

— Cahier d'acteur N°XX

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Baty Pierre-Jean
Fonction : Administrateur IDFM – Région
IDF (Groupe Majorité présidentielle)
Adresse mail : pierre-
jean.baty@iledefrance.fr
Adresse postale : 2 rue Simone-Veil 93400

Île de France 
mobilités

CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023



Présentation de la structure

Nom, prénom : Baty Pierre-Jean

Fonction : Administrateur
IDFM – Région IDF (Groupe
Majorité présidentielle)

Adresse mail : pierre-
jean.baty@iledefrance.fr

Adresse postale : 2 rue

Le groupe Majorité Présidentielle à la Région Île-de-France est présidé par Aurélie TAQUILLAIN et se compose des conseillers régionaux Renaissance, MoDem et Horizons. Pierre-Jean BATY en est le représentant au sein du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités.

LE CONTEXTE

1. Un déséquilibre budgétaire d'IDFM jusqu'en 2030

Depuis 2013, les dépenses d'investissement de l'établissement ont augmenté très nettement, avec une accélération notable à la fin de la décennie. Ainsi, l'investissement dans le matériel roulant ferré est passé de 615 M d'euros en 2013 à 1 722.7 M d'euros en 2023.

Si le groupe de la majorité présidentielle est favorable à une politique d'investissement soutenue, force est de constater que cette dernière ne s'est pas accompagnée de recettes suffisantes pour la financer par les autorités locales en charge des transports en commun.

A l'inverse, l'absence de stratégie financière à horizon 2030 (hors GPE) n'a pas permis d'établir une trajectoire financière saine, malgré les alertes des services internes et de contrôle financier sur le dépassement des ratios maximum d'endettement à partir des années 2022 et 2023.

Ainsi, nous assistons à une augmentation des charges à un rythme plus rapide que les recettes. Selon la Chambre régionale des comptes, de 2023 à 2030, les dépenses de fonctionnement seront supérieures aux recettes.

En 2023, les usagers ont subi de plein fouet, dans un contexte de très forte inflation par ailleurs, l'absence de financement d'un certain nombre de promesses électorales. Nous le déplorons et saluons l'action de l'Etat qui a dégagé 200 millions d'euros en faveur des usagers. Malgré cette enveloppe, la décision a été prise d'augmenter le prix des tarifs bien au-dessus des niveaux de l'inflation et dans un contexte d'offre très dégradée, ce que nous regrettons.

2. La crise Covid : un bouleversement dans les ressources d'IDFM

La crise a eu pour conséquence de modifier sensiblement la répartition des ressources d'IDFM. L'Etat, qui était un financeur marginal avant la crise, lui a procuré près de 15% de ses recettes d'exploitation en 2020.

Si la situation exceptionnelle liée à la pandémie pouvait justifier cette intervention (perte de recette tarifaires dû aux mesures gouvernementales destinées à protéger les franciliens du Covid-19), la Cour des Comptes rappelle que l'organisation des transports collectifs en Ile-de-France est placée sous la compétence d'une autorité unique, IDFM, qui depuis 2006, n'est plus sous tutelle de l'Etat. Ainsi, nous réaffirmons notre attachement au principe de la décentralisation et de

son corollaire : la responsabilité financière des collectivités qui se voient confiées de larges compétences.

Enfin, la pandémie a accéléré des évolutions sur les comportements de mobilité et nous oblige à repenser les besoins de mobilités des franciliennes et des franciliens.

3. La nécessité de distinguer les besoins de financement.

Nous sommes convaincus que la réflexion sur l'avenir des finances d'IDFM doit faire la transparence et distinguer les besoins de financement :

- **Les besoins de financement liés aux investissements pris à isopérimètre** (notamment ceux relatifs au matériel roulant) : nous observons que ces promesses de campagne n'avaient pas été accompagnées d'annonces sur une augmentation du Navigo et des taxes. Nous relevons que ces besoins de financement sont le résultat d'une imprévisibilité budgétaire pour le moins préoccupante de la part d'IDFM.

