

— Cahier d'acteur Groupe IDFR

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Groupe Ile-de-France Rassemblée au Conseil
Régional d'Ile-de-France
Adresse mail : vincent.jeanbrun@iledefrance.fr
Adresse postale : 2 rue Simone Veil 93400
SAINT-OUEN-SUR-SEINE

CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023



Présentation de la structure

Le groupe Ile-de-France Rassemblée se compose de 100 élus de la majorité régionale de Valérie PECRESSE, engagés pour la poursuite de la Révolution des transports lancée dès 2016 avec un effort inédit de 24 milliards d'euros.

Un besoin structurel de nouvelles ressources pérennes

L'actualité de ces dernières semaines a permis de mettre en lumière le besoin de financement grandissant pour les transports en commun franciliens.

Notre majorité conduit depuis 2016, avec Valérie PECRESSE, une relance inédite de l'investissement dans notre système de transports, avec 24 milliards d'euros pour permettre le renouvellement du matériel roulant, l'agrandissement du réseau ou encore l'installation de la vidéoprotection dans les gares et les stations.

En parallèle, dans le cadre du Grand Paris Express, nous préparons l'arrivée du métro en grande couronne ainsi que la desserte des sites olympiques, avec 4 nouvelles lignes en construction.

Concrètement, d'ici 2030 le taille du réseau va doubler. Cette hausse massive de l'offre entrainera une explosion des coûts de fonctionnement, qui se font déjà sentir pour 2023 avec les dépenses dites de préexploitation.

A terme, le besoin de financement supplémentaire est d'1 milliard d'euros par an en fonctionnement.

Pour les élus de notre groupe, l'équilibre budgétaire ne saurait être trouvé en remettant en cause le plan d'investissement majeur que nous conduisons, et qui est vital pour l'émergence d'une Ile-de-France plus écologique et plus propre.

De même, **nous refusons d'envisager une éventuelle réduction de l'offre, tant le développement d'un réseau de transports modernes et performants est une urgence économique et écologique pour notre région.**

Aussi, conformément aux engagements pris par le Premier Ministre Edouard PHILIPPE en 2020, nous demandons que l'autorité organisatrice obtienne de nouvelles ressources pérennes pour assurer le fonctionnement du réseau de transports francilien à horizon 2030.

1. Redonner à IDFM toute sa liberté

Les orientations et le budget d'Île-de-France Mobilités sont votés par son Conseil d'administration. Toutefois, ses décisions s'avèrent encore largement contraintes par la mainmise de l'Etat, notamment en raison du manque de leviers financiers et fiscaux dont dispose l'autorité organisatrice.

Baisse de la TVA à 5,5%

Comme le propose la majorité régionale depuis longtemps, nous demandons à l'Etat d'appliquer un taux de TVA à 5,5% sur les transports en commun.

Cette nouvelle recette se matérialiserait en réalité sous la forme d'une moindre dépense.

Le développement des transports en commun francilien est un impératif tant pour le dynamisme économique que pour la qualité de l'air en Ile-de-France.

Le Sénat a adopté il y a quelques semaines un amendement en ce sens, avec un soutien émanant de nombreux groupes politiques ainsi que de la commission de l'aménagement du territoire de la Chambre Haute.

Nous attendons que l'Etat applique un taux réduit de TVA sur les transports en commun du quotidien, à l'heure où le gouvernement annonce vouloir soutenir les mobilités décarbonées.

Transférer à IDFM la capacité de fixer les taux du versement mobilité

L'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France est dans la situation ubuesque d'être politiquement responsable des décisions tarifaires qu'elle prend, sans avoir la main sur la plus grande partie de ses recettes.

Nous croyons à la décentralisation des compétences, mais dans un esprit de responsabilité et d'efficacité, pas au travers d'un simple jeu de bonneteau fiscal. Ile-de-France Mobilités, qui regroupe l'ensemble des autorités politiques du territoire régional, doit disposer de la capacité de fixer librement le taux du versement mobilité sur l'ensemble de la Région.

Il n'est pas acceptable qu'une autorité décentralisée demeure, plus de 15 ans après cette décentralisation, sous une forme de tutelle de l'Etat qui garde la main sur la majeure partie des recettes. Nous demandons l'application d'un principe simple : la responsabilité politique va de pair avec la responsabilité fiscale.

L'offre nouvelle, rendue possible par les prolongements de lignes, concernera dès 2024 une majorité de bassins d'emplois : notamment La Défense, Saint-Denis Pleyel et l'aéroport d'Orly avec les extensions de la ligne 14 et du RER E. A ce titre, les premières évolutions du versement mobilité pourraient se concentrer sur Paris et la petite couronne, avec une cible de 420M€.

