

— Cahier d'acteur N°XX

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Ville de Paris

Propositions de David Belliard, vice-président d'Île-de-France Mobilités, Jacques Baudrier, Rémi Féraud et Christophe Najdovski, administrateurs parisiens au Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités

CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023

Présentation de la structure



La Ville de Paris est le principal département contributeur au budget d'Ile-de-France Mobilités. En 2023, elle s'engage à augmenter de 30,4 millions d'euros sa contribution statutaire qui s'élève aujourd'hui à 435,3 millions d'euros. À ce financement direct s'ajoutent d'autres contributions indirectes : remboursement du Pass Navigo aux agents parisiens, Versement Mobilité, mesures de gratuité, etc. La Ville contribue ainsi au financement des transports en commun à hauteur de plus de 600 millions d'euros par an, soit plus de 6% du budget global d>IDFM. C'est à ce titre que la voix de la Ville de Paris doit être légitimement entendue lors des Assises du financement des transports en commun d'Ile-de-France.

Contexte

Ile-de-France Mobilités fait face aujourd'hui à un besoin de financement sans précédent. Le contexte inflationniste, les investissements dans le Grand Paris Express, les prolongements de lignes de métro, RER et tramway et leur future exploitation imposent à l'Autorité la recherche de nouvelles recettes pérennes. Ainsi, alors que le budget annuel d>IDFM équivalait à 10 Md€, l'autorité organisatrice des mobilités estime, dans le cadre du débat d'orientation budgétaire 2023, un besoin croissant de financement pour les dix prochaines années de 756 M€ dès 2023 à 3,1 Md€ en 2032. Le modèle économique actuel de l'Autorité Organisatrice des Mobilités n'est en rien satisfaisant et doit être pleinement restructuré à l'aune de ces impératifs. Un choix éminemment politique s'impose : à qui doit-on faire porter financièrement ce besoin de nouvelles recettes : État, collectivités, entreprises, usagers de la route, usagers des transports en commun ?

Les administrateurs écologistes et de gauche parisiens assument le choix de ne pas faire peser cette situation sur les usagers et s'opposent fermement à la regrettable décision prise par la présidence en fin d'année 2022 d'augmenter sensiblement la tarification du Pass Navigo. Le cruel manque d'anticipation de la présidence ainsi que l'absence d'engagements de long terme de l'État ne peuvent se répercuter sur des usagers qui pâtissent déjà d'une dégradation sans commune mesure de la qualité de service durant les derniers mois. Face aux enjeux climatiques et sanitaires qui nécessitent une décarbonation des mobilités franciliennes, la hausse du Pass Navigo s'avère tout simplement absurde et injuste.

Le présent cahier d'acteur s'attachera ainsi à proposer des mesures diversifiées, justes, sociales et écologiques. Elles mettront face à leurs responsabilités un État français désinvesti, des entreprises dont les résultats économiques sont largement tributaires de l'incroyable réseau de transport francilien et les usager.e.s du principal mode concurrent, et source de pollutions diverses, que constitue la route.

Les propositions des administrateurs parisiens écologistes et de gauche couvriront les besoins de financements susdits et permettront de plus un juste retour à un Pass Navigo à 75,2€ ainsi qu'une hausse de 20% des salaires des machinistes, conducteurs et mainteneurs de la RATP, sans laquelle les conditions de retour à un service de qualité ne pourraient être réunies.

Face aux monumentaux besoins de financements, les administrateurs parisiens redoutent une nouvelle proposition d'augmentation du Pass Navigo de la part de la présidence et de la droite régionale. Des alternatives sont possibles :

NON À UNE NOUVELLE AUGMENTATION DU PASS NAVIGO

Des mesures justes, sociales et écologiques qui ne pénalisent ni les usagers, ni les travailleurs, ni la qualité de service

1. Créer une « zone premium » pour le Versement Mobilité

Les entreprises franciliennes doivent résolument prendre leur part dans le cadre de cette recherche de nouvelles recettes pour IDFM. Elles profitent d'un extraordinaire réseau de transports en commun francilien sur lequel s'appuient leurs activités, le déplacement de leurs salariés et clients, etc. Il est donc légitime de proposer la création d'une zone dite « zone premium », qui impliquera des entreprises capables de supporter une hausse du Versement Mobilité. La zone rassemblera Paris Centre, les 5^e, 6^e, 7^e, 8^e, 9^e, 16^e et 17^e arrondissements de Paris et les villes d'Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Rueil-Malmaison, Suresnes, Puteaux, Nanterre et Neuilly-Sur-Seine, zone dans laquelle un taux de 5,2% du Versement Mobilité est appliqué. Les administrateurs dénoncent le récent refus de l'État et des parlementaires LREM et LR d'augmenter le Versement Mobilité. L'État a volontairement choisi de pénaliser les usager.e.s en décidant de préserver les seuls intérêts des entreprises.

