

— Cahier d'acteur N°01

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Baudrier, Jacques /
Guillaud Bataille Fabien

Fonction : administrateurs PCF d'Île de
France Mobilités

Mail : eluspcf.idfmobilites@gmail.com

Adresse postale : 2 rue Simone Veil, 93400
Saint-Ouen

Île de France 
mobilités

CAHIER D'ACTEUR N°01 - JANVIER 2023



La sensibilité communiste est représentée au sein du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités par Jacques Baudrier, adjoint (PCF) à la Maire de Paris, et Fabien Guillaud Bataille, conseiller régional PCF. Ces administrateurs s'inscrivent dans la démarche STOP GALERE, soutenue par plus de 50 000 Francilien.nes

Une crise du financement prévisible de longue date

L'impasse financière à laquelle Île-de-France Mobilités fait face n'est pas une surprise. Dès 2006 et la décentralisation des transports en Île de France, le sous financement structurel des investissements et de l'exploitation des transports franciliens était pointé du doigt par les principaux acteurs du secteur. La décision prise à la fin des années 2000 de créer le Grand Paris Express et d'identifier des recettes dédiées à la construction de l'infrastructure a permis de répondre aux retards pris en matière d'investissement, tant pour le Grand Paris Express que pour le CPER, grâce à six hausses successives de la taxe locale sur les bureaux et la création de la taxe sur le stationnement. Le sous financement de l'exploitation et des investissements financés par IDFM a quant à lui justifié trois hausses successives du versement mobilité intervenues entre 2006 et 2016. Les élu.es communistes avaient alors soutenu ces décisions qui rejoignaient leurs propres propositions.

Or, depuis 2016 et en dehors de quelques ajustements à la marge, la Région Île de France et IDFM ont renoncé à revendiquer de nouvelles recettes. L'impasse fondamentale du financement des transports franciliens résulte donc d'un choix politique de la majorité régionale actuelle qui a décidé de laisser exploser la dette d'IDFM sans recettes nouvelles. En 2024, cette dette atteindra les 12 milliards d'€ soit une augmentation exponentielle de près de 10 milliards d'€ en seulement 5 ans.

Le risque d'effondrement des transports en Île de France est imminent

L'année 2023 s'est ainsi conclue par une hausse inédite des tarifs tandis que l'offre de transports est fortement dégradée, alors que le budget 2023 est construit sur des hypothèses très hasardeuses. Dans ce contexte, le retour de la fréquentation au niveau de l'avant COVID est très incertaine. Par conséquent, et contrairement aux hypothèses retenues par IDFM, nous pensons que les recettes tarifaires de 2023 seront inférieures de 400 millions d'euros aux prévisions d'IDFM dans le budget 2023.

Par ailleurs, de nouvelles dépenses sont nécessaires pour enrayer l'effondrement de l'offre de transport qui s'est traduite par une baisse de 26% de l'offre de bus à Paris et en petite couronne en septembre dernier. Cette situation s'explique par les démissions massives des agents et les difficultés que rencontrent les opérateurs pour en recruter de nouveau. Jusqu'alors préservée de la pénurie qui touche le reste de la France, l'Île-de-France fait désormais face à une pénurie des chauffeurs de bus.

Cette pénurie s'explique aisément par la perte d'attractivité de métiers du transport. Deux décisions majeures doivent être prises de toute urgence pour enrayer ce phénomène : l'indexation de tous les salaires de la branche des transports sur l'inflation et l'augmentation des salaires pour les métiers en tension. La première de ces décisions est un préalable pour compenser la perte de pouvoir d'achat entraîné par l'inflation. Son coût s'élève à 400 millions d'euros en année pleine. La seconde doit concerner les métiers les plus en tension tels que les machinistes receveur de la RATP dont l'augmentation du salaire coûterait approximativement 200M d'€/an.