- **Les besoins de financement liés aux clauses d'inflation des contrats opérateurs** : nous observons que ces besoins (autour de +3/4% en 2023) sont couverts par la hausse mécanique du versement mobilités.
- **Les besoins de financements liés à l'offre nouvelle, et en particulier au Grand Paris Express** : nous observons d'abord qu'il s'agit bien d'une nouvelle infrastructure portée depuis son origine par l'Etat, dont l'investissement est financé par une fiscalité francilienne. Ensuite, le besoin de financement concernant l'exploitation ne se manifestera véritablement qu'à compter de 2025. Enfin, l'Etat a exprimé depuis plusieurs années son ouverture pour étudier les propositions des acteurs régionaux pour trouver des financements propres à l'exploitation de cette nouvelle offre.

LES PROPOSITIONS

Ces propositions visent à augmenter le volume des sources de financement existantes et à étudier des pistes de financement auxquelles l'Etat devra être associé. Elles visent enfin à faire évoluer l'établissement pour avoir un contrôle plus pertinent de ses finances.

1. Réfléchir à une nouvelle clé de répartition plus juste entre les différentes sources de financement

Nous proposons d'étudier une hausse du financement par les collectivités locales à la hauteur des moyennes des autres AOM françaises. Cette ressource aurait une justification pour couvrir une grande partie du besoin de financement issu de la politique d'investissement à isopérimètre (soit celui constaté en 2023).

Hors contribution exceptionnelle de l'Etat, IDFM a trois principales sources de financement, les

collectivités (12%), les entreprises avec le Versement Mobilités (VM) (50%) et les recettes tarifaires (38%).

Selon la Cour des Comptes dans son Rapport public annuel 2022 sur les transports collectifs en Ile-de-France, un des outils les plus efficaces pour rétablir à moyen terme l'équilibre du financement de l'exploitation des transports collectifs en Ile-de-France est une participation accrue des collectivités membres d'IDFM (la ville de Paris, la région et les sept départements d'Ile-de-France).

Depuis 2014, les contributions des collectivités membres ont progressé de 1.1% par an en moyenne alors que les investissements ont augmenté de 4.1% par an en moyenne. De plus,

sur les dix dernières années, le Versement Mobilité a augmenté de 45% alors que la contribution des Collectivités a augmenté de 15%.

Par ailleurs, l'entrée prochaine du GPE et de nouveaux investissements doit interroger la clé de répartition des contributions des collectivités en fonction de l'offre disponible sur le territoire. Par ailleurs, la contribution de la Région doit jouer son rôle pour assurer l'équité de la contribution demandée aux territoires en fonction de leurs situations économiques et sociales respectives.

2. Renforcer l'attractivité de nos transports, notamment par la politique tarifaire

Renforcer l'attractivité de nos transports, c'est concevoir une nouvelle politique tarifaire basée sur les évolutions des comportements de mobilités et sur l'incitation à l'usage des transports en communs dans le cadre de la transition écologique.

Concernant les évolutions des comportements de mobilité, la Cour des Comptes remarque que les motifs liés au travail représentaient 45 % des déplacements en transports collectifs avant la crise, or le télétravail a fortement augmenté depuis la crise. En 2021, 43% des cadres et professions intellectuelles supérieures (31 % de la population active régionale) le pratiquent.

Selon l'Institut Paris Région, la généralisation de deux jours de télétravail par semaine réduirait de 2 à 15 %, selon les jours de la semaine,

les déplacements ferrés aux heures de pointe. Cependant, pour l'instant ce phénomène n'est pas systémique dans la mesure où seulement 13 % des employés et 3 % des ouvriers ont recours à cette pratique.

