— Cahier d'acteur CCI Paris Île-de-France

Assises du financement d'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Dominique Restino

Fonction : Président de la CCI Paris Île-de-France

Contact Expert : Maxime SPECJAK

Tél : 01.55.65.77.26.

Adresse mail : mspecjak@cci-paris-idf.fr

Adresse postale : 27 avenue de Friedland
75382 Paris cedex 08

Site internet : www.cci-paris-idf.fr

île de France mobilités

CAHIER D'ACTEUR CCI Paris Île-de-France - JANVIER 2023

CCI PARIS ILE-DE-FRANCE

Chambre de commerce et d'industrie de région Paris Île-de-France
27, avenue de Friedland
F - 75382 Paris
01.55.65.44.44.
cci-paris-idf.fr

Présentation

La CCI Paris Île-de-France représente et fait entendre la voix de plus de 985 000 entreprises d'Île-de-France. Par ses expertises, sa connaissance des réalités entrepreneuriales et son ancrage territorial, elle est l'interlocuteur de référence des pouvoirs publics.
Elle rend des avis et prend position en vue de nourrir les politiques publiques sur toutes les questions relatives au développement économique.

Quels enjeux de financement de l'exploitation des transports franciliens à l'horizon 2030 ?

➔ Intégrer les crises financières et le « choc d'offre » sur la décennie

Le réseau francilien traverse depuis 2020 plusieurs crises (sanitaires, énergétique, inflationniste) qui ont pour conséquence de perturber la fréquentation des transports et de porter atteinte aux recettes de fonctionnement.

Par ailleurs, le système de transport francilien doit intégrer d'importantes transformations sur l'ensemble de la décennie : la transition écologique, l'évolution de l'organisation du travail, la fin des monopoles des opérateurs publics de transport, l'entretien et la modernisation des infrastructures, le prolongement de lignes existantes, le renouvellement des matériels roulants, la numérisation (le MaaS) et l'évolution de la billettique en sont les principaux enjeux. Ces opérations représentent des coûts importants mais s'avèrent indispensables pour répondre aux évolutions sociétales et améliorer les conditions de transport des usagers et la desserte des pôles d'activités. Il s'agit dès lors de sécuriser leur bon financement.

➔ Exploiter les lignes du Grand Paris Express

En plus du réseau existant, le projet du Grand Paris Express (GPE), conçu dès 2010 par la Société du Grand Paris, complétera l'armature de transport pour mieux mailler les déplacements de banlieues à banlieues. Cette opération vise à doubler en 20 ans la taille du réseau de métro actuel. Cependant, si la question des investissements est globalement prise en compte via la fiscalité affectée, celle du fonctionnement ne dispose pas encore de réponse. L'exploitation de ces 4 nouvelles lignes constituera pourtant un coût de près d'un milliard d'euros par an à l'horizon 2030 pour lequel il s'agit dès aujourd'hui d'identifier des pistes de financement.

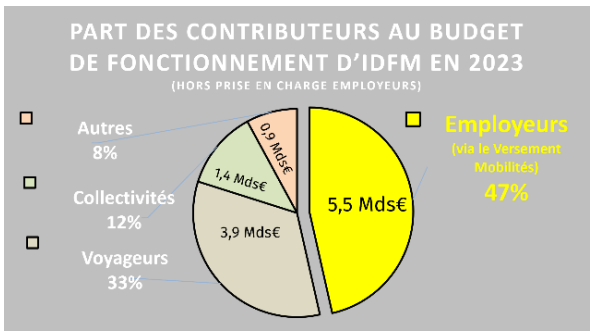
La CCIR avait alerté, dès mai 2020 dans sa contribution aux travaux de la Commission des finances du Sénat sur les coûts et le financement du GPE, sur la nécessité de prendre en compte en amont son exploitation. Elle y présentait ses pistes de financement.

ÉTABLIR UN NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE DURABLE POUR RÉPONDRE AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ DE DEMAIN

S'assurer d'une juste contribution de l'ensemble des parties prenantes

Un modèle de financement reposant aujourd'hui largement sur la contribution des employeurs

Le financement du fonctionnement des transports collectifs en France repose sur un modèle unique en Europe qui fait appel à un triptyque employeurs - usagers - collectivités locales. Selon les territoires, la contribution directe des entreprises représente près de 50% à 70% des ressources via le Versement Mobilités (VM), taxe assise sur la masse salariale atteignant 2,95% à Paris et dans les départements de petite couronne. En Ile-de-France, cette contribution représente 5,5Mds€ pour le budget d'IDFM en 2023 sur un total de 11,7 Mds€



Il faut également tenir compte de l'implication des employeurs via la prise en charge pour moitié des abonnements de transports des salariés, qui représente en Ile-de-France près d'1 Md € supplémentaire.

En outre, il est important de rappeler que les entreprises franciliennes participent également à l'investissement en apportant un concours financier de premier plan pour construire le Grand Paris Express. En 2019, elles se sont acquittées de 570 M€ à destination de la SGP, soit 86% de la fiscalité affectée à la Société du Grand Paris.

