

CAHIER D'ACTEUR DU GROUPE SER ASSISES DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS FRANCILIENS POUR LA PÉRIODE 2022-2034



Présenté par
Isabelle
BERESSI
Administratrice
IDFM

"Il s'agit de construire un nouveau modèle économique de financement des transports franciliens en actionnant simultanément tous les leviers présentés. Nos propositions nécessitent de lancer au plus vite des études de faisabilité sur chacune de ces nouvelles recettes proposées (étude financière, modalités de collecte de la recette, impact sur les usagers..)"

L'ambition que nous affirmons des mobilités durables se décline sur plusieurs axes :

- 1 Une extension du réseau de 25%, à l'horizon 2035 et de 50% à l'horizon 2050, pour des transports en commun à 10 mn, pour tous les franciliens.
- 2 Une politique de tarifs accessibles à tous.
- 3 La garantie de la régularité, la sûreté, la propreté et l'accessibilité maximales.
- 4 Un financement équitable, donc partagé et progressif.

Synthèse de nos propositions :

- 1 Plafonner à 1 €/jour (30 €/mois) le reste à charge pour les usagers et la moitié pour les familles modestes,
- 2 Donner à IDFM la compétence sur les taux et périmètres géographiques du versement mobilités -VM,
- 3 Donner à IDFM la compétence sur le taux de la part de TICPE,
- 4 Affecter une contribution additionnelle à l'impôt sur la fortune immobilière et sur les DMTO, dans un périmètre à définir,
- 5 Affecter une contribution additionnelle à la taxe foncière sur les propriétés bâties, dans un périmètre à définir,
- 6 Mettre en place l'éco contribution poids lourds en transit, avec le statut de routes régionales,
- 7 Créer une contribution des acteurs de l'e-commerce,
- 8 Baisser la TVA de 10% à 5,5%,
- 9 Établissement d'une loi de programmation des transports du quotidien,
- 10 Garantir un bouclier tarifaire énergétique au bénéfice des opérateurs,
- 11 Systématiser les conférences de financeurs,
- 12 Décider que les investissements dans les infrastructures nouvelles seront à la charge de l'État

LE CONSTAT

La situation financière d'IDFM est très préoccupante quant à l'incertitude sur le financement pour couvrir les besoins structurels sur tous les projets de modernisation d'infrastructures, de matériel roulant et d'extension du réseau.

Depuis 2016, aucune vision stratégique n'est proposée !

Ce besoin de financement résulte essentiellement d'un plan de financement massif d'investissements engagés dès la première mandature de Valérie Pécresse.

Aussi l'impasse budgétaire n'est pas une surprise pour les administrateurs.

Les crises successives (sanitaires, énergétiques) n'ont fait qu'aggraver le processus de dégradation des comptes.

Depuis 2016, nous réclamons l'élaboration d'un nouveau modèle de financement pour les transports franciliens, mais nous n'avons pas été entendu.es et nos propositions ont toutes été rejetées.

IDFM n'a fait que prendre des décisions déstructurantes, qui conduisent au mur financier actuel et à la désorganisation des opérateurs RATP, SNCF, KEOLIS, TRANSDEV et le réseau OPTILE, y compris pour leurs salariés.

Les effets d'annonce sur les améliorations n'ont pas de réalité concrète pour les voyageurs (régularité, sécurité, propreté, accessibilité), les privatisations dégradent le service aux usagers et les tarifs augmentent, comme **le passe Navigo (+ 20 %/2015)**.

**Les hausses tarifaires ne peuvent pas être les variables d'ajustement de l'équilibre d'IDFM ! Ce serait injuste et inefficace.
Pas plus que la recherche d'économies ne doit se trouver dans la fausse piste des privatisations !**



Les transports franciliens en chiffres



Plus de 9 millions de voyageurs/jour,
2 milliards/an,
14 lignes de métro,
5 lignes de RER, 8 Transiliens ferrés et 3 tramways
23 000 trains et RER,
900 gares et stations,
1 300 lignes de bus OPTILE
2 lignes RER à 1 million de voyageurs/jour : RER B et RER A.
Le RER D long de plus de 200 kms.

