

— Cahier d'acteur N°XX

Assises du financement D'Île-de-France Mobilités

Janvier 2023

Nom, prénom : Groupe La France Insoumise
et apparentés

Adresse mail :

vianney.orjebin@iledefrance.fr

CAHIER D'ACTEUR N°XX - JANVIER 2023



Nom, prénom : Groupe La France Insoumise
et apparentés

Adresse mail :

vianney.orjebin@iledefrance.fr

Groupe d'opposition La France Insoumise et apparentés au Conseil Régional d'Île-de-France

Problématiques

Tant le document orientation budgétaire d'Île-de-France Mobilités (IDFM) d'octobre 2022 que le rapport annuel de la cour des comptes du 16 février 2022 expriment clairement des besoins de financement croissant pour les transports publics en Île-de-France.

Quel que soit le scénario retenu, la soutenabilité de la dette d'IDFM ne sera pas assurée sans recettes supplémentaires. Contractuellement, la capacité de désendettement (CDD) d'IDFM doit être inférieure à 15 ans. Pourtant, comme l'écrit le DOB d'IDFM « la CDD d'IDFM reste largement supérieure à 15 ans en prospective dans le scénario central, ce qui induit un risque réel d'exigibilité anticipée d'une partie de la dette ». Plus spécifiquement, le besoin de financement pour atteindre une CDD de 15 ans est en hausse de 67% entre 2023 à 2024 (de 756 M€ à 1264 M€) puis de 147% entre 2024 et 2032 (de 1 264 M€ à 3 122 M€). En cumulé sur la période 2023-2032, le besoin de financement s'élève à 20 Md€.

Concernant les dépenses de fonctionnement prévisionnelles, le total des dépenses passerait de 10,6 Md€ en 2023 à 14,1 Md€ en 2032, soit une hausse de 33%. Le reste de la hausse des dépenses sur la période 2023-2032 serait imputable à la hausse du coût des contrats d'exploitation (RATP/SNCF/DSP) et à l'augmentation des frais financiers née de l'augmentation de l'endettement en lien avec le programme d'investissement

Au regard du besoin croissant des Francilien·nes en matière de mobilité, avec notamment l'ouverture de nouvelles lignes dans le cadre du GPE, du rôle majeur des transports publics dans la bifurcation écologique et, enfin, de la forte dégradation des conditions de travail des agents des transports, l'enjeu principal qui se dégage est le suivant :

- **Comment assurer un financement pérenne et équilibré entre l'ensemble des parties prenantes du financement des transports publics franciliens à moyen et long terme tout en mettant fin à la dégradation des conditions de travail des salariés des transports ?**

Vers un financement pérenne des transports publics franciliens

Les transports revêtent aujourd'hui un caractère crucial pour le développement économique et social de la région Île-de-France. Ils représentent pour des centaines de milliers de nos concitoyens le seul moyen de se mouvoir pour aller au travail, se divertir, se soigner, ou encore étudier. Pour ces raisons, il est indispensable de maintenir un Passe Navigo à prix unique et dézoné. Plus encore et au regard des enjeux de bifurcation écologique, l'horizon politique auquel nous devons nous atteler est celui de la gratuité des transports, en ciblant prioritairement les moins de 25 ans et les bénéficiaires des minimas sociaux. Ce projet politique ambitieux va de pair avec une refonte des leviers de financement de l'autorité organisatrice, élément que nous développons ci-dessous.

1. Agir avec les leviers existants

a) *Mettre à contribution les entreprises à leur juste proportion : le cas du versement mobilité*

Une des particularités du modèle de financement des transports publics franciliens tient en ce qu'il repose pour plus du tiers sur un financement par les entreprises via le versement mobilité dont elles doivent s'acquitter dès lors qu'elles ont au moins 11 salariés. En 2023, la part du versement mobilité dans les recettes prévisionnelles est ainsi évaluée à environ 5 Mds€. Il devrait représenter un peu plus de 6Mds€ à horizon 2032.