Compte tenu de l'évolution structurelle des coûts d>IDFM évaluant les recettes à trouver à 750 millions pour construire le budget 2024, plus les 400 millions de surévaluation des recettes, plus les 600 millions de moyens à dégager pour offrir des conditions salariales attractives, IDFM a donc un besoin de financement de près de 2 milliards d'€ à combler pour équilibrer le budget 2024 (1,75 milliards exactement). Sans nouvelles solutions de financement à ce niveau, une nouvelle augmentation des tarifs avec un Navigo à 130€/mois se profile en fin d'année, alors que les mauvaises conditions salariales et la perspective de la mise en concurrence continueraient à faire se dégringoler l'offre de transport. Le système de transport est donc d'ores et déjà en danger du fait des décisions politique d'une majorité régionale qui s'entête à vouloir privatiser les réseaux RATP et SNCF.

Pourtant, moderniser et développer les transports publics est vital

La crise climatique oblige à une mutation profonde des mobilités vers des déplacements propres et décarbonés. Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris prévoit de renforcer les restrictions de circulation prévues dans le cadre de la zone à faible émissions, dispositif dont le respect sera prochainement sanctionné à l'aide de contrôles automatisés des véhicules. Dans ce défi, les transports collectifs constituent l'outil de transformation le plus vertueux existant à ce jour, en complémentarité avec le vélo, la marche et les modes innovants.

La modernisation des infrastructures existantes est un préalable pour en améliorer les performances et la fiabilité. La mise en accessibilité des différents réseaux de transports et la lutte contre la pollution de l'air dans les gares, en particulier souterraines, doivent également être traités pour renforcer l'inclusivité et la sécurité de l'ensemble des usagers.

Le développement des transports, en quantité et sur l'ensemble du territoire, est vital alors que les conséquences de l'usage de l'automobile pèsent sur la santé, l'environnement, l'espace public et les finances publiques. De plus, le développement des transports constitue un levier de réduction des inégalités sociales et territoriales qui se creusent dans notre région. Enfin, le développement économique et le tourisme sont tributaires de la qualité du réseau de transports.

Pour toutes ces raisons, il est indispensable de maintenir un haut niveau d'investissement sur l'existant, de renforcer l'ingénierie publique, de reprendre le développement de l'offre, notamment pour renforcer la desserte des futurs pôles du Grand Paris Express et la connexion de ces futures lignes avec les réseaux existants, et de penser l'après réalisation du Grand Paris Express et le SDRIF-E 2040 avec le développement de nouvelles liaisons (bus en site propre, voies ferrées, etc.).

Financer les transports publics sans hausse tarifaire, c'est possible !

Depuis plus d'une décennie, les élu.es communistes du Conseil régional et d'Île-de-France Mobilités proposent de nouvelles recettes. Fort.es des avancées obtenues, notamment 3 augmentations du Versement Mobilités et le financement des investissements pour la création des lignes du Grand Paris Express, les élu.es communistes constituent la seule force proposant un plan de financement des investissements et en fonctionnement. Nous nous félicitons que ces propositions soient reprises par les autres forces politiques et acteurs. À court-terme, nous invitons le Gouvernement et le Parlement à se saisir des propositions de nouvelles ressources suivantes afin de financer 1,75 milliard de recettes pour équilibrer le budget 2024. Au-delà il faudra 2 milliards de recettes annuelles d'ici 2030 pour financer le développement de l'offre et la mise en service des nouvelles infrastructures.

- **La création d'une zone premium pour le versement mobilité (passage de 2,95% à 5.4% minimum) réservée aux arrondissements du Centre et de l'Ouest de Paris et à certaines villes des Hauts-de-Seine :**

Quelques villes et quartiers seulement concentrent la majorité des activités tertiaires de la région capitale. Pourtant, les charges immobilières dans ce secteur sont 3 à 4 fois plus élevées qu'ailleurs en Île de France. Par ailleurs, la valeur de ces bureaux a quasiment doublé en 10 ans. C'est pourquoi il nous paraît aujourd'hui légitime d'établir le taux du versement mobilité à 5.4% dans cette « zone premium » qui serait composé des 1^{er}, 2^e, 7^e, 8^e, 9^e, 10^e, 15^e, 16^e et 17^e arrondissements de Paris et des communes de Boulogne-Billancourt, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine et Puteaux. Cette mesure rapporterait près de 2 milliards d'€ de recettes/an. Elle est prioritaire pour financer à très court terme le besoin de financement pour le budget 2024. La création d'une telle zone premium pour la taxe locale de bureaux a permis d'assurer le financement complémentaire du Grand Paris Express en 2019.