LES ENJEUX



Le réseau doit non seulement être rénové, pour les infrastructures et matériel roulant, mais il doit aussi s'accroître, afin que chaque territoire soit pourvu de transports en commun.

C'est la solution pour conjuguer mobilités et développement durable.

Le réseau du Grand Paris Express permettra au terme de sa construction d'augmenter le réseau de 20%, avec 200 kms de réseau et 68 gares.

Mais des zones blanches subsisteront, notamment en grande couronne et pour les liaisons entre territoires. Elles devront être comblées. C'est l'objectif que doit poursuivre IDFM pour améliorer le maillage : des "conférences de desserte" doivent être créées, avec les départements, intercommunalités, communes, usagers et opérateurs, pour permettre de repenser les réseaux tous confondus et en favorisant les intermodalités avec les modes de déplacement actifs.

Nous portons l'ambition d'un accroissement du réseau de 50%, à l'horizon 2050

(mass transit et modes plus légers), ce qui suppose de réunir des conditions qui n'existent pas aujourd'hui.

IDFM doit donc disposer d'un nouveau système de financement assuré sur le long terme.

NOS PROPOSITIONS :

Conserver le pôle des financeurs actuels, avec des règles nouvelles :

1. Diminuer la participation des usagers (1/3 actuellement) pour arriver au seuil de 1€/jour, avec une tarification sociale pour les familles modestes,
2. Donner à IDFM la compétence de décision des taux de versement mobilité -VM-, qui peuvent être augmentés compte-tenu de la suppression de la CVAE et de la concentration de richesse des acteurs économiques en Île-de-France,
3. Donner à IDFM la compétence du taux de la part de TICPE,

Apporter de nouvelles ressources :

- Les bénéficiaires de l'augmentation de la valeur des biens immobiliers, du fait du nouveau réseau, doivent participer aux investissements dont ils bénéficient en termes de patrimoine.

Ainsi, nous proposons d'affecter aux transports franciliens :

4. Une contribution additionnelle à l'impôt sur les fortunes immobilières, une contribution additionnelle sur les DMTO,

5. Le maintien de la taxe additionnelle à la taxe foncière, instituée pour le financement du Grand Paris Express.

Cette fiscalité concernerait les biens situés dans un rayon de 400m ou 600m autour des nouvelles gares (cf les contrats de développement territorial).

- Les acteurs économiques qui ont des activités polluantes doivent être mis à contribution.

6. Il s'agit de l'éco contribution des poids lourds en transit, avec le préalable de la création d'un statut régional de certaines routes, comme la Loi le permet.

7. Une contribution des entreprises de l'e-commerce doit aussi être mise en place.

- L'État, compte-tenu des spécificités du système des transports collectifs dans notre région, doit être réellement acteur du réseau et au-delà des volets mobilités du CPER.

Dans cette démarche, nous demandons :

8. La baisse de la TVA de 10% à 5,5%, comme le Sénat l'avait votée, dans le cadre du PLF 2023, mais refusée par le gouvernement,

9. L'établissement d'une loi de programmation sur les transports du quotidien, pour donner une réelle lisibilité sur le long terme des engagements de l'État,

10. La garantie d'un bouclier tarifaire énergétique, au bénéfice des opérateurs dans des circonstances exceptionnelles.

11. Nous avançons une autre proposition : la systématisation des conférences des financeurs, dont la pertinence et même la nécessité ont été mises en relief lors de la MIE EOLE et en particulier pour les opérations identifiées dans les CPER.

La Région ne peut pas être un simple financeur. Elle doit avoir sa place dans les décisions.

IDFM doit jouer davantage son rôle d'alerte, d'expert et d'animation auprès des financeurs.

Nous demandons la possibilité de prévoir pour les employeurs publics le remboursement à 75% du titre de transport de leurs salariés, comme cela est possible pour les employeurs à statut privé.

12. La prise en charge par l'État des investissements dans les infrastructures ferroviaires, IDFM ne prenant plus en charge que le matériel roulant.