

— Cahier d'acteur N°XX

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Département de l'Essonne
Hôtel du Département
Bd de France, 91012 Évry-
Courcouronnes

Île de France 
mobilités

CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023

Département de l'Essonne
Hôtel du Département
**Bd de France, 91012 Évry-
Courcouronnes**

Présentation de la structure

Le Département de l'Essonne 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 14 millions d'euros.

Proposer une réponse concrète au déséquilibre structurel d'Île-de-France Mobilités

Conscient de la non-soutenabilité du modèle financier d'Île-de-France mobilités, la contribution du Département de l'Essonne vise à la fois à consolider le budget de l'établissement, et à proposer une réponse concrète au déséquilibre structurel d'Île-de-France Mobilités, qui, par construction et héritage, ne fédère par l'ensemble des franciliens, laissant une grande partie des habitants de Grande Couronne à l'écart de toute solution satisfaisante de transports.

Le Département de l'Essonne considère que cette problématique devrait être prise en compte de façon prioritaire, sans quoi toute évolution du modèle financier d'Île-de-France Mobilités n'apporterait qu'une réponse cosmétique aux enjeux de mobilités dans la Région.

Toute augmentation de la contribution des usagers, des entreprises et des contribuables devra nécessairement contribuer à l'amélioration de la qualité de l'offre de transports et permettre une meilleure équité : chacun devant contribuer à la hauteur de ses moyens et en regard du niveau de service dont il bénéficie.

1. Élargir les compétences d'IDFM à l'ensemble des modes de transports : une question d'équité

1.1. Faire d'IDFM une agence régionale de mobilités multimodales

Le Département de l'Essonne propose de travailler à la transformation d'IDFM en une véritable autorité de la mobilité à l'échelle régionale, en lui permettant de prendre la compétence en matière de déplacements routiers.

IDFM devrait assurer la gestion de l'ensemble du réseau routier national non-concédé, les Départements en assurant l'exploitation, en se fondant sur leur compétence technique historique d'exploitation des réseaux routiers départementaux.

Cette proposition de dépense nouvelle constitue un pilier indispensable au rééquilibrage du modèle financier d'IDFM sur le moyen et long-terme.

En effet, la route est le mode de transport de 80% des déplacements en Grande couronne. IDFM ne peut ignorer tous ces usagers, qui demeurent souvent captifs de la voiture individuelle. Cependant, les Départements franciliens constatent partout que les investissements en faveur de la route restent très insuffisants et que la situation des automobilistes se dégradent de jour en jour sous l'effet d'un désintérêt, voire de positions dogmatiques de certains décideurs.

Les usagers de la route contribuent à plusieurs titres au financement des transports, sans pour autant voir leurs conditions de circulation s'améliorer sur les routes, ni d'ailleurs dans les transports collectifs: TICPE, amendes de police, TSE pour la SGP, versement mobilité de leur entreprise, contribution indirecte via celles des collectivités. L'Île-de-France se trouve donc aujourd'hui dans une situation inéquitable où l'offre de transport est complètement déconnectée du niveau de contribution de l'usager. De plus, contrairement aux transports publics, les usagers de la voiture supportent la majeure partie du coût du transport (véhicule, carburant, assurance, etc.).

Le Département de l'Essonne appelle à repenser l'usage de la route. C'est en ce sens que la Présidente d'IDFM a missionné le Président du Département de l'Essonne afin de travailler à la création d'un réseau structurant de cars express sur les autoroutes et axes structurants des réseaux secondaires, pour faire de ces infrastructures les vecteurs d'une offre massifiée et performante de transports collectifs. Au regard de la complexité de la gouvernance et la multiplicité des acteurs – Etat, collectivités, IDFM – le Département encourage une unicité décision, de financement, et de maîtrise d'ouvrage comme cela a été fait pour la construction du Grand Paris Express.

Enfin, les enjeux d'organisation et de planification des activités logistiques et de fret sont encore totalement hors du champ d'action d'IDFM qui ne peut ni agir pour réguler les flux, ni faire contribuer ces activités à son financement, alors même que l'explosion du commerce mondial et du secteur du e-commerce a un impact considérable sur l'aménagement de nos territoires et sur les flux de déplacements.

1.2 Et amener les usagers de la route à contribuer au financement en leur offrant un service de qualité et de vraies alternatives

L'intégration de la compétence routière au périmètre d'intervention d'IDFM – avec les transferts adéquats de la part de l'Etat - permettrait de dégager de nouvelles marges d'action au service des usagers : de 9,9 millions de déplacements quotidiens, le périmètre de « travail » d'IDFM passerait à 25,7 millions, pour ne mentionner que les déplacements de voyageurs.

IDFM pourrait dans ce cadre mettre en œuvre une politique de mobilités véritablement fondée sur des indicateurs de performance

économique, environnementale et sociale de son offre, sans que ses choix ne se fassent au détriment d'autres acteurs économiques ou de certaines catégories d'usagers. Le travail engagé pour développer l'offre de bus en grande couronne est un premier pas dans cette direction.