- **La révision de l'accord État-Région de septembre 2020 afin d'annuler ou de réduire la part remboursable de l'avance consentie par l'État à Ile-de-France Mobilités :**

Suite à la crise du COVID et aux pertes de recettes tarifaires, l'État a refusé de compenser ces pertes et n'a consenti à IDFM qu'un prêt de 2 milliards d'€ dont le remboursement pèsera lourdement sur les projections financières des années à venir. En l'état actuel, le remboursement de ce prêt débutera à partir de 2023 et augmentera progressivement pour s'établir à 206 M d'€/an à partir de 2029 et jusqu'en 2036. L'État doit prendre sa part au financement des transports franciliens en requalifiant tout ou partie de ce prêt en subvention non remboursable afin de ne pas aggraver la situation financière d'IDFM.

- **La baisse nationale de la TVA dans les transports publics du quotidien à 5,5% :**

À l'heure de l'urgence climatique, il s'agit de considérer les transports collectifs comme un bien essentiel et donc de leur appliquer un taux de TVA à 5.5%.

- **L'augmentation de la taxe de séjour pour les 4 étoiles et plus :**

Paris étant l'un des villes les plus touristiques du Monde, les visiteurs occasionnels sont nombreux à fréquenter les transports en commun. Dès lors, il apparaît légitime d'adjoindre une part régionale à la taxe de séjour existante afin que le secteur du tourisme contribue au fonctionnement des transports franciliens.

- **La modernisation et/ou réévaluation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux :**

Le niveau de la TASS peut être réévalué en particulier dans la zone 1 où il doit être porté à 20 euros par m². Cela permet de dégager plusieurs centaines de millions d'euros de recettes annuelles.

- **La majoration du malus pour l'achat des véhicules de plus de 1.4 tonnes en Ile-de-France**

Le poids des voitures est directement corrélé aux émissions de polluants tout au long du cycle de vie du véhicule. Par ailleurs, l'augmentation tendancielle du poids des véhicules posent un certain nombre de difficultés en matière de dimensionnement de l'espace public et d'usage accéléré des voiries. Aussi, les pouvoirs publics ont tout intérêt à décourager l'achat de véhicules lourds via l'augmentation du malus au poids, une mesure déjà existante. Un malus au poids à partir de 1400 kilos de 10 euros par kilo, puis de 20 euros par kilo à partir de 1800 kilos permettrait de dégager des recettes de plus de 1 milliard d'euros par an à l'échelle nationale dont une partie à flécher sur les transports publics en Ile-de-France.

- **La majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1 million d'euros**

Le développement de l'offre de transport et l'amélioration de la desserte va concourir à l'augmentation des valeurs immobilières. Aussi il y a une logique économique à vouloir capter une partie de ces plus-values générées par le projet de transport pour contribuer au financement des transports. Par ailleurs, afin de limiter la pression fiscale sur les achats des particuliers, cette augmentation de taxe pourrait se concentrer sur les biens d'une valeur supérieure à un million d'euro. Une augmentation de 2% du taux des droits de mutation pour les biens de plus de 1 million d'euros permettrait de dégager plus de 100 millions de recettes annuelles à l'échelle de l'Île-de-France.

- **La création d'une taxe sur le e-commerce**

Le développement de la livraison de colis à domicile est une activité génératrice de pollutions et d'encombrement du réseau routier. Aussi, suivant une logique de pollueur/payeur, cette activité pourrait être mis à contribution du financement des transports en Île de France.

METTRE FIN A LA GALERE DANS LES TRANSPORTS

Renforçons Ile-de-France Mobilités !

Nous demandons le transfert, à IDFM, du pouvoir de fixer le taux et le zonage du versement mobilité. Nous suggérons l'étude d'une contribution des colis des plateformes numériques, fixée par IDFM et la mise en place d'une écotaxe pour les poids-lourds, dont l'assiette et le taux seraient également fixés par IDFM.

Concernant la gouvernance, l'État doit revenir au Conseil d'IDFM, sans possibilité de blocage et dans le respect de la décentralisation à laquelle nous tenons. Les organisations syndicales représentatives des opérateurs doivent également siéger, avec voix délibérative, au Conseil d'IDFM afin de prendre des décisions davantage en prise avec la réalité de celles et ceux chargés de les appliquer.

