

— Cahier d'acteur François Paradol

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : François Paradol

Fonction : Conseiller régional –
membre du CA d'IDFM

Tél :

Adresse mail :

francois.paradol@iledefrance.fr

Adresse postale :

Site internet :

Enjeux : nous identifions quatre principaux leviers de financement possibles pour amortir la hausse budgétaire liée aux transports franciliens sans détériorer le niveau d'investissement nécessaire ni impacter l'offre et la qualité de service :

1/ Abandon de projets coûteux liés au Grand Paris Express

2/ Lutte acharnée contre la fraude

3/ Bannir la préférence tarifaire aux étrangers en situation irrégulière

4/ Réhausser la contribution des entreprises de taille intermédiaire et grandes entreprises au versement mobilité

1. Abandon de projets coûteux liés au Grand Paris Express

Les infrastructures sont parfois très anciennes sur le réseau et il ne sert à rien de se lancer dans de nouveaux projets dont les coûts explosent de plusieurs milliards au fil des années (certaines lignes du Grand Paris Express en sont l'illustration - lignes 17 et 18 en particulier) alors même que les lignes et les infrastructures actuelles sont en fin de vie et pénalisent déjà des millions de Franciliens au quotidien. Il est essentiel d'amplifier le maillage du réseau notamment entre grande couronne et Paris (esprit initial du Grand Paris Express) mais cela ne doit pas se faire au profit des seuls intérêts politiques d'élus désirant simplement disposer d'une station dans leur ville au détriment de l'intérêt général des tracés pour les bassins de populations, d'emplois et de vie. Une fois les travaux achevés et la mise en circulation entamée, c'est IDFM qui devra supporter les coûts d'exploitation des lignes pour un coût total estimé à un milliard d'euros, une somme impossible à supporter pour les finances d'IDFM, d'où le besoin de remettre en cause certains points du projet. Un rapport sénatorial datant d'octobre 2020 avait déjà appuyé la totale incertitude de la prise en charge par IDFM de ces coûts compte tenu de leur importance et de l'impasse financière dans laquelle

se trouvera IDFM. Aujourd'hui, l'ensemble des décideurs politiques se rend compte de l'ampleur des sommes invoquées, une fois au pied du mur.

En détail, évoquons les trois projets du GPE que nous remettons en cause :

- Ligne 17 : Elle était au cœur de la polémique du Triangle de Gonesse. Après EuropaCity en 2019, c'est au tour du projet de quatrième terminal de l'aéroport Charles-de-Gaulle d'être enterré par le gouvernement. La ligne 17 du Grand Paris Express, reliant Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot, a perdu en deux ans deux de ses plus grands générateurs de déplacements. Le complexe commercial et de loisirs EuropaCity était censé regrouper plus de 50 000 emplois et le terminal 4 de Roissy-CDG était l'équivalent de l'aéroport d'Orly en termes de capacité. L'ancien projet EuropaCity et celui du terminal T4 de Roissy-CDG contribuaient en effet à une grande part du trafic prévu sur la ligne 17, estimé entre 130 000 et 160 000 voyageurs par jour au mieux. Sans ces deux projets, les prévisions de trafic deviennent donc périmées au point qu'on peut interroger sur l'existence de la gare prévue au cœur du Triangle de Gonesse ou pire, de la ligne 17. Rappelons par ailleurs que le bus en site propre ligne 20, desservant le secteur du triangle de Gonesse, transporte environ 4000 personnes / jour avec une charge maxi de 25%. Enfin, la concurrence du projet CDG Express (pour la desserte de Roissy-CDG), le coût de réalisation (entre 2,5 et 3 milliards d'euros) et la rupture de charge de Pleyel pour rejoindre Paris ne sont pas favorables à cette ligne. Le coût colossal de ce métro et la pertinence de ce projet sont donc légitimement remis en cause. Les solutions avancées sont d'améliorer le RER D, de prolonger le T11 (pour mieux desservir Argenteuil) ou encore T5 et éventuellement de revoir le tracé pour contourner le Triangle de Gonesse tout en faisant profiter au Val d'Oise de cette ligne du GPE. Dans l'absolu, la solution la plus réaliste serait de créer un arrêt à Saint-Denis Pleyel pour que les voyageurs de la ligne H puissent prendre les 4 lignes du Grand Paris Express qui passeront à cet endroit, mais le Val d'Oise n'aurait pas son arrêt...

- Ligne 18 : Son "intérêt" réside dans la desserte du plateau de Saclay, entre Orly et Versailles Chantier. Le coût de réalisation de la ligne 18 du Grand Paris Express entre Orly et Versailles Chantiers a augmenté de 50% en quelques mois, passant de 3,1 à 4,45 milliards d'euros. D'autres critiques bien plus directes sont à mettre en avant : la réalité des besoins globaux du plateau et la faible attractivité que la ligne susciterait avec une estimation de 100 000 voyageurs par jour pour un projet dépassant les 4 milliards d'euros.