Cette évolution est indispensable si nous souhaitons collectivement développer une offre de mobilités à même de prendre en compte l'ensemble des usagers et de leurs contraintes. A l'heure où la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions de la Ville de Paris vient progressivement exclure les habitants de Grande Couronne du cœur de la Métropole, l'offre de transports publics constitue plus que jamais un levier essentiel pour atteindre nos objectifs de transition écologique et lutter contre les fractures territoriales. Elle doit donc être la plus inclusive possible pour être soutenable, et offrir à chacun une alternative efficace à la voiture individuelle.

2. Diversifier les sources de financement d'IDFM pour les rendre plus justes

La réflexion sur la diversification des sources de financement doit être poursuivie dans une logique d'équité territoriale, afin que la contribution des différentes catégories – usagers, entreprises, collectivités et contribuables – soit plus juste.

2.1 Une tarification plus équitable des transports collectifs grâce un passe Navigo Domicile- travail à prix réduit

Malgré l'unification du tarif Navigo – puis celle plus récente du ticket unitaire – la tarification des transports reste encore trop déconnectée de la réalité de l'offre et de celle des usages. En Grande couronne, compte tenu de la faiblesse de l'offre et de sa concentration sur l'usage domicile – travail, un abonnement n'est pas rentable : les habitants de Grande Couronne n'utilisent pas les transports collectifs tous les jours, encore moins pour des déplacements non-contraints. Le Département de l'Essonne propose de créer, à côté du passe Navigo intégral, un passe Navigo « Essentiel », moins cher, permettant de couvrir uniquement les déplacements domicile-travail.

Une réflexion sur une tarification plus redistributive et plus adaptée à l'intensité d'usage du passe Navigo devrait être envisagée. En effet, les habitants de la zone centre (Paris et Petit-Couronne), voient l'essentiel de leurs besoins de déplacement couverts par le seul passe Navigo alors qu'un habitant de la périphérie, est contraint de posséder une voiture, car l'offre de transports collectifs ne lui

permet pas de réaliser tous ses déplacements. Ainsi, 55% des ménages n'ont pas de voitures à Paris contre seulement 13% en Grande couronne.

De plus l'offre de transport est indéniablement de meilleure qualité dans la zone centre. Les usagers de la zone centre utilisent donc plus souvent le passe Navigo et donc le réseau de transports publics, y compris pour les déplacements de la vie quotidienne, bien au-delà des déplacements professionnels. Dans ces conditions et partant du constat qu'aujourd'hui la part de financement de l'utilisateur dans les transports collectifs est trop faible¹, il serait logique d'augmenter le tarif du passe Navigo Intégral, avec une augmentation plus marquée dans les zones les mieux desservies et compensée par une augmentation de la prise en charge par les employeurs (voir ci-après), tout en développant un passe « Essentiel » à un tarif accessible pour couvrir les flux domicile-travail

Dans l'ensemble le Département de l'Essonne invite IDFM à approfondir les réflexions sur le développement d'une offre tarifaire différenciée, basée sur l'intensité d'usage du réseau et sur la qualité de service.

2.2. Faire contribuer le transport de marchandises par une taxe sur la

milliard), la contribution des collectivités à 1,8 milliards d'euros et la mise à disposition par l'Etat de ressources fiscales affectées et d'autres recettes à 0,35 milliard d'euros.

¹ Sur les 10,4 milliards de ressources annuelles, la contribution des usagers s'élève à 2,8 milliards d'euros, la contribution des entreprises à 5,5 milliards d'euros (versement mobilité 4,5 milliards et prise en charge des abonnements 1

circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires légers

Le Département de l'Essonne propose qu'une taxe sur les transports de marchandises soit instaurée en Ile-de-France afin de mieux prendre en compte l'impact des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (VUL) sur les réseaux de voirie – presque 10 000 fois plus qu'une voiture – qui utilisent aujourd'hui gratuitement les routes départementales.

Dans la logique exposée en première partie de transformation d'IDFM en agence régionale des transports, cette taxe viendrait naturellement compléter son financement, puisqu'elle permettrait aussi de transformer l'infrastructure routière pour en réduire les externalités négatives, en particulier les nuisances sonores, dont les poids lourds sont les principaux responsables et la réduction de la congestion, à laquelle participe la multiplication des VUL.

Il est possible d'éviter de répéter le fiasco de l'écotaxe nationale en 2014, en s'appuyant sur une concertation plus approfondie, sur des choix techniques et technologiques plus adaptés et surtout, en gardant le cap politique entre la décision et la mise en œuvre. IDFM constitue en cela le bon instrument pour mettre ensemble les autorités responsables – Départements et Région – et pour rassembler les moyens de mettre en œuvre cette taxe de façon cohérente et soutenable.