Dans la mesure où la vitalité économique d'un territoire dépend pour beaucoup de l'existence d'un réseau de transport public efficient, il est logique que les entreprises participent à son financement. Pour autant, chaque entreprise, selon sa taille, sa localisation ou son chiffre d'affaires ne devrait pas contribuer dans les mêmes proportions.

Une première piste de financement consisterait en une modification de la loi LOM de sorte à faire évoluer le taux et l'assiette du versement mobilités. Ce taux pourra être variable en fonction d'un zonage prenant en compte les différences de couverture des

territoires par le réseau de transport (les entreprises de l'Ouest parisien et du centre de Paris seraient ainsi davantage mises à contribution que celles, par exemple, du Val de Marne).

Par ailleurs, considérant les disparités importantes qui existent entre les différentes entreprises franciliennes et conscient, également, des difficultés que rencontrent de nombreuses TPE/PME, la hausse du taux de versement mobilité doit concerner uniquement les acteurs économiques présentant un chiffre d'affaires important. Une possibilité serait de cibler dans un premier temps les entreprises ayant réalisé sur l'année écoulée un superprofit, défini dans une mission flash de l'Assemblée Nationale de septembre 2022 par le co-rapporteur Manuel BOMPARD comme des bénéfices supérieur de 20% à 25% aux bénéfices observés à une période de référence.

b) *Des pistes d'économies : mettre fin à la privatisation du réseau de transport francilien*

L'ouverture à la concurrence du réseau de transport a un coût social et organisationnel évident que nous pouvons d'ores et déjà observer pour les lignes du réseau de bus OPTILE de moyenne et grande couronne. Une logique équivalente est à l'œuvre pour

l'ensemble du réseau de transport francilien vendu progressivement à la découpe sous la forme de lots. La dégradation des conditions de travail des salariés des entreprises concernées conduit à une forte détérioration du climat social, à des mouvements sociaux et à de nombreuses démissions. En résulte des difficultés de recrutements et *in fine* une dégradation de la qualité du réseau de transport particulièrement dommageable pour les Francilien·nes

Au-delà du constat sur les difficultés organisationnelles et sociales de la privatisation des transports, cette trajectoire politique a un coût estimé à 5 Mds€ à horizon 2030. L'impact budgétaire de l'ouverture à la concurrence se matérialise principalement par un accroissement des dépenses en investissement avec notamment le rachat du matériel roulant par IDFM aux opérateurs.

Mettre fin à cette logique d'ouverture à la concurrence permettrait de :

- Faire des économies en investissement ;
 - Réaliser des économies en frais de gestion et en fonctionnement pour tout ce qui relève du temps de travail passé par les équipes d'IDFM dans le suivi des procédures de délégation de service public.
- c) Une TVA à 5,5% pour les transports du quotidien

Jusqu'en 2012, les transports publics du quotidien étaient consacrés au rang de service public de première nécessité comme en témoignait le taux réduit de TVA à 5,5% qui était alors appliqué.

Ce taux a été relevé une première fois à 7% puis une deuxième fois, à partir du 1^{er} janvier 2014,

à 10%. Cette orientation pénalise la montée en puissance des transports collectifs.

A l'image de l'amendement voté en novembre 2022 au Sénat, une baisse de la TVA à 5,5% est susceptible d'augmenter les marges de manœuvre budgétaires d'IDFM qui verrait mécaniquement baisser le montant de reversement au Trésor public.

Autre argument, la répercussion (pleine ou partielle) de la baisse de la TVA sur les tarifs supportés par les usager·es est susceptible de provoquer un effet de report des Francilien·nes véhiculé·es vers le réseau de transport collectif.

2. Trouver de nouvelles sources de financement

a) *Faire payer les secteurs de l'économie les plus polluants*

Le secteur des transports pèse pour 31% des émissions de gaz à effet de serre, qui continuent d'ailleurs d'augmenter. Ceci résulte notamment de la priorité donnée au transport routier lors des dernières décennies et d'une absence d'ambition politique pour le déploiement d'une véritable stratégie de fret.