- CDG Express : Il s'agit d'un projet de liaison ferroviaire entre la gare de Paris-Est à Paris et l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. A l'origine, il a été conçu pour répondre aux limites de la prestation du RER B, l'existence de services de transport rapides dédiés dans

les aéroports concurrents et la saturation des transports routiers sur les autoroutes A1 et A3. Par ailleurs, la date butoir est fixée à 2024 en vue des JO de Paris. L'exploitation du service appartient au Groupement Keolis RATP Dev. Le CDG Express doit coûter entre 1,8 milliard d'euros (chiffre du gouvernement) et 2,2 milliards d'euros (estimation de SNCF Réseau), financés par la Caisse des dépôts, ADP et SNCF Réseau, aidés par un prêt de l'État. Le CDG Express amplifierait de manière dramatique la situation du RER B et plus largement celle du réseau francilien pour des raisons économiques (+ de 2 milliards d'euros sur un projet comme celui-ci est démesuré au regard de l'immensité des enjeux de (re)structuration du réseau francilien, cette somme devant avant tout aller aux transports du quotidien), techniques (le projet empiéterait sur les voies du RER B avec la perte des voies de retournement dans l'arrière-gare de Roissy ainsi que d'autres lignes connexes du réseau Transilien, ce qui aurait pour conséquence directe de pénaliser les usagers de ces lignes déjà touchées par le manque de ponctualité et les aléas techniques quotidiens + l'imbrication des travaux sur ceux du RER B, ligne ô combien malade et prioritaire sur tout autre nouveau projet), de calendrier (délais intenable dont les conséquences sont d'empiéter sur les autres chantiers déjà en cours puisque la main d'oeuvre ne tombe pas du ciel pour tout réaliser en même temps), d'utilité discutable (le projet veut permettre aux clients de l'aéroport de Roissy de gagner une dizaine de minutes par rapport au trajet actuel via le RER B en partant de Paris pour un coût par trajet de 24 euros ; avec la baisse attendue du trafic aérien et l'importance de privilégier les transports du quotidien, est-ce vraiment pertinent de mettre des milliards dans ce projet servant une certaine population de voyageurs ?)

2. Lutte acharnée contre la fraude

La fraude était estimée en 2016 à près de 366 millions d'euros par an, soit environ 1 million par jour selon un rapport de la Cour des comptes. Si 50% des recettes des contraventions annuelles reviennent à IDFM en vertu de la loi, il convient néanmoins de maximiser la lutte contre la fraude afin de pouvoir en tirer le plus profit. Actuellement, les chiffres du BP 2023 indiquent des recettes d'environ 140M€. Il existe donc encore une marge de progression à effectuer de concert avec les opérateurs pour lutter contre ce fléau et permettre d'engranger des recettes supplémentaires.

3. Bannir la préférence tarifaire aux étrangers en situation irrégulière

Depuis plusieurs mois, des associations comme *Aides Ile de France*, *Cimade Ile de France*, *Dom'Asil*, ou encore *Médecins du Monde* ont assigné en justice Île-de-France Mobilités sur

la suppression de l'aide aux transports pour les clandestins bénéficiaires de l'Aide médicale d'Etat, l'AME. Ces associations reprochent en effet à IDFM de mener une politique discriminatoire contre les étrangers (pourtant en situation irrégulière !) en excluant les personnes bénéficiant de l'AME des réductions tarifaires en vigueur. « Cerise sur le gâteau », après plusieurs années de batailles juridiques allant jusqu'au Conseil d'Etat, le Conseil d'administration d'Île-de-France du 10 juin 2020 avait fini par voter la réduction de 50% sur les titres de transports pour les clandestins. Les Franciliens n'ont pas à payer d'une part leur titre de transport et d'autre part celui des clandestins pour une facture globale de près de 40 millions d'euros annuels. Par quelle logique la « justice » de notre pays accorde-t-elle les mêmes droits aux illégaux qu'aux légaux ? S'agirait-il de ne pas être en règle pour l'être ? Dans un secteur où les besoins d'investissements sont déjà plus que nécessaires au regard de l'état du réseau régional, il paraît scandaleux d'accorder de tels privilèges à une centaine de milliers d'individus pourtant en infraction grave sur notre territoire.

4. Réhausser la contribution des entreprises de taille intermédiaire et grandes entreprises au versement mobilité

Compte tenu de la situation financière dans laquelle se trouve IDFM, il ne semble pas inopportun de solliciter le concours des ETI et grandes entreprises avec une légère hausse du taux du versement mobilités leur incombant. Cela doit permettre d'activer une certaine solidarité entre organismes professionnels et usagers des transports pour éviter de nouvelles hausses de tarification pour les Franciliens, d'autant que d'éventuelles hausses à l'avenir des prix des transports viendraient creuser à la fois la perte de pouvoir d'achat global des ménages mais surtout n'inciteraient pas à utiliser les mobilités douces en pleine transition climatique. Etant donné la robustesse économique des entreprises de plus de 250 salariés, il semble pertinent d'engager une discussion avec les représentants du patronat francilien afin de décider une augmentation même minimale de la contribution (entre 0,05 pt et 0,20 pt par rapport à aujourd'hui) de ces deux catégories d'entreprises. Les gains espérés peuvent atteindre quelques centaines de millions d'euros annuels, ce qui permettrait d'absorber durablement le coût des finances et d'éviter ainsi tout risque de « banqueroute » d'IDFM.