

-
Mardi 24 janvier 2023

ASSISES DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS : LE PACTE « TRANSPORTS » DE VALÉRIE PÉCRESSE

Valérie Pécresse, Présidente d'Île-de-France Mobilités et de la Région Île-de-France, et Marc Guillaume, préfet de la Région Ile-de-France, ont rassemblé pour la première fois l'ensemble des acteurs des transports lundi 23 janvier 2023 aux assises du financement des transports franciliens.

Dans une démarche inédite, économistes, universitaires, représentants des entreprises, opérateurs de transports, collectivités et Etat, politiques de tous bords, ont échangé et dressé un constat objectif et partagé de la situation : des financements pérennes sont nécessaires pour faire face à l'ouverture des nouvelles lignes de transport en Île-de-France. Le réseau de métro va doubler d'ici 2030 avec plus de 300 km de lignes nouvelles et 70 gares.

Dès 2024, le besoin de financement d'Île-de-France Mobilités pour ces nouvelles lignes s'élèvera à 600 millions d'euros et à 1,6 milliard d'euros en 2030 chaque année.

Valérie Pécresse s'est engagée, grâce à la bonne gestion d'Île-de-France Mobilités, à financer l'ensemble des besoins du réseau actuel, sans baisser l'offre, sans sacrifier les investissements nécessaires à sa modernisation et en s'appuyant sur la dynamique actuelle des recettes existantes.

Pour ne pas revivre le ping pong calamiteux de 2022, Valérie Pécresse a proposé un « pacte de transports » pour assurer un financement durable et qui ne fera pas reposer l'ensemble des nouvelles recettes sur les seuls usagers et le prix du passe Navigo. Les usagers participent à hauteur de 36% au financement des transports franciliens, Île-de-France Mobilités ne souhaite pas qu'ils aillent au-delà de ce taux de contribution. L'objectif est de trouver ces nouvelles recettes promises par le Premier Ministre Edouard Philippe il y a 3 ans avant le printemps afin qu'elles puissent être inscrites au projet de loi de finances.

5 pistes pour baisser les dépenses d'Île-de-France Mobilités, aujourd'hui mises à sa charge de manière arbitraire à hauteur de 680 M€ ont été proposées :

- 1- La **baisse drastique des redevances** imposées arbitrairement par l'Etat à Île-de-France Mobilités pour la « location » **des lignes du Grand Paris Express** (280M€/an à partir de 2026). Ces charges n'ont pas lieu d'être car Île-de-France Mobilités paye déjà tous les coûts d'exploitation.
- 2- **La transformation de la dette COVID que l'Etat a accordée à Île-de-France Mobilités** en subvention, comme l'ont fait la plupart des grands pays (USA, Allemagne, Grande-Bretagne). La charge de la dette COVID représente 130M€ dès 2024 et atteindra en 2029 190M€/an. Cette charge pourrait être purement annulée pour toutes les autorités organisatrices de France qui, comme l'a dit le GART aujourd'hui, le réclament.
- 3- Le **transfert à la Société du Grand Paris des coûts de préexploitation des lignes du Grand Paris Express**. En effet, ces coûts ont été imposés à Île-de-France Mobilités par un décret de 2019 de manière là aussi totalement arbitraire. Ils représentent 30 à 40M€ tous les ans.
- 4- **Supprimer la tarification sociale à demi-tarif pour les personnes en situation irrégulière**. En effet, le gouvernement et le parlement ont maintenus contre le souhait d'Île-de-France Mobilités cet avantage tarifaire pour les clandestins qui représente un coût de 30M€/an.
- 5- **La réduction de la TVA sur les transports du quotidien à 5.5%**, le taux appliqué aux services essentiels. En stabilisant les tarifs des voyageurs, cette baisse de TVA pourrait rapporter 150M€ à Île-de-France Mobilités (400M€ à l'ensemble des autorités organisatrices françaises).

Au cours des échanges, de nouvelles recettes et une autonomie fiscale suivant l'exemple new-yorkais ont été mises sur la table par Valérie Péresse

New York est comme l'Île-de-France confrontée à de grands défis comme la régénération de son réseau et qui comme nous a un taux de contribution des voyageurs à 35%. New-York dispose de 2 atouts : l'autonomie fiscale et un panier de recettes fiscales auquel contribuent tous les acteurs qui bénéficient du renouvellement et du développement de l'offre de transport.

- 1- Les **touristes** ne contribuent à l'heure actuelle que faiblement au coût de leur voyage. Les nouvelles lignes vont considérablement améliorer leur expérience voyageur et profiter plus largement à tout le secteur du tourisme. A l'horizon 2030, les 2 aéroports de la Région seront desservis grâce à des financements publics avec des lignes directes ou automatiques... Cela représenterait 100M€ par an.
- 2- Les **bénéficiaires de la plus-value foncière**. D'ici à 2030, ils capteront une bonne partie de la valorisation foncière procurée par le développement du réseau. Comme à New-York, Hong-Kong, Tokyo ou Barcelone, une partie de la plus-value qu'ils vont percevoir pourrait revenir aux transports, à travers la taxe sur les bureaux ou une fraction additionnelle aux frais de notaire. Une hausse de 20% de la Taxe sur les Bureaux (TSB) rapporterait 200M€ par an et 1 point de Droits de Mutation à titre Onéreux (DMTO) supplémentaire pour les transports franciliens, c'est 750M€/an. L'Etat devra prendre un engagement solennel à l'égard des départements qu'à aucun moment leurs recettes ne seront impactées.
- 3- Les acteurs de la **logistique commerciale** ; grâce au développement des transports collectifs, le nombre de véhicules particuliers a baissé sur les routes, aidant ainsi le secteur de la logistique à gagner en productivité. Ce sera encore bien davantage le cas en 2030. Une écotaxe logistique sur chaque véhicule logistique, en fonction de la pollution émise, pourrait rapporter jusque 100M€.
- 4- Les **entreprises de plus de 11 salariés**. Le doublement du réseau de transports franciliens est un atout considérable pour l'économie francilienne, d'autant que les nouvelles lignes seront automatiques, c'est-à-dire particulièrement fiables et peu soumises aux aléas. La Défense, Orly, Roissy, la vallée de Seine, Saclay, seront desservis. Face à cet investissement historique de 56 Mds € de la SGP, de l'Etat, de la Région et d'IDFM, les entreprises pourraient voir augmenter leur taux de Versement mobilité. Ajoutons que les entreprises d'Île-de-France vont bénéficier de 2,8Mds € de baisse des impôts de production. Je proposerai qu'elles en reversent 15% de cet allègement fiscal en Versement Mobilité, soit 420 M€.

Ces 4 pistes peuvent rapporter jusqu'à 1,5Md€/an à l'horizon 2030.

Pour Valérie Péresse : « On ne peut pas doubler le réseau en dix ans sans recettes nouvelles. Les faits sont têtus, les chiffres sont connus depuis des années, le temps des décisions est venu. Sinon je ne pourrai simplement pas ouvrir les nouvelles lignes, ni financer les JOP 2024. J'appelle l'Etat à se mettre à la table de négociation, pour boucler le plan de financement au printemps. »

Contacts presse :

Amélie Lange : amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr – [01 82 53 80 90](tel:0182538090) – [07 60 10 95 05](tel:0760109505)

www.iledefrance-mobilites.fr/presse

