



Cahier d'acteurs

Assises du financement des transports franciliens pour 2024-2030



Philippe LAURENT
Président de la Commission
Transports de la Région



Marianne DURANTON
Administratrice
Île-de-France Mobilités



Hervé MARSEILLE
Président de l'UDI, Sénateur
des Hauts-de-Seine



Florence DE PAMPÉLONNE
Administratrice
Île-de-France Mobilités



Jean-François VIGIER
Président du groupe
UDI Île-de-France



Nos 4 principes politiques clés :

1 Ne pas opposer l'Île-de-France et la province

Les débats de l'automne au Sénat ont démontré qu'aucune solution ne pouvait déboucher et être adoptée par les parlementaires si nous tenions un discours francilien-centré. L'UDI propose donc de ne pas circonscrire notre réflexion à l'Île-de-France : les Assises doivent déboucher sur l'émergence de recettes nouvelles que l'ensemble des Autorités organisatrices de la mobilité seraient en mesure de lever, avec un pouvoir de taux évidemment décentralisé.

2 Tenir un discours de vérité : il n'y a pas de solution magique et il n'y a pas de transports gratuits !

L'UDI refuse de faire croire qu'il existerait des solutions magiques permettant de combler un besoin de financement de près de 20 milliards d'euros sur la décennie à venir sans que les Franciliens ne soient sollicités d'une manière ou d'une autre. La gratuité des transports publics est une fiction écrite par des prestidigitateurs cachant derrière un voile d'ignorance cette réalité de bon sens : la création d'impôts nouveaux se répercute toujours nécessairement in fine sur l'utilisateur ! La structure du financement d'Île-de-France Mobilités ne doit d'ailleurs pas éternellement masquer aux usagers le coût réel de l'exploitation des transports publics. Rien n'est gratuit et tout se paie : les services publics n'ont pas de prix, mais ils ont un coût ! Alors même que le Pass Navigo est l'un des moins chers au monde, peu de Franciliens en ont conscience : qui réalise que les entreprises assument à notre place l'essentiel du coût réel de nos déplacements ?

3 Une nouvelle recette qui fasse contribuer tous les Franciliens solidairement à l'exploitation des transports publics, pour ne pas asphyxier fiscalement un seul acteur

Le besoin de financement pour la décennie à venir représentant près de 2 milliards d'euros par an, il serait tout à fait illusoire de faire reposer une telle charge sur un seul acteur. Elle doit être répartie la plus largement possible, et pas sur les seuls usagers ou les seules entreprises de quelques zones savamment désignées et pointées du doigt. Île-de-France Mobilités a donc besoin d'un prélèvement obligatoire nouveau à assiette large et à faible taux, qui associe l'ensemble des Franciliens au réseau de transports en commun.

Il est indispensable que les débats en cours permettent de déboucher sur une structure de financement pérenne pour la décennie à venir, évitant que l'impasse budgétaire actuelle ne devienne un marronnier en amont de chaque budget primitif. La nécessité d'une recette simple et compréhensible est nécessaire pour éviter une addition de prélèvements obligatoires nouveaux, qui complexifierait considérablement la structure de financement d'Île-de-France Mobilités, qui aggraverait la lisibilité du maquis fiscal français pour le contribuable, dont les effets de bord peineraient à être maîtrisés, et dont l'assiette fiscale ne serait pas stabilisée dans le temps.

4 En complément, une fiscalité ou tarification écologique incitative qui n'oppose pas Paris et la grande couronne

Au-delà de la nécessité d'une fiscalité simple et modérée dont l'assiette serait la plus large possible, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités doit être en mesure d'activer le levier tarifaire ou fiscal pour générer des recettes complémentaires, mais surtout encourager et favoriser la baisse des émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, pour être acceptée et juste socialement, cette logique ne doit pas pénaliser excessivement les Franciliens de grande couronne mal desservis par les transports en commun et qui sont malgré eux dépendants du véhicule thermique individuel pour se déplacer.

Nous proposons :

Une éco-contribution sur les revenus pour les transports publics urbains décarbonés

1

L'UDI propose de combler l'essentiel du besoin de financement d'Île-de-France Mobilités pour les dix ans à venir par la création par le Parlement d'un impôt local nouveau dont le taux serait modeste mais à l'assiette large : une éco-contribution sur les revenus pour les transports urbains décarbonés.