Des principes-clés à respecter pour un cercle vertueux de financement

Les enjeux de financement de l'exploitation des transports publics doivent, selon la CCI Paris Île-de-France, relever de principes-clés respectueux de l'ensemble des parties prenantes à savoir :

- **Une contribution des employeurs légitime** pour l'amélioration de la mobilité des salariés et l'attractivité économique des territoires, dont il ne s'agit pas de remettre en question le principe. Mais une contribution qui ne peut être excessivement déséquilibrée au regard des autres contributeurs, ni servir de variable d'ajustement aux politiques de réduction tarifaires. Pour la CCIR, l'assise sur la masse salariale mérite d'être repensée compte tenu des impacts sur la compétitivité des entreprises.
- **Un coût « raisonnable » à l'usager,** conformément à la loi d'orientations des transports intérieurs. Mais ce coût doit tenir compte des enjeux de développement et d'agrandissement du réseau et d'amélioration de la qualité de service. Il doit aussi couvrir les besoins des usagers occasionnels comme les touristes.
- **Une contribution soutenue des collectivités** partenaires de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en lien avec l'évolution de la fiscalité locale qui tienne compte des enjeux de désenclavement des territoires et de mise en œuvre des politiques sociales.
- **Une réflexion à mener sur les modalités d'implication d'autres parties prenantes :** Quelle implication de l'Etat sur cet enjeu majeur que constitue pour les politiques publiques l'exploitation des transports en commun, qui plus est dans la région capitale ? Quel recours aux acteurs privés dans le cadre d'appels à projets et de partenariats ?

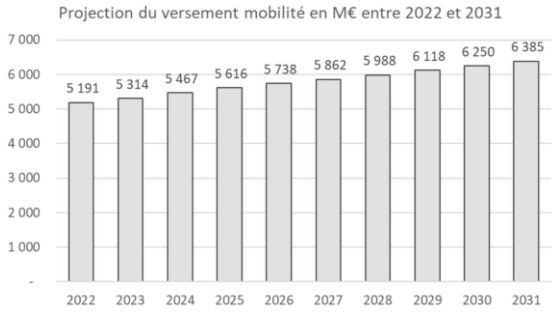
Faire évoluer le cadre de financement actuel d'IDFM

1. Rééquilibrer le triptyque des contributeurs employeurs-usagers-collectivités

Le VM est la seule ressource dont les taux d'application ont évolué chaque année à la hausse depuis 2012. Les augmentations, actées sur la décennie précédente, ont eu pour effet un relèvement progressif des taux de 2012 à 2021 avec un renchérissement plus marqué dans les territoires bénéficiant d'un renforcement de l'offre. A titre d'exemple, les entreprises implantées dans le Val-de-Marne et en Seine-Saint-Denis ont subi une augmentation de près de 72% du taux en seulement 10 ans.

De plus, du fait de la bonne dynamique de la masse salariale depuis 2021, la contribution des entreprises continue d'augmenter *de facto*, même sans toucher au taux du VM.

Ces évolutions ont eu pour conséquence une dynamique de perception du VM en croissance continue (hors 2020) depuis le début du siècle. IDFM anticipe d'ailleurs que le VM continuera d'être une ressource toujours plus importante au moins jusqu'en 2030.



Alors que la part du monde économique n'a eu de cesse de croître, à l'inverse celle des usagers a globalement baissé, à la fois par l'extension de la tarification sociale, mais également de la tarification générale. L'usager ne contribue aujourd'hui qu'à hauteur de 33% du coût réel.

La politique de dézonage a par exemple permis de diminuer par plus de deux le coût d'usage des transports pour une part des habitants de la grande couronne. En outre la mise en place d'abonnements spécifiques (jeunes et séniors) - sans justification de revenus - a réduit à nouveau le coût pour l'usager.

Par ailleurs, les évolutions dans l'organisation du travail et le développement des loisirs tendent à diversifier les usages des transports en commun, moins centrés sur les déplacements domicile-travail.

Il apparaîtrait donc opportun de réinterroger le niveau de juste contribution de chacun afin d'engager, progressivement, un rééquilibrage tenant compte des enjeux économiques et des évolutions sociétales. Est-il légitime d'augmenter les tarifs des transports en commun face à une amélioration de l'offre ? Est-ce aux entreprises de financer les politiques sociales qui relèvent des collectivités et de l'Etat ? Ne devrait-on pas prendre en compte la réduction de l'utilisation des transports en commun par les salariés avec la mise en place du télétravail ? etc.

2. Lancer une réflexion sur l'évolution du VM à long terme

Assis sur la masse salariale des entreprises (et des administrations), le VM s'apparente à « un impôt de production » défavorable à leur croissance et indifférent de leurs résultats (contrairement à l'impôt sur les sociétés). Dès 11 salariés, les chefs d'entreprises doivent s'acquitter du VM. Le mécanisme ainsi mis en place peut décourager les recrutements, particulièrement dans les domaines liés à la relance industrielle. Selon les économistes A.Bonnafous et B. Faivre du Laboratoire d'Aménagement et d'Economie des Transports (LAET), il entraîne même un déficit de compétitivité au regard des exportations à l'étranger, telle une barrière douanière «inversée » qui serait imposée aux entreprises.

