

Madame Valérie Pécresse
Présidente de la Région Île-de-France

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Assises du financement IDFM

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Lundi 23 janvier 2023

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

Conclusion 15'

Monsieur le ministre des Transports

Monsieur le Président de la commission des finances de l'Assemblée Nationale

Mesdames et Messieurs les parlementaires, les élus

Monsieur le Préfet de région

Mesdames et Messieurs les membres du CA d'IDFM, du conseil régional,

Mesdames et Messieurs les présidents de départements

Madame la maire de Paris

Mesdames et Messieurs les maires

Mesdames et messieurs, les gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports

Mesdames, Messieurs,

I/ 2023 : le moment des décisions est venu

Le doublement du réseau de transports franciliens à l'horizon 2030, c'est un espoir pour tous les Franciliens, mais c'est surtout une réalité physique qui doit se traduire en ressources financières pour son exploitation. Oui nous aurons besoin de financements supplémentaires pour faire rouler les trains et les métros qui emprunteront les 300km de voies nouvelles que nous allons ouvrir. Nous aurons besoin de financements supplémentaires pour ouvrir les 70 gares nouvelles que nous allons construire !

Il y a un principe garanti par la constitution en matière de décentralisation: les charges transférées par l'Etat doivent être financées! Ainsi l'Etat va-t-il transférer à Île-de-France Mobilités l'exploitation du Grand Paris Express, du prolongement du RER E « EOLE » jusqu'à Mantes la Jolie, de la ligne 14 de Saint Denis Pleyel à Orly Aéroport et l'Etat demande aussi à IDFM d'assurer l'offre supplémentaire de transports nécessaires pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Il doit en conséquence transférer à Ile de France Mobilités les moyens financiers nécessaires pour les faire fonctionner.

Edouard Philippe, alors Premier ministre, l'avait reconnu en janvier 2020, et nous avait promis de nouvelles recettes fiscales pour « la fin de l'année 2022 ». L'échéance est là.

Les tables rondes de la journée ont permis de s'accorder sur les chiffres. La pente est raide. La première marche est à franchir dès l'année prochaine et les besoins augmenteront d'année en année jusqu'à 2030:

- Il faut à IDFM **800M€** de ressources supplémentaires pour 2024 dont **600M€** pour financer les nouvelles lignes
- Et les besoins augmentent jusqu'en 2030: il faudra alors **2,3Mds€/an** dont **1,6Md€** pour financer les nouvelles lignes.

A l'issue de cette journée tous les chiffres convergent. Nul besoin d'expertise supplémentaire! Je salue les travaux successifs fournis par les différentes inspections, les experts et confirmés par les études préparatoires de cette journée.

Alors face à ce « mur de financement » à trouver, **première certitude**: Grâce à la bonne gestion d'Ile de France Mobilités, nous pourrons financer le fonctionnement des lignes actuelles, sans baisser l'offre de transport d'ici 2030, en nous appuyant sur la dynamique de nos recettes

existantes. En clair: **financer les besoins du réseau actuel, j'en fais mon affaire.**

En revanche, je le répète, il nous manque des centaines de millions d'euros dès l'an prochain pour ouvrir les nouvelles lignes que les Franciliens attendent et qui devront transporter 4 Millions de voyageurs à l'horizon 2030. Le montant des coût supplémentaires nécessaires c'est **600M€** dès 2024 et **1,6Md€** par an en 2030.

2023 est une année décisive et charnière. Pas question de revivre *le calamiteux ping pong* de 2022. Les rapports sont rendus, les chiffres sont connus, les faits sont têtus, le temps des décisions est venu.

II/ Un panier de dépenses que l'Etat peut faire baisser

La 1ère question qui se pose à nous : sommes-nous capables de diminuer nos dépenses ? Pas question je le répète de diminuer l'offre de transports, mais au contraire de l'augmenter. Pas question non plus de rogner sur les investissements de modernisation, ni sur les commandes de nouveaux trains: ils sont indispensables et accompagnent l'ouverture des nouvelles lignes et la régénération des lignes anciennes.