En Île-de-France, son assiette fiscale serait constituée de tous les revenus franciliens, à savoir les salaires, les revenus de remplacement, les revenus du patrimoine, les produits de placement et les plus-values immobilières.

Les taux de cette contribution seraient fixés par une délibération du conseil d'administration de chaque Autorité organisatrice de la Mobilité : pour garantir davantage de solidarité et d'équité territoriale, ils pourraient être modulés en fonction de l'accessibilité des différents territoires desservis par le réseau, sur le modèle du Versement Mobilités.

La création de cette éco-contribution présente de nombreux avantages :

C'est la solution la plus indolore possible pour tous les Franciliens car la plus équitablement et la plus solidairement répartie : avec une assiette très large, cette éco-contribution permet de combler le besoin de financement de l'exploitation des transports publics avec une pression fiscale très modérée puisqu'elle ne pèsera pas excessivement sur une seule catégorie de contribuables ou un seul secteur d'activité. Plutôt que de mettre à contribution les seuls usagers ou une seule catégorie de contribuables, nous proposons que les Franciliens contribuent tous solidairement ensemble au financement de notre réseau de transports publics !

C'est la solution qui touchera le moins les usagers des transports en commun, en faisant contribuer tous les Franciliens, qu'ils soient usagers ou non des transports en commun et tous les types de revenus, des jeux d'argent aux plus-values boursières en passant par les revenus locatifs.

C'est la solution qui garantit la plus grande stabilité possible dans la structure de financement d'Île-de-France Mobilités, avec un impôt dont l'assiette n'est pas menacée d'extinction, contrairement à la TICPE notamment.

C'est la solution qui garantit une vraie solidarité régionale, avec une logique péréquatrice découlant de cette redistribution des richesses de fait entre les différents départements franciliens pour financer un réseau d'infrastructures commun.

C'est la solution qui garantit une véritable équité inter-générationnelle, en faisant contribuer l'ensemble des générations au développement d'un réseau de transports publics dont nous avons tant besoin pour diminuer notre consommation d'énergie fossiles et faire baisser nos émissions de gaz à effet de serre.

Tarifs : assumer en responsabilité une augmentation modérée, différenciée, et tempérée par une baisse de la TVA

Conformément à notre principe de responsabilité, nous devons également assumer une augmentation des tarifs, même légère, dans un souci de transparence et d'honnêteté avec les usagers sur le coût réel des transports publics. Nous avons les transports parmi les moins chers du monde, malgré un réseau en constante expansion : cette situation n'est pas tenable.

Toutefois, cette augmentation des tarifs doit être lisible, modérée et intervenir à intervalles réguliers : **une indexation annuelle des tarifs sur l'inflation ferroviaire** serait ainsi davantage comprise par les usagers puisque correspondant à l'augmentation des coûts nécessaires à l'exploitation de notre réseau de transports.

Cette augmentation des tarifs pourrait être modulée pour ne pas cibler les usagers utilisant le réseau de transports pendant les heures creuses : par exemple, **la création d'un "Pass Navigo Heures Creuses" à tarif préférentiel** favoriserait ainsi le report de la circulation pendant les heures de pointe et améliorerait considérablement le confort des voyageurs.

Par ailleurs, cette hausse devrait être tempérée par une baisse de la TVA : les transports collectifs publics et privés de voyageurs étant des services de première nécessité à valeur sociale et environnementale, **l'abaissement du taux de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à 5,5%** est donc une mesure très largement justifiée.

Par ailleurs, si l'UDI s'oppose à la superposition d'un panel de petites recettes marginales, comme exposé précédemment, nous considérons que la fiscalité et la tarification peuvent être des outils incitatifs puissants pour favoriser la transition environnementale, baisser nos émissions de gaz à effet de serre et encourager les modes de transports propres et décarbonés. Une taxation du trafic automobile de manière uniforme serait toutefois injuste socialement, car elle ciblerait les Franciliens les moins bien desservis par les réseaux de transports en commun, et consisterait à faire financer les transports en commun des parisiens par les automobilistes de la grande couronne ! En revanche, **un système fiscal ou tarifaire non punitif qui permette d'encourager la pratique du covoiturage** dont nous avons tant besoin pour décongestionner nos axes routiers et baisser nos émissions de gaz à effet de serre doit être étudié.

 @UDI_iledefrance

 @udi_idf

Mail : udi@iledefrance.fr

Contact presse : 06 03 61 65 60