Supprimer la réduction tarifaire pour les étrangers en situation irrégulière

Depuis 2016 nous demandons avec l'ensemble de la majorité régionale la suppression de la réduction tarifaire accordée par la loi aux étrangers en situation irrégulière. Nous avons interpellé en vain le gouvernement à de multiples reprises, sur cette dépense obligatoire que nous contestons dans le budget d'Île-de-France Mobilités.

Cette situation confirme une fois de plus les incohérences de la politique migratoire de la majorité et la duplicité du gouvernement qui ne respecte pas sa parole. Ce refus entre en contradiction avec l'acte II du quinquennat d'Emmanuel Macron censé laisser plus de libertés aux collectivités locales.

Aujourd'hui, ce sont plus de 117 000 étrangers en situation illégale en Île-de-France qui sont concernés par ce dispositif. Or, ces derniers n'ont ni vocation à entrer sur le territoire national ni, évidemment, à y demeurer et par conséquent ne devraient pas bénéficier d'avantages pour prendre les transports. Le budget consacré à cette réduction s'élève à 43 millions d'euros, soit 18 euros par an pour les détenteurs du Passe Navigo.

Cette réduction représente une profonde injustice pour les Franciliens qui gagnent à peine plus que les minimas sociaux et qui payent le prix fort. Supprimer ce tarif réduit est une mesure d'équité et de justice sociale. Rien ne justifie que les étrangers en situation irrégulière aient davantage de droits que les Franciliens qui respectent les lois de la République.

De même, nous soutenons le renforcement de la politique de lutte contre la fraude que nous portons depuis l'arrivée de Valérie PECRESSE à la tête de la Région, avec un potentiel de récupération de 160M€.

Étaler les redevances de la Société du Grand Paris

Le modèle de financement quelque peu baroque du futur réseau du Grand Paris Express prévoit d'importantes redevances que l'autorité organisatrice doit acquitter auprès de la Société du Grand Paris.

Étant donné le contexte financier d'Île-de-France Mobilités, fortement impactée par les effets de la crise Covid, ainsi que les importants retards sur le calendrier initial du Grand Paris Express, nous proposons d'étaler dans le temps les redevances prévues, de l'ordre de 280M€/an.

2. Tirer profit du développement du réseau

Nous allons connaître dans les quelques années à venir, un développement considérable de la taille du réseau de transports franciliens, sous l'effet des nombreux projets de construction ou d'extension que nous conduisons. Ainsi, la taille du réseau de métro va doubler avec 200 nouveaux kilomètres en circulation.

Renforcer la valorisation immobilière autour des gares du Grand Paris Express pour Ile-de-France Mobilités

La mise en service du Grand Paris Express constituera une révolution majeure avec l'arrivée du métro en grande couronne et jusque dans les deux aéroports de l'agglomération parisienne. Ce bouleversement emportera des conséquences majeures sur l'évolution du foncier sur le territoire francilien.

Comme le montre l'exemple récent du prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à Saint-Ouen, la création de nouvelles stations amène mécaniquement une forte et rapide valorisation du foncier dans les territoires concernés par l'arrivée d'un nouveau service de transport.

Ce projet nécessite des investissements publics majeurs et fait peser dès 2023 des coûts de pré-exploitation importants sur le budget d'Ile-de-France Mobilités. A terme, ce nouveau réseau, une fois pleinement fonctionnel, grèvera le budget de l'autorité organisatrice d'un milliard d'euros supplémentaire par an.

C'est pourquoi, nous pensons qu'il serait pertinent d'engager une réflexion sur les possibilités d'affecter une part supplémentaire de la valorisation de ce foncier à Ile-de-France Mobilités. La piste à privilégier pourrait être une hausse des DMTO, captés lors de la vente d'un bien immobilier, dont 1 point supplémentaire pourrait représenter jusqu'à 750M€.

Maintenir le calendrier de mise en concurrence du réseau de transports francilien

Sous l'impulsion de la Présidente Valérie PECRESSE, Ile-de-France Mobilités procède à la mise en concurrence régulière de l'exploitation du réseau francilien, sous forme de délégations de service public.

Alors que certains groupes politiques tentent d'instrumentaliser les difficultés internes à la RATP pour mobiliser contre cette perspective, nous demandons le maintien du calendrier prévu par l'autorité organisatrice, pour offrir une meilleure qualité de service aux Franciliens.

Reporter la mise en concurrence serait injuste pour les voyageurs, alors que les réseaux de bus qui fonctionnent aujourd'hui le moins bien en Ile-de-France sont ceux encore en situation de monopole, avec 25% de service non fait au cœur de Paris. La mise en concurrence est un puissant accélérateur de qualité de service sur le long terme là où le monopole impose ses conditions aux voyageurs.

La mise en concurrence a déjà fait ses preuves sur les transports scolaires où nous l'avons mise en pratique avant la période Covid : avec une baisse des coûts de 5 %, tout en ayant 1 % d'élèves transportés en plus, et + 6,5 % de jeunes en situation de handicap transportés.

Le fonctionnement en délégation de service public, remis en concurrence régulièrement, permettra d'optimiser durablement les coûts d'exploitation du réseau pour Ile-de-France Mobilités.

3. Réflexions sur l'assiette des contributeurs au fonctionnement des transports franciliens

L'ampleur des sujets budgétaires à venir à horizon 2030 pour Ile-de-France Mobilités nous appelle à repenser l'organisation structurelle du financement des transports en commun franciliens. Ainsi nous avons identifié quelques pistes de contributions nouvelles qui pourraient être apportées à l'autorité organisatrice.

Evolution de la taxe de séjour

Malgré les effets de la crise Covid qui a entraîné une diminution des déplacements à l'échelle mondiale, l'agglomération parisienne demeure la première destination touristique mondiale. Cette attractivité est une chance pour l'Île-de-France, avec plus de 30 millions de touristes accueillis par an avant la pandémie.

Ces derniers utilisent grandement les transports en commun franciliens durant leur séjour, avec une desserte prévue au plus près des lieux les plus touristes comme les principaux musées, Disneyland Paris ou encore le château de Versailles. A ce titre, et compte-tenu des difficultés structurelles rencontrées pour le financement de l'exploitation du réseau dans les années à venir, nous souhaitons que le public touristique prenne également part à l'effort collectif.

C'est pourquoi nous soutenons l'idée d'une évolution de la taxe de séjour dans tout ou partie de l'Île-de-France afin de flécher une partie des recettes vers le financement des transports du quotidien. Concrètement, la taxe de séjour pourrait être doublée ou triplée sur les 3 étoiles et plus, tout en conservant un différentiel intéressant avec le montant pratiqué à Londres par exemple. Cette mesure pourrait rapporter entre 100 et 200M€.

Contribution libre des entreprises sur la base du volontariat

Les entreprises franciliennes sont, au travers du Président de la chambre de Commerce et d'Industrie Paris Ile-de-France, représentées au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités. Ainsi, nous savons qu'elles sont pleinement conscientes de l'effort sans précédent porté à la modernisation et l'amélioration du réseau de transport du quotidien, ainsi que des difficultés financières liées à la crise Covid et à l'agrandissement du réseau.

Depuis 2016, avec Valérie PECRESSE et Alexandra DUBLANCHE, nous conduisons une politique résolument en soutien au développement des entreprises sur le territoire francilien car nous avons choisi de mener fièrement la bataille pour l'emploi dans notre région. Ainsi, au plus fort de la crise Covid qui a paralysé l'économie française et mondiale, notre collectivité a aidé une entreprise francilienne sur deux à faire face, à se doter en équipements de production et à relocaliser sa production.

Contrairement à d'autres groupes politiques, nous ne considérons pas les entreprises comme des adversaires mais comme des partenaires. C'est pourquoi, nous proposons de solliciter leurs groupements et leurs chambres consulaires, pour instaurer une participation supplémentaire, au montant libre, des entreprises qui le peuvent et qui le souhaitent, notamment des têtes de réseau. Nous avons pleinement confiance dans l'esprit de responsabilité et de solidarité de nos entrepreneurs pour savoir qu'ils répondront présents.

Engager une réflexion sur la mise à contribution de la logistique

Le développement du réseau de transports en commun francilien est un outil puissant pour l'amélioration de la qualité de l'air en Ile-de-France, notamment dans l'optique d'engager un effet de report modal.

Comme proposé par plusieurs rapports parlementaires, il nous apparait pertinent d'envisager une mise à contribution de la logistique, soit sur les flottes soit sur les emprises foncières, dont le développement est massif en Ile-de-France et une contribution de plusieurs millions d'euros.

Toutes ces propositions ont déjà été évoqués dans des rapports parlementaires ou ont déjà fait l'objet d'une expertise financière. Nous n'attendons pas qu'une mission voit le jour mais que des décisions concrètes soient prises pour donner à Ile-de-France Mobilités les nouvelles recettes pérennes que le gouvernement a promis dès 2020.

Nous rappelons qu'IDFM est tout à fait capable de maintenir l'investissement et l'exploitation du réseau actuel, mais ce transfert de nouvelles recettes, acceptée par le gouvernement d'Edouard PHILIPPE, s'inscrit dans le cadre de la mise en service d'une offre nouvelle : le Grand Paris Express, le prolongement EOLE, l'extension de la ligne 14 et les Jeux Olympiques.

Face au désengagement actuel de l'Etat, nos propositions respectent un principe clair : « *l'Ile-de-France paie pour l'Ile-de-France* ». Nous demandons maintenant que le gouvernement se saisisse de ce cahier pour enfin donner la priorité aux transports du quotidien.