Pour autant, l'Etat a toutes les clés en main pour nous alléger l'addition des transports : nous avons identifié jusqu'à **700 M€** de dépenses qu'il pourrait faire économiser à IDFM!

Voici 5 pistes de baisse des charges d'IDF Mobilités que pourrait retenir l'Etat

- 1) la baisse drastique des redevances imposées arbitrairement par l'Etat à IDF Mobilités pour la « location » des lignes du Grand Paris Express (**280M€/an** à partir de 2026). Ces charges n'ont pas lieu d'être car IDF Mobilités paye déjà tous les coûts d'exploitation. Elles sont justifiées pour permettre à la Société du Grand Paris de ne pas payer la TVA sur ses investissements. Mais elles pourraient être réduites à un montant symbolique (de l'ordre de **50M€/an**). En effet, la Société du Grand Paris a les moyens de rembourser sa dette sur une durée plus longue, avec des recettes propres.
- 2) La transformation de la dette COVID que l'Etat a accordée à IDF Mobilités en subvention, comme l'ont fait la plupart des grands pays (USA, Allemagne, Grande-Bretagne). La charge de la dette COVID

représente **130M€** dès 2024 et atteindra en 2029 **190M€/an**. Cette charge pourrait être purement annulée pour toutes les autorités organisatrices de France qui, comme l'a dit le GART aujourd'hui, le réclament.

- 3) Le transfert à la Société du Grand Paris des coûts de préexploitation des lignes du Grand Paris Express. En effet, ces coûts ont été imposés à Île-de-France Mobilités par un décret de 2019 de manière là aussi totalement arbitraire. Ils représentent 30 à **40M€** tous les ans. L'Etat pourrait considérer qu'IDF Mobilités n'est responsable financièrement qu'une fois la ligne réellement ouverte, tous les frais antérieurs à son ouverture restant à la charge de celui qui la construit, la SGP.

- 4) Supprimer la tarification sociale à demi-tarif pour les personnes en situation irrégulière. En effet, le gouvernement et le parlement ont maintenu contre le souhait d'IDF Mobilités cet avantage tarifaire pour les clandestins qui représente un coût de **30M€/an**. Il pourrait considérer à l'inverse qu'aucune tarification sociale ne peut être accordée à une personne en situation irrégulière.

- 5) Enfin, j'ai entendu le ministre de l'Environnement Christophe Béchu se prononcer pour la réduction de la TVA sur les transports du

quotidien à 5.5%, le taux appliqué aux services essentiels. En stabilisant les tarifs des voyageurs, cette baisse de TVA pourrait rapporter **150M€** à IDF Mobilités (**400M€** à l'ensembles des autorités organisatrices françaises).

Voilà les propositions qui feraient baisser les dépenses d'ouverture des nouvelles lignes et sur lesquelles nous attendons une réponse de l'Etat pour le printemps.

J'ajoute que la mise en concurrence des délégations de services publics sur toutes les lignes de transports permet à terme d'obtenir le meilleur rapport-qualité prix pour l'offre proposée ; Elle participe de l'effort de maîtrise des coûts et de productivité – jusque 1% par an- que nous demandons à la SNCF et à la RATP. La reporter augmenterait l'addition d'IDF Mobilités. C'est pourquoi je propose de maintenir les calendriers fixés par le législateur.

Au total, donc **2ème certitude de la journée: l'Etat a le pouvoir de baisser de plusieurs centaines de millions d'euros** (jusqu'à 660M!) l'addition pour IDFM à l'horizon de 2030.

En revanche, et c'est ma **3ème certitude : baisser les dépenses ne sera pas suffisant** ; il faudra de toute façon attribuer à IDF Mobilités de

nouvelles recettes financières pour ouvrir les nouvelles lignes et financer les Jeux Olympiques et Paralympiques.