Enfin, nous sommes particulièrement préoccupés par le nombre de postes vacants au sein des services d'IDFM et du recours massif aux cabinets de conseil.

Un volet transport du CPER 2023-2027 ambitieux de 10 milliards d'euros

Nous dénonçons l'irresponsabilité de l'Etat qui reporte depuis 3 ans le volet mobilités du CPER. Alors que le Président de la République annonce 10 milliards d'euros pour les RER de province, l'Etat ne finance pas les projets d'investissement en cours et oblige la Région à bricoler un fonds relais !

Pour éviter le report ou l'abandon de projets, au sein du volet mobilité du CPER 2023-2027, le transport devra être doté d'au moins 10 milliards d'euros. À titre d'exemple, le rétablissement de la CVAE permettrait de dégager, en Ile-de-France, 1,8 milliard d'euros par an ce qui constituerait une recette dédiée du CPER capable de financer les investissements à venir et de nouveaux, indispensables en raison des crises climatique et énergétique et du creusement des inégalités sociales et territoriales en Ile-de-France.

Faciliter l'accès au réseau de transport des plus fragiles et des plus jeunes

La réduction des émissions de carbone et des polluants atmosphériques est une priorité

environnementale et sanitaire dont les gains attendus profiteront à l'ensemble de la population. C'est pourquoi nous pensons que le financement des transports ne doit pas reposer majoritairement sur les usagers. Nous considérons par ailleurs la mobilité comme un droit qu'il s'agit de protéger et d'étendre au plus grand nombre. C'est pourquoi nous sommes favorables, à long terme, à l'instauration de la gratuité des transports.

Dans l'immédiat, nous défendons la tarification universelle et le passe Navigo à tarif unique, sans zonage. Ce dispositif est en effet un mécanisme de solidarité indispensable. Nous réaffirmons notre ambition de mettre en place, à l'occasion des prochaines élections régionales, la gratuité des transports pour les moins de 26 ans. Il s'agit d'une mesure en faveur des jeunes, de l'accès à l'enseignement, à la formation, à la culture et à l'emploi. Cela permettra de corriger les très grandes inégalités d'aides entre départements et d'améliorer le pouvoir d'achat des familles, notamment modestes. Par ailleurs, notre groupe souhaite que la tarification sociale (gratuité transports) soit rapidement éligible aux parents isolés non-imposables, aux plus de 60 ans non-imposables et à l'ensemble des bénéficiaires des minima sociaux ce qui n'est pas le cas actuellement.

Revoir les contrats avec les opérateurs et embaucher !

La succession de générations de contrats entre IDFM et les opérateurs, la productivité imposée par IDFM et les choix internes aux entreprises ont réduit le nombre d'agent.es et notamment d'agent.es commerciaux et de sécurité publique (SUGE et GPSR). Cela engendre des difficultés d'exploitation, une montée du sentiment d'insécurité (en gare et à bord) ainsi que des difficultés d'accès au service public, notamment pour les publics fragiles. Face à cela, un abandon de la clause de productivité et des suppressions de postes d'agent.es commerciaux dans les gares SNCF doit intervenir. Par ailleurs, toutes les gares SNCF et stations RATP doivent retrouver la présence d'au moins un agent accessible au public du premier au dernier train. Enfin, nous déplorons le choix d'IDFM de recourir massivement à la sécurité privée, au détriment des forces publiques assermentées. En effet, les agent.es de sécurité privée ne bénéficient pas – et c'est heureux en l'absence de formation suffisante – de

l'assermentation pour agir face à certains faits
commis sur les biens et les personnes. Nous
demandons la réorientation du plan sûreté d'IDFM

(1000 agent.es d'ici 2027) vers les effectifs de la
SUGE et GSPR ainsi que son accélération.

STOP A LA PRIVATISATION !

Notre groupe refuse depuis le 1^{er} jour la privatisation des réseaux aujourd'hui exploités par la RATP et la SNCF. Alors qu'aucune directive européenne n'oblige à privatiser, ce que le Ministre des Transports a rappelé dans la presse, la Présidente d'IDFM s'entête. Avec 250 grand.es élu.es, nous demandons un moratoire sur ce processus conduit avec dogmatisme et sans prise avec le monde réel. Pourquoi cette position ?