La tarification de l'usage la route pourrait être plus incitative, en favorisant le recours aux carburants alternatifs. Une tarification calculée sur le niveau d'émission et le type de motorisation (classes Euro) favoriserait notamment les transporteurs français déjà largement engagés dans la transition de leurs flottes, par rapport à leurs concurrents européens.

2.3 Mobiliser les recettes issues des concessions autoroutières

Les concessions constituent un outil de gestion du patrimoine routier efficace et pertinent pour peu qu'elles soient bien encadrées. Alors que certaines concessions autoroutières en Ile-de-France arrivent à échéance prochainement, le débat politique sur l'avenir des concessions ne devrait pas faire l'économie d'une réflexion approfondie incluant le système de transport francilien, d'autant que le réseau gratuit d'autoroutes franciliennes contribue largement à l'attractivité du réseau concédé pour les déplacements transnationaux et que l'Ile-de-France, par son poids économique et démographique, contribue également au trafic des autoroutes concédées.

Le Département propose donc :

- L'ouverture de discussions sur l'avenir des concessions, associant les collectivités franciliennes à la discussion entre l'Etat et les sociétés d'autoroute ;

- Dans ce cadre, la contribution des péages aux portes de l'Île-de-France au financement des transports franciliens ;
- La prise en charge, dans le cadre de la renégociation des contrats de concessions, de l'exploitation et de l'amélioration de certains tronçons d'autoroute hors

2.4 Augmenter la participation des entreprises pour accroître l'offre de services

Les entreprises participent largement au financement des transports publics, avec là encore de fortes inégalités puisque toutes les entreprises ne bénéficient pas de la même offre de transport. Là encore, la prise de compétence d'IDFM sur le transport routier repose les termes du débat, en permettant une réponse à toutes les situations.

Dans ces conditions, le Département de l'Essonne propose de permettre :

1. Une augmentation des plafonds du versement mobilité, pertinente partout dans la mesure où IDFM peut répondre de façon multimodale aux besoins des entreprises ;
2. Une augmentation de la participation employeur au passe Navigo, par exemple à 75% au lieu de 50%, pertinente en regard d'une augmentation de la participation des usagers au financement des transports collectifs.

Ces évolutions nécessitent une modification législative.

réseau concédé actuellement – en maintenant la gratuité sur ces tronçons ;

- La construction d'un modèle de tarification permettant de réduire le coût pour les usagers quotidiens, qui intègre des critères environnementaux incitatifs.

2.5 Mieux capter la création de valeur foncière

Aujourd'hui, le financement des transports franciliens prend mal en compte la répartition inégale des richesses sur le territoire. La concentration de la richesse et des emplois à Paris et dans quelques pôles de petite périphérie comme La Défense ou Issy-les-Moulineaux-Boulogne (68 % des emplois sont concentrés sur 6 % du territoire régional), génère une large part des besoins de développement de l'offre de transports sans y apporter de ressources supplémentaires :

- Parce qu'en concentrant en un point les emplois, ils sollicitent fortement le système de transport à l'heure de pointe et sur des lignes surchargées comme le RER A
- Parce que les habitants les plus pauvres sont évincés toujours plus loin en grande périphérie pour se loger et ont de ce fait des conditions de transport toujours plus pénibles

Les SDRIF successifs et leurs prédécesseurs ont toujours inscrit des principes de rééquilibrage et de polycentrisme, avec l'effet très modeste que nous pouvons constater aujourd'hui.

Le Département de l'Essonne invite donc IDFM à approfondir les réflexions en cours pour mieux capter la création de valeur foncière et de richesses générées par le développement de l'offre de transports, et lutter dans le même temps contre les phénomènes

d'hyperconcentration des activités observées sur le territoire francilien. Trois instruments fiscaux existent déjà et devraient être renforcés :

- Les valeurs foncières étant un bon indicateur de la concentration de richesse, la TSE déjà instituée au profit de la Société du Grand Paris, pourraient être étendues simplement au profit d'IDFM ;
- La taxe sur la création de locaux à usage de bureaux, de locaux commerciaux et de locaux de stockage pourrait être également mobilisé, en augmentant le barème de la taxe dans les zones de forte concentration d'entreprises
- La taxe annuelle sur les bureaux, déjà modulée selon différentes circonscriptions, pourrait être renforcée dans les circonscriptions centrales.

à 5,5% qui fait l'objet de débats au Parlement au cours des dernières années, à la condition que les recettes dégagées soient bien affectés au développement de l'offre de transports.

D'autre part, la participation des activités de tourisme et d'hôtellerie au financement des transports collectifs par une augmentation ou l'affectation d'une quote-part de la taxe de séjour, en concertation avec les acteurs du secteur.

2.6 Agir sur les leviers de taxation

Le Département de l'Essonne invite Ile-de-France Mobilités à travailler avec le législateur afin d'étudier la possibilité d'agir sur différents leviers de taxation afin de lever de nouvelles recettes. Deux leviers en particulier pourraient notamment être activés.

D'une part, l'abaissement du taux de TVA sur les transports publics