

— Cahier d'acteur N°XX

# Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Sautejeau Florence

Fonction : Déléguée générale

Tél : 01.48.74.73.67

Adresse mail : [fsautejeau@utp.fr](mailto:fsautejeau@utp.fr)

Adresse postale :

17 bis rue d'Anjou, 75008 Paris

Site internet : [www.utp.fr](http://www.utp.fr)

## CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023



**Nom, prénom :** Sautejeau Florence

**Fonction :** Déléguée générale

**Tél :** 01.48.74.73.67

**Adresse mail :** fsautejeau@utp.fr

**Adresse postale :**

17 bis rue d'Anjou – 75008 Paris

**Site internet :** www.utp.fr

## Présentation de la structure

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle du transport public urbain, des entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires en France.

L'UTP représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents, auprès des institutions françaises et européennes, et négocie les conventions collectives dont elle a la responsabilité.

## Problématique : Comment financer un choc d'offre de transport public ?

Chaque jour, des millions de Franciliens utilisent l'un 6 des modes de transport (bus, car, métro, RER, train, tramway, et bientôt le téléphérique) mis à leur disposition par IDFM pour se rendre sur leur lieu d'étude ou de travail, se soigner, faire leurs courses, voir leurs proches, ou se divertir.

Véritable machine à décarboner la mobilité et à réduire la pollution locale, les transports publics sont également un puissant levier de lutte contre la congestion. Un bus urbain évite la circulation de 36 voitures et un train régional, plusieurs centaines. Par là même, ils permettent de réduire l'accidentologie routière, responsable de drames humains mais aussi d'un coût important pour la société et l'économie.

Du point de vue sociétal, ils sont le gage d'un accès équitable à la mobilité pour tous, quels que soient l'âge, les revenus ou les capacités, offrant à chacun la possibilité de se déplacer en toute autonomie et dans des conditions dignes. Ils permettent ainsi d'élargir les bassins d'emplois en rapprochant les demandeurs d'emplois des entreprises qui recrutent, à un coût modéré pour l'utilisateur, ce qui n'est pas le cas de la voiture individuelle.

Pouvoir d'achat, réponse aux besoins essentiels de la vie quotidienne, protection de la planète et de la qualité de l'air, cohésion des territoires, compétitivité des entreprises : les transports publics sont incontournables pour répondre aux besoins quotidiens des Franciliens et pour contribuer au développement économique de l'Île-de-France.

Afin qu'ils puissent relever les enjeux sociaux, économiques et climatiques des années à venir, il est crucial d'en accroître l'offre rapidement et intensément. De surcroît, afin que les investissements d'extension du réseau produisent tous leurs effets et éviter un réseau à deux vitesses, une vision globale est nécessaire, ce qui implique des investissements conséquents dans la modernisation du réseau existant – transport et espaces – qui doit rester performant, robuste, résilient et attractif.

Cet accroissement engendrera une hausse de l'attractivité des transports publics, et donc un report modal accru et des nuisances liées au trafic automobile en baisse. En effet, selon les résultats 2022 de l'Observatoire de la Mobilité (IFOP pour UTP) comme pour les éditions antérieures, l'argument numéro 1 pour convaincre les citoyens d'utiliser les transports en commun est l'existence d'une offre importante et de qualité.

Ce choc d'offre, indispensable pour faire massivement basculer la mobilité francilienne vers les modes vertueux d'un point de vue environnemental et sociétal, appelle des financements pérennes à la hauteur de cette ambition. L'UTP a travaillé depuis de nombreuses années à la création d'un cadre favorable à l'ouverture à la concurrence entre les opérateurs et les modes de gestion. La compétition est un gage d'efficacité, comme en témoigne le leadership des entreprises françaises dans le monde.

L'UTP identifie ici 7 pistes de financement des transports publics et ferroviaires.

## CONTRIBUTION A UNE RÉFLEXION SUR LES NOUVELLES SOURCES DE FINANCEMENT POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

### Un choc d'offre au bénéfice de tous les habitants d'Île-de-France

L'UTP propose ici 7 pistes de réflexion pour financer le choc d'offre :

#### 1. Faire évoluer la tarification

Les accroissements qualitatifs et quantitatifs de l'offre de transport public se sont accélérés partout en France au cours des dernières années. Transports en sites propres, extensions de lignes, information voyageur, cadencement, allongement des amplitudes horaires voire services de nuit, etc. sont autant d'améliorations qui fidélisent les clients et en attirent de nouveaux.

Actuellement, le coût d'un abonnement de transport public est en Île-de-France encore 5 fois moindre que celui de l'usage de la voiture, pour circuler en illimité dans toute la région. En rapprochant le confort d'usage des transports publics de ceux de la voiture individuelle (gain de temps, confort, etc.) il est juste que leur prix tienne compte de ces améliorations.

