre I – Dispositions relatives aux ressources

Amendement :

L'article 2 de la délibération est complété par un article, rédigé comme suit :

« Le Conseil régional mandate la Présidente afin qu'elle obtienne du Parlement et/ou du Gouvernement une majoration de la fiscalité sur les carburants à destination des jets privés et de l'aviation d'affaires et le doublement des redevances aéroportuaires pour l'aviation d'affaires. »

Les articles suivants sont renumérotés en fonction.

Exposé des motifs

TAXER LES JETS PRIVÉS ET L'AVIATION D'AFFAIRES POUR FINANCER LES ACTIONS EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

La fiscalité sur l'aviation d'affaires et les jets privés reste dérogatoire malgré les évolutions fiscales récentes. Or, les émissions polluantes par passagers de cette activité sont de 5,5 à 13,9 fois plus importantes que celles d'un passager des lignes régulières de l'aviation commerciale. Elles nuisent gravement à l'environnement et cette activité participe au séparatisme social.

Par ailleurs, l'aviation d'affaires connaît une importante croissance et concerne un public qui peut produire un effort financier pour bénéficier d'un privilège anachronique avec l'urgence climatique.

Afin de réduire l'usage des jets privés et de l'aviation d'affaires mais aussi de sanctionner plus justement ces activités très polluantes, cet amendement propose de nouvelles recettes au bénéfice de la Région et mandate la Présidente pour obtenir une majoration de la fiscalité sur les carburants à destination des jets privés et de l'aviation d'affaires et le doublement des redevances aéroportuaires pour l'aviation d'affaires. Ces recettes abonderont le financement des actions en faveur de l'environnement.

Tel est l'objet de cet amendement.

Céline MALAISE
Présidente de groupe