2. Baisser la TVA sur les transports publics à 5,5%

La baisse de la TVA sur les transports, actuellement à hauteur de 10%, permettrait à l'AOM de dégager près de 150 millions d'euros de recettes nouvelles. Face à un État qui se désengage, malgré des discours en faveur des modes collectifs et décarbonés, cette solution permet d'assurer des sources de financement pérennes et stables. Cette mesure nationale permettra à l'ensemble des AOM françaises de bénéficier de nouvelles ressources. Ainsi, les

administrateurs parisiens ne souhaitent en aucun cas à opposer les transports franciliens aux autres réseaux de transport, malgré les accusations infondées des représentants de l'État. Cette baisse de la TVA est donc nécessaire et permet de mettre face à ses responsabilités un État qui n'est aujourd'hui pas à la hauteur.

3. Flécher une hausse de la TICPE vers les AOM

La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) porte sur certains produits énergétiques, notamment ceux issus de l'industrie pétrolière. Elle permet ainsi de taxer des mobilités sources de gaz à effet de serre ainsi que des pollutions atmosphériques et sonores. Il est légitime de taxer les transports routiers polluants afin de financer les réseaux de transports en commun. En effet, ces premiers bénéficient indirectement des transports collectifs par la baisse du trafic automobile et de la congestion. Cette mesure s'appliquera également sur l'ensemble du territoire français et profitera à l'ensemble des AOM.

4. Créer une « éco-contribution colis »

Avec 500 000 colis livrés par jour, la Ville de Paris fait face à une forte hausse des activités logistiques sur son territoire, tout comme l'Ile-de-France. Ces livraisons à domicile pourront faire l'objet d'une taxation spécifique prise en charge par les grands opérateurs postaux qui livrent à domicile (Amazon, DHL, etc.). La taxation du e-commerce permet de responsabiliser les entreprises dans leur utilisation de la route, aux encombrement et pollutions associés ainsi qu'à l'indirecte

commercialisation de l'espace public francilien. Il est possible de faire assumer cette taxe colis aux opérateurs de la logistique, en appliquant par exemple un excédent de 1 euro par colis. Les colis du seul territoire parisien permettraient alors de rassembler plus de 180 millions d'euros en recettes supplémentaires pour l'AOM.

5. Augmenter sensiblement les investissements étatiques dans le prochain CPER

En matière d'investissements de l'État, le Contrat de plan État-Région représente un document stratégique sur lequel IDFM doit s'appuyer afin de réduire ses investissements propres. Comme cela a déjà été exprimé, un large engagement de l'État s'avère indispensable face aux difficultés que rencontre l'AOM, suite à la crise Covid notamment. Les discussions engagées avec l'État doivent aboutir à une hausse des financements nationaux, à l'image du doublement des aides aux collectivités, hors Ile-de-France, en faveur des appels d'offres de développement des transports en commun en site propre.

6. Instaurer une écotaxe poids-lourds

Face aux enjeux de pollution de l'air qui touchent si fortement la région Ile-de-France, le principe du pollueur-payeur doit être appliqué afin de répondre aux besoins de financement d'IDFM. La création d'une écotaxe poids-lourds permettra de dégager des recettes nombreuses pour le territoire francilien qui connaît près de 4,4 millions de mouvements de marchandises chaque semaine. Cette écotaxe pourra être assumée par les professionnels de la logistique dont les activités émettent des gaz à effet de serre ainsi que des pollutions de l'air, sonore et visuelle. Encore une fois, le service de transports en commun bénéficie indirectement

au mode routier qui s'en retrouve moins congestionné.

7. Taxer l'achat de véhicules lourds/SUV

Parallèlement à l'écotaxe poids-lourds, la taxation des véhicules lourds/SUV (dès 1400kg) permettra de financer IDFM sur un même principe de pollueur-payeur. L'achat de ces véhicules lourds, grands émetteurs de gaz à effet de serre, est associé à une sociologie bien particulière : une clientèle privilégiée. Il ne s'agira donc pas de cibler et pénaliser les automobilistes les plus modestes. Les administrateurs parisiens proposent à nouveau ici de taxer les usagers de la route au profit de l'AOM, car ceux-ci bénéficient des reports modaux vers les transports en commun qui fluidifient les routes pour une plus grande efficacité des trajets routiers.