Une usine à gaz qui bat des records

Le basculement du réseau de bus RATP vers 12 opérateurs privés le 1^{er} janvier 2025 n'est ni prêt, ni sécurisé. Ce découpage est contestable et contesté. De nombreux aspects organisationnels, règlementaires et sociaux ne sont pas réglés. Des missions aujourd'hui exercées par la RATP sont, en l'état des discussions, orphelines alors qu'elles sont vitales à l'exploitation. Les enjeux autour de la coordination de l'offre, de la gestion des incidents, de l'information voyageurs ou encore de la billettique ne sont pas réglés. De nombreux décrets nécessaires au transfert ne sont toujours pas publiés. Enfin, Ile-de-France Mobilités n'a pas les moyens humains de contrôler le processus et externalise à outrance ce qui augmente le danger d'irrégularités lors – notamment – de l'analyse des offres.

Une privatisation, sans ambiguïté

Il s'agit bien d'une privatisation des transports aujourd'hui publics. Cela a de nombreuses incidences... Tout d'abord, les contrats de droit public des agent.es RATP transférés disparaîtront de gré ou de force au plus tard le 1^{er} janvier 2025 au profit de contrat de droit privé, moins protecteurs. Les bénéfices éventuels dégagés par les 12 futurs opérateurs ne reviendront plus à l'Etat mais aux actionnaires de ces groupes. En supprimant le monopole de la RATP, Ile-de-France Mobilités et la puissance publique transfèrent une partie du pouvoir à des acteurs privés. Le dialogue à 13 (IDFM plus 12 opérateurs distincts juridiquement) au lieu de 2 (IDFM et RATP) sera par ailleurs complexe. Les futurs opérateurs pourront être français, européens ou non, ce qui pose indiscutablement des questions de souveraineté nationale, singulièrement en termes d'usages des données personnelles, de transfert de technologie... singulièrement dans la Région capitale.

Le cercle vicieux qui dégrade conditions de transport et de travail

La privatisation dégrade d'ores et déjà les conditions de travail des salarié.es dans un contexte de pénurie de main d'œuvre. Le *dumping* social, orchestré par IDFM *via* les appels d'offres, nuit à la qualité de service et à la sécurité des salarié.es, des usagères et usagers. Par ailleurs, la fixation du nombre d'Equivalent Temps Plein (ETP) par lot est préoccupante. La recherche d'économies par IDFM et la réorganisation du travail synonyme de dégradation des conditions de travail font craindre un nombre d'EPT inférieur à ceux employés actuellement par la RATP. La privatisation du réseau de bus pourrait s'accompagner d'un plan social qui nuira à la qualité de service, dans un calendrier concomitant avec les JOP de Paris 2024.

Un danger pour les investissements utiles et les finances d'IDFM

L'abandon de la privatisation de la RATP et de la SNCF permettra d'économiser plusieurs milliards d'euros. Ils seraient mobilisés par l'emprunt, au détriment de la modernisation de l'existant. A ce jour, le rachat des biens de la RATP nécessaires à l'exploitation du réseau de bus, par IDFM, est estimé à 4,9 milliards d'euros (C.E 2021, hors intérêts). IDFM n'a pas les moyens de mobiliser cette somme d'ici 2025 sans réduire les investissements sur l'existant et sur le matériel roulant. Par ailleurs, le coût du rachat des biens des tramways (avant 2029), des métros et du réseau SNCF n'est pas public à ce jour.

De vives inquiétudes pour la qualité de service et les tarifs pour les usagers

Les économies promises par le passage aux concessions ne sont qu'hypothétiques. Les privatisations ailleurs en Europe mais aussi dans d'autres secteurs révèlent de nombreux exemples d'envolées des coûts d'exploitation et des tarifs pour les usagers en quelques années. Enfin, la conception des appels d'offres par IDFM force au *dumping* social ce qui génère une dégradation du service (Melun Val-de-Seine, Paris-Saclay...) ou des appels d'offres infructueux. Tous nos arguments sur www.stopgalere.fr.