Ce débat est conforté par l'objectif du gouvernement de réduire les impôts de production dans le cadre du Pacte productif.
Le rapport 2022 de la Cour des Comptes[1], dans son volet relatif aux transports franciliens, souligne que les « capacités contributives des entreprises », à travers le versement mobilité, « apparaissent limitées ». Par ailleurs, cette question est déjà débattue dans le monde des transports : le GART s'est doté d'un GT dédié au VM tandis que le rapport Duron[2] sur le financement des transports propose même la création de garde-fous en cas de recours disproportionné par les Autorités Organisatrices de Mobilité, dont IDFM au VM.

Pour la CCIR, il apparaît primordial d'exclure à court terme tout recours supplémentaire à ce dispositif, qui freine la croissance, et d'engager à moyen terme l'élaboration de nouveaux modèles.

Explorer de nouvelles pistes de ressources

1. Etudier les sources de recette provenant de la route

La CCI Paris Île-de-France soutient le lancement d'études socio-économiques approfondies pour identifier de nouvelles recettes. Ainsi, sur base de benchmarks internationaux, certains dispositifs tels que les péages urbains mériteraient d'être étudiés en Île-de-France. Ces systèmes peuvent se développer de différentes manières (exemption pour le covoiturage par exemple), avoir des objectifs distincts (financement de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, des infrastructures ou des ouvrages, limitation de la pollution…) et des impacts divers sur l'économie. La CCIR appelle cependant à la vigilance. Il ne s'agirait pas de porter atteinte aux services d'intérêt général, ni à l'économie locale (services publics, transport de marchandises, professionnels mobiles, sanitaires…). Par ailleurs, il faut s'assurer d'une offre alternative effective (certaines mesures pourraient, par exemple, être appliquées après 2030, une fois la mise en service des lignes du GPE effectuée).

2. Optimiser la fiscalité écologique sans pénaliser les citoyens et les entreprises

Le débat porté récemment sur la question de **l'abaissement de la TVA à 5,5% dans les transports doit se poursuivre (à l'instar de ce qui s'applique dans de nombreux pays européens).** Ce sujet a été notamment défendu par les collectivités à l'occasion des débats du Projet de Loi de Finances, comme contribution de l'Etat au fonctionnement des transports publics.

D'autres pistes mériteraient également d'être explorées en tenant compte des impacts socio-économiques sur les acteurs concernés :

- La fiscalité issue des cartes grises, qui a peu évolué en Île-de-France, pourrait être rehaussée de manière à améliorer la dynamique de recettes (les seuils sont fixés par la Région),
- Les recettes de stationnement,
- La taxation des espaces publicitaires, à la fois sur les matériels roulants et dans les enceintes ferroviaires.

Par ailleurs, l'affectation de certaines ressources mériterait d'être optimisée, notamment celle de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), dont une part de la fraction régionale est déjà affectée à IDFM. L'existence même de la TICPE devra être reconsidérée à la lumière de l'évolution de l'usage des carburants et du parc automobile francilien.

[1] Rapport public annuel 2022, Cour des Comptes
[2] Rapport sur le modèle économique des transports collectifs, Philippe DURON, juillet 2021

3. Faire évoluer les politiques tarifaires en fonction des besoins, des usages et des nouvelles modalités de travail

Sur la base des réflexions engagées par IDFM sur la politique tarifaire et dans le cadre de la mise en service du GPE, l'établissement d'une nouvelle grille tarifaire pourrait présenter une opportunité. Il ne faut pas s'interdire de réévaluer la question du zonage au vu de l'évolution de l'offre.

De la même manière, une tarification à l'usage, à la zone et/ou à la temporalité pourrait s'intégrer pour les entreprises dans les réflexions sur l'organisation du travail des salariés, qu'il s'agisse de modulation horaire ou d'utilisation de tiers lieux. Elle pourrait s'avérer plus équitable à la fois pour l'usager mais aussi pour l'autorité de transport.

Une concertation devrait être menée, en associant tous les représentants des entreprises, sur l'incitation par le prix en vue d'étaler les heures de pointe et les journées de forte affluence dans la région. Cela serait, en outre, une piste pour limiter la surfréquentation sur les lignes de transport les plus congestionnées et renforcer leur robustesse pour une limitation des pics de trafic et, par conséquent, des perturbations.

4. Faire davantage appel aux acteurs privés

Les enceintes ferroviaires sont parfois des espaces sous-exploités. L'appel à projets « GARES DE DEMAIN » lancé en 2021 par Gares et Connexions (SNCF Réseau) à l'initiative d'IDFM a permis d'identifier un ensemble de gares de grande couronne et d'offrir à des porteurs de projets la possibilité d'y réaliser des activités commerciales ou de services.

La Chambre encourage IDFM à renforcer ce modèle pour en tirer de nouvelles recettes.

Elle propose également le lancement d'une étude permettant d'identifier les modalités de délégation de la gestion de ces espaces dès lors que cette disposition sera permise par l'ouverture progressive à la concurrence.