III. Je ne ferai pas payer les usagers au-delà de leur part historique dans le financement

La contribution des usagers représentait avant la crise COVID 36% du financement des transports. Ce niveau est bien au-dessus de la moyenne des villes françaises ; et il est dans la moyenne européenne, à l'exclusion de Londres mais le modèle londonien, très libéral avec un prix des transports à 270€, n'est pas le mien, et ne le sera jamais!

Je trouverais radicalement injuste de faire peser l'augmentation des coûts dus aux nouvelles lignes uniquement sur les voyageurs, et ce, au mépris de toute considération de service public. Ce n'est pas notre modèle historique de financement ; ce n'est pas notre modèle français.

Et je le dis à nos partenaires entreprises qui sont réticents à augmenter leur participation au financement : ils seront les premiers bénéficiaires de toutes les nouvelles lignes à venir. Elles permettront à leurs salariés de rejoindre des zones essentielles d'activités: En 2024, la ligne 14 ouvrira à Saint-Denis Pleyel, le RER E sera la 3ème grande ligne à

desservir La Défense et l'aéroport d'Orly sera atteignable en métro automatique depuis Paris.

Au fil des tables rondes, nous avons exploré toute une série de pistes aujourd'hui sur l'évolution des tarifs, comme la tarification différenciée entre les lignes anciennes et les lignes neuves, mais on en voit la complexité de mise en oeuvre et les limites. D'abord, ce serait injuste pour ceux dont le lieu de résidence a pendant longtemps été privé d'une véritable offre de transport en commun. Ensuite à quel moment décréter qu'une ligne est devenue « ancienne » ? Quid des prolongements de ligne de métro : ancienne ligne ou nouvelle ligne ? Quid des rénovations et des modernisations qui changent le vécu d'une ligne ?

Certains ont aussi évoqué le rezonage du Navigo ou la limitation du nombre de trajets quotidiens. Je vous le réaffirme : je suis profondément attachée au Pass unique. Il permet aux habitants de la zone centrale un usage illimité des transports, et à ceux qui travaillent loin de leur lieu de résidence d'effacer l'injustice de cette distance. Au total, je crois que tous les Franciliens y gagnent.

Par ailleurs, compte-tenu de l'urgence écologique et sociale que nous connaissons, je note dans la plupart des pays européens plutôt une tendance à la baisse du tarif des transports quotidiens financée par l'Etat central, comme en Espagne et en Allemagne. Nous contraindre à une hausse massive des tarifs serait une faute politique: elle risquerait d'avoir un effet « reprise de la voiture », alors que nous avons fait diminuer son usage de 5% durant les dix années écoulées. Et fait baisser la pollution de l'air constamment depuis.

Je suis pour ma part convaincue que le pacte de financement actuel d'Île-de-France Mobilités est vertueux (14% de la part des collectivités locales, 36% des voyageurs, 50% des entreprises) et je ne souhaite pas qu'on aille au-delà de ce taux de contribution des usagers.

La solution de financement doit selon moi impliquer l'ensemble des parties prenantes aux transports en commun franciliens et l'effort ne sera juste que s'il est partagé par tous.

IV/ De nouvelles recettes et une autonomie fiscale : l'inspiration new yorkaise

A défaut d'une aide massive de l'Etat comme on l'observe en Allemagne et en Espagne, le modèle qui doit nous inspirer, c'est celui de la métropole de New-York confrontée comme nous à l'immense défi de la régénération de son réseau et qui comme nous a un taux de contribution des voyageurs à 35%. Pour cela, New-York dispose de 2 atouts : l'autonomie fiscale et un panier de recettes fiscales auquel contribuent tous les acteurs qui bénéficient du renouvellement et du développement de l'offre de transport.

Pour tout cela, beaucoup de pistes ont été mises sur la table aujourd'hui.

Bien sûr, leur périmètre, leur apport doