

— Cahier d'acteur N°XX

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

Janvier 2023

Département de la Seine-Saint-Denis

Hôtel du Département - Esplanade Jean-  
Moulin 93000 Bobigny

<https://seinesaintdenis.fr/>

Île de France   
mobilités

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



Département de la Seine-Saint-Denis

Hôtel du Département -  
Esplanade Jean-Moulin 93000  
Bobigny

## Présentation de la structure

Le Département de la Seine-Saint-Denis siège au Conseil d'administration d'IDFM et contribue chaque année au financement de l'AOM. En 2023, après une augmentation de 7,5% de sa contribution, celle-ci s'élève à 53 millions d'euros.

A ce financement direct s'ajoute les contributions indirectes : remboursement du Passe Navigo aux agents de la collectivité, Versement Mobilité, prise en charge du tarif Améthyste et de dépenses Imagine R sur critères.

## Problématiques

Dans le cadre de ses orientations relatives à la transition écologique et à la justice sociale, le Département de la Seine Saint Denis est fortement mobilisé pour offrir à ses habitant.e.s une offre de mobilité complète, efficace et équitablement répartie sur l'ensemble de son territoire. Le Département s'engage depuis de nombreuses années pour le développement de l'offre en portant les enjeux et spécificités du territoire dans le débat sur le développement des infrastructures, en finançant de nombreux projets (prolongements des lignes 11, 12 et 14, prolongement du tramway T1, etc.) et en assurant directement la maîtrise d'ouvrage de grands projets structurants (prolongement du T1, Tzen3).

Au vu du développement en cours du réseau de transport, les besoins de financement d'IDFM sont sans précédent, au moment même où l'équilibre budgétaire de l'AOM est mis à mal. Ainsi, alors que le budget annuel d'IDFM équivalait à 10 Md€, l'autorité organisatrice des mobilités prévoit un besoin croissant de financement pour les dix prochaines années, de 756 M€ supplémentaires 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. Les décisions prises fin 2022 pour assurer le budget 2023 ont choisi de faire porter la charge de ce déséquilibre uniquement sur les usagers et les collectivités, modifiant la répartition historique du financement des transports franciliens. Alors qu'il était jusqu'ici assuré à 50% par les recettes voyageur et les contributions des collectivités et à 50% par les contributions des entreprises franciliennes via le Versement Mobilité, l'augmentation récente des deux premières recettes accompagnée du refus de toucher aux contributions des entreprises fait désormais peser le financement des transports en premier lieu sur ses usagers et les collectivités. Cette répartition n'est ni équitable, ni pérenne.

Le Département propose donc un certain nombre de pistes dans le présent cahier, pour un financement des transports en commun franciliens pérenne et juste, socialement et écologiquement. C'est sans aucun doute la combinaison de plusieurs de ces pistes qui permettra de trouver une solution durable au financement d'IDFM. Par ailleurs, étant donné l'urgence de trouver des solutions et la complexité des sujets, il apparaît indispensable, au moins à titre transitoire, que l'Etat propose un plan de financement des AOM (investissement et fonctionnement) pour les années à venir. En effet, la place de l'Île-de-France au sein de l'économie française et le rôle que jouent les transports dans ce dynamisme économique fait de leur financement un sujet national.

La Seine-Saint-Denis s'opposera, comme elle l'a fait en cette fin d'année 2022, à toute nouvelle hausse des tarifs usagers des transports en commun.

## Le financement des transports franciliens, un enjeu économique national qui ne peut reposer sur une hausse des tarifs usagers

Le sujet des transports ne peut être réduit à un enjeu régional avec des solutions de financement locales. **A titre d'exemple, le Grand Paris Express permettra d'augmenter le PIB français de 10 à 20 milliards d'euros par an à compter de 2030 et rapportera environ 4 milliards d'euros par an au budget de l'État et des collectivités territoriales.**

Ces **4 milliards d'euros** serviront, au moins en partie, à financer des dépenses publiques en dehors de l'Île-de-France. Il paraît donc opportun de proposer des solutions pas uniquement régionales pour stabiliser le financement des transports franciliens.