A moyen et long terme, le télétravail en limitant les déplacements domicile-travail et en proposant un nouvel équilibre entre vies professionnelle et personnelle favorise la relocalisation du domicile en grande couronne, donc l'étalement urbain, et multiplie les déplacements de loisirs et de proximité ce qui contribue à accroître la demande de transport.

Le télétravail est une opportunité pour IDFM dans la mesure où il permet de rendre plus flexible les horaires de travail des cadres et des professions intellectuelles supérieures, de sorte qu'il est possible de sanctuariser les heures pleines pour les métiers qui ne peuvent pas être en distanciel.

Mais en aucun cas un télétravail non mesuré ne doit être le prétexte - comme ce fut hélas le cas - à une réduction de l'offre des transports motivée en réalité par le besoin de faire des économies en urgence et qui a complètement désorganisée l'offre de transports et les mobilités quotidiennes des franciliens.

Ainsi, nous estimons que cette évolution majeure invite IDFM à réfléchir à une offre spécifique pour répondre à ce nouveau rythme de vie.

Si nous ne trouvons pas réaliste de nous inscrire dans une perspective

de gratuité des transports en Île-de-France étant donnés les enjeux spécifiques à notre région et que nous estimons ainsi juste que les usagers puissent contribuer au financement des transports, nous demandons néanmoins que les hausses de la grille tarifaire soient conditionnées à des améliorations significatives de l'offre de transport.

Nous appelons à ce que soit posé au cours des assises le maintien du Pass Navigo, cette mesure très onéreuse pour l'autorité organisatrice des transports ne semble plus répondre aux besoins de financement et d'attractivité d'IDFM, le Pass Navigo ne doit plus être le principal pilier de la politique tarifaire d'IDFM.

Enfin, nous estimons nécessaire de revoir les mesures de tarifications sociales afin qu'elles s'adressent en priorité aux Franciliens les plus en difficulté.

3. Construire un nouvel accord autour des contributions fiscales

Les ressources actuelles sont principalement assises sur la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés au travers du versement mobilités.

Nous estimons qu'il est juste de réfléchir avec les entreprises à leur manière de contribuer aux transports franciliens. D'autres collectivités et AOM sont ainsi parvenues encore récemment à conclure des accords avec les employeurs locaux pour augmenter leur contribution en échange d'investissements

importants pour l'attractivité des territoires concernés.

Nous souhaitons par ailleurs réfléchir à de nouvelles ressources fiscales pour maintenir un niveau d'intervention proche du niveau actuel. Ces nouvelles ressources pourraient notamment comprendre une hausse des contributions de nature fiscale affectant les quartiers qui bénéficieront d'une offre nouvelle en transports ces 10 prochaines années. Nous ciblons ici par exemple les plus-values immobilières des « quartiers du Grand Paris Express », à l'instar de la Cour des Comptes.

Nous estimons que ces ressources nouvelles doivent être affectées aux dépenses générées par l'arrivée d'une offre nouvelle (GPE, Eole en particulier).

4. Les conditions nécessaires à la construction d'une stratégie financière pérenne

Notre groupe alerte depuis notre élection sur la situation financière d'IDFM et interroge l'exécutif d'IDFM et de la Région IDF sur l'absence de stratégie financière et de consultations avec l'ensemble des parties prenantes co-responsables des transports franciliens.

Si nous regrettons le caractère tardif de ces assises et de cette réflexion – les Franciliens ayant déjà à subir cette année les conséquences de l'absence de stratégie financière solide – nous espérons qu'elles permettent de dessiner un nouvel

avenir pour les transports en Île-de-France.

Nous dressons ainsi certaines conditions nécessaires à leur réussite :

- L'établissement d'une vision objective et transparente des besoins des financements jusqu'en 2030, qui fait encore défaut ;
- Un contrat de confiance passé entre les financeurs qui permettra leur accord pour une hausse des contributions de chacun ;
- La présentation par IDFM des leviers de développement des recettes et d'économies dont il dispose.