Tout en tenant compte des publics fragiles grâce à la tarification solidaire, et du remboursement possible jusqu'à 75% des abonnements par les employeurs, il convient à l'AOM dont c'est la prérogative, de revaloriser les grilles tarifaires, en fonction de l'inflation et de l'accroissement de l'offre de transports publics.

#### 2. Sanctuariser le versement mobilité

Impôt sur les facteurs de production, le versement mobilité est parfois réinterrogé, voire remis en question. Or, son poids dans le financement des transports franciliens (43% des ressources) fait de lui un pilier du modèle économique de la mobilité en Île-de-France.

La pérennité du versement mobilité est cruciale pour assurer à la fois un bon fonctionnement de transport et poursuivre les investissements dans le développement d'une offre de mobilité durable.

Il est fondamental que les employeurs, en particulier ceux s'acquittant du VM, puissent faire part de leurs attentes dans le cadre du comité des partenaires sous l'égide d'IDFM. Les bénéficiaires de cette contribution pour les territoires, les voyageurs, comme pour les entreprises, leurs salariés et leurs familles, pourront ainsi être mieux compris. Ce qui permettra d'envisager ses possibles évolutions.

#### 3. Permettre de lutter efficacement contre la fraude

Alors que les AOM, par le biais de leurs opérateurs, investissent massivement dans la lutte contre la fraude, une grande partie du produit des amendes leur échappe. C'est un manque à gagner d'au moins 600 millions d'euros par an au niveau national pour les réseaux de transport et de 270 millions pour l'Île-de-France.

L'UTP a pourtant élaboré une plateforme de vérification des adresses des contrevenants afin que les amendes qui sont envoyées à une mauvaise adresse soient enfin acquittées.

La mise en œuvre de cette plateforme générerait d'une part des ressources importantes pour les AOM et d'autre part, contribuerait à lever le sentiment d'impunité des fraudeurs.

#### 4. Partager les plus-values foncières et immobilières

L'arrivée d'une infrastructure de transport dans une zone géographique s'accompagne généralement d'une augmentation de la valeur des biens immobiliers situés autour, à la revente comme à la location (de l'ordre de 10% à 30%).

La captation d'une partie de cette plus-value par des instruments fiscaux financerait une partie de l'investissement que l'AOM a financé pour cette infrastructure.

L'AOM pourrait en bénéficier en fléchant une surtaxe sur les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) vers son budget.

### 5. Monétiser l'usage des infrastructures

L'Île-de-France, fortement dotée en infrastructures routières structurantes, performantes et gratuites, est un carrefour vers lequel convergent d'intenses flux de marchandises et de personnes en transit.

Instaurer une redevance d'infrastructure en Île-de-France, qui consisterait à mettre en place une vignette d'infrastructure applicable à tous les véhicules, à assiette large et taux modulable selon les revenus du foyer, permettrait de monétiser les externalités négatives de ce trafic : pollution, émissions de GES, congestion, accidentologie, bruit, etc. En fléchant cette nouvelle ressource directement vers les transports publics, et à la régénération du réseau ferroviaire, une alternative serait proposée à ceux qui s'en acquitteraient et qui seraient ainsi encouragés au report modal.

Une alternative plus simple pourrait être une surtaxe sur la TICPE.

Dans tous les cas, un dispositif d'aide pour les personnes à bas revenus devra être mis en place.

### 6. Tenir compte de l'avantage lié à l'utilisation d'un véhicule de fonction

Actuellement, plus de la moitié des véhicules neufs achetés sur le sol français le sont par des entreprises. Les voitures de fonction ont un coût d'achat et d'usage important pour les entreprises auquel vient s'ajouter le coût des places de stationnement qui sont allouées aux salariés très souvent gratuitement. Pourtant, ces coûts sont rarement questionnés par les entreprises et peu pris en compte dans la fiscalité.

En effet, si une réforme de la taxe sur les véhicules de société (TVS) est intervenue en 2022 pour tenir compte de leur impact environnemental, le dispositif est forfaitaire et

de tient pas compte de leur usage kilométrique, lequel est largement supérieur à celui des véhicules particuliers.

### 7. Flécher une partie des recettes de stationnement en voirie et/ou du forfait de post-paiement vers le budget de l'AOM

Une stratégie de mobilité se définit au niveau de l'autorité organisatrice, et disposer de l'ensemble des leviers est le gage de l'efficacité du système et de son financement.

Les compétences de voirie et d'urbanisme sont actuellement dévolues aux maires, ce qui peut entrer en contradiction avec la stratégie de mobilité de l'AOM.

Il pourrait être laissé à l'AOM la possibilité de se saisir de la politique tarifaire complète à l'échelle d'un ressort territorial. Ainsi, en incluant le stationnement, qui est une brique de l'offre de mobilité sur ce territoire, cela permet à la fois de positionner les niveaux de tarifs de façon pertinente en tenant compte des alternatives existantes, de les adapter au contexte (pic de pollution, zones de congestion, etc.), et de proposer des offres tarifaires combinant les divers modes de déplacement en toute fluidité.