### 1. Composer avec l'existant : des ressources fiscales

#### 1.1) TVA réduite à 5,5 %

**Réduire la TVA à 5,5 %, piste connue et défendue par de nombreux acteurs, apporterait des marges financières conséquentes, de l'ordre de 150 M€, pour financer les investissements nécessaires.** Face à la crise climatique, les transports publics doivent en effet être considérés comme un « produit de première nécessité ». Le droit européen le permet et certains de nos voisins s'en sont saisis (Allemagne, Belgique, Suède, Portugal...). Cette mesure nationale permettra à l'ensemble des AOM françaises de bénéficier de nouvelles ressources. Les marges obtenues de cette baisse de TVA pourraient être consacrées aux investissements.

#### 1.2) Permettre à l'Autorité Organisatrice de mieux maîtriser le Versement Mobilité (VM) et créer des zones « premium »

Alors que le VM n'a pas été augmenté dans le cadre du budget 2023 d'IDFM, cet impôt financé par les employeurs de plus de 11

salariés doit être revalorisé pour préserver un équilibre entre les financeurs.

L'attractivité des entreprises en IDF est fortement corrélée à la densité de transports, notamment dans les zones centrales.

Il est aujourd'hui nécessaire que l'Etat relève le plafond légal par département afin qu'IDFM puisse à nouveau jouer sur ce levier fiscal.

Une zone premium devra être créée afin d'augmenter plus fortement le versement dans les zones les plus attractives (Paris centre, les 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup> et 17<sup>ème</sup> arrondissements de Paris, ainsi que les villes d'Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt, Rueil-Malmaison, Suresnes, Puteaux, Nanterre et Neuilly-sur-Seine, par exemple).

#### 1.3) Majorer la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE finance à la fois le budget de l'État, les transferts de compétences de l'État vers les régions et les départements, le développement des infrastructures de transport et la promotion de « l'énergie verte ».

Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, il est légitime de taxer les transports routiers polluants afin de financer les transports en commun indispensable à la transition des mobilités. **L'affectation d'1 centime de TICPE aux transports en commun permettrait de générer une recette de 300 M€.**

#### **1.4) Majoration des Forfaits de Post-Stationnement (FPS), au profit des mobilités structurantes**

Une partie de la majoration des FPS, actuellement intégralement touchés par l'Etat, pourrait être fléchée vers IDFM.

#### **1.5) Pour une « Taxe Colis » sur les plateformes en ligne**

Avec plus de 10% des émissions de gaz à effet de serre et un marché en forte dynamique, le transport de marchandise lié au e-commerce est un secteur fortement contributeur du réchauffement climatique.

**Taxer les livraisons - en ciblant les plateformes en ligne plutôt que les prestataires - permettrait de générer une recette supplémentaire pour l'AOM.** Cette taxe pourrait intégrer des critères écologiques et durables de fonctionnement de la plateforme comme par exemple les parts modales des transports autres que les véhicules lourds (ferroviaire, fluvial, véhicules électriques, vélo cargos ...).

#### **1.6) Ecotaxe- Poids lourds**

La Région Ile-de-France doit étudier la mise en œuvre d'une écotaxe sur les poids lourds, comme la loi Climat et Résilience du 24 août 2022 le lui permet. Ce type de taxe est déjà en place dans certains pays, notamment en Allemagne et en Autriche où les poids lourds paient en fonction de la distance parcourue sur les autoroutes.

## **2. Pour des aides directes de l'État... et de la Région**

Au vu du caractère exceptionnel de la crise du Covid19 et de son impact sur les finances d'IDFM, l'Etat doit se montrer au rendez-vous en transformant ses avances remboursables en subventions.

De manière générale, dans l'attente de réformes fiscales, il conviendrait que l'Etat accorde des subventions annuelles aux AOM et à IDFM en particulier au vu des enjeux nationaux qui se manifestent en Ile-de-France. Si l'Etat a pu trouver 7,5 milliards pour amortir la hausse du carburant, gageons qu'il saura trouver des fonds pour assurer et conforter les AOM et les enjeux écologiques qu'elles portent.

**Une solution simple et efficace consisterait à renforcer l'aide nationale à l'investissement en doublant l'enveloppe nationale pour les appels à projets TCSP, en la portant à 1 milliard d'€. Cette enveloppe est pleinement justifiée au vu du nombre important de dossiers déposés et s'inscrit pleinement dans les objectifs du plan de relance et du fonds vert annoncé par le Gouvernement.**

**Par ailleurs, le Conseil régional pourrait également choisir d'augmenter sa contribution à IDFM, les transports étant une compétence régionale.**