Suivant la logique du « pollueur/payeur », le financement des transports publics doit intégrer cet objectif de bifurcation écologique, ce qui pourrait passer par :

- L'augmentation de 50% des redevances pour l'aviation d'affaires ;
- La mise en place d'une écotaxe pour les poids-lourds ;
- La mise en place d'une taxe sur l'e-commerce.
- Une taxe sur les SUV

b) Agir sur le foncier et les transactions immobilières

Le prix du foncier est largement corrélé à la desserte d'un territoire par un réseau de transport public. Preuve s'il en faut : l'incroyable flambée des prix de l'immobilier autour des futures gares du GPE. L'effet d'entraînement sur un territoire provoqué par la création de nouvelles infrastructures de transports est considérable tant dans les choix de parcours résidentiel des Francilien·nes qu'au regard des activités économiques et touristiques qui s'y déploient. La loi n°2010-597 du 3 juin 2010 prévoyait précisément l'institution d'une taxe forfaitaire sur le produit de certaines valorisations immobilières de la région Île-de-France. Malheureusement, plus de douze ans plus tard, les décrets d'application se font toujours attendre.

Afin de permettre un financement équilibré des transports publics et permettre une juste contribution des parties prenantes, il est souhaitable d'aller vers :

- La majoration des droits de mutation pour les transactions immobilières supérieures à 1M€.
- Une modernisation de la taxe sur les surfaces de parking commerciaux

c) Mettre à contribution le secteur touristique

La bonne santé du secteur touristique francilien est largement conditionnée par l'existence d'un réseau de transport public efficient. Il apparaît nécessaire de mettre à contribution ce

secteur en ciblant les activités à forte valeur ajoutée :

- L'augmentation de la taxe de séjour pour les 4 étoiles, 5 étoiles et palaces ;
- L'instauration d'une taxe de séjour additionnelle pour les locations de très courtes durées du type Airbnb.

3. La place de l'Etat dans le financement des transports régionaux

Le feuillet de décembre 2022 sur la hausse du Passe Navigo fait largement échos aux limites de la décentralisation que notre force politique a régulièrement souligné : en dernier ressort, c'est l'État qui reprend la main.

Afin d'éviter que ne se reproduise chaque année, entre le gouvernement et la présidente d'IDFM, ce jeu de dupes particulièrement insécurisant pour les Francilien·nes qui, jusqu'au dernier moment, ignoraient le niveau de hausse du Navigo, il apparaît nécessaire d'établir précisément et à moyen et long terme les niveaux et circuits de financement de l'Etat.

Cela passe notamment par :

- L'adoption du volet mobilité du CPER à un niveau satisfaisant de sorte à couvrir l'ensemble des surcoûts engendrés par les projets du GPE et ceux en lien avec la préparation des JOP2024 ;
- La renégociation des avances remboursables de l'état qui pèsent sur le budget d'IDFM. C'est ainsi près de 2 Mds€ qui doivent être remboursés entre 2023 et 2036.

4. Améliorer la gouvernance d'IDFM

Si nous approuvons le principe de la tenue d'Assises du financement, cette décision intervient malheureusement trop tard et au détriment des Francilien·nes qui doivent supporter une hausse des tarifs de 12% depuis le 1^{er} janvier 2023. Au-delà du coût financier, la manière dont cela a été imposé par IDFM témoigne des limites du mode de gouvernance de l'autorité organisatrice.

Dans la mesure où la question des transports revêt un intérêt public évident, nous demandons :

- Que la gouvernance d'IDFM soit améliorée de sorte à associer et intéresser le plus largement possible ;
- D'associer des représentants des syndicats de transport, grands oubliés de ces Assises du financement ;
- De renouveler régulièrement l'exercice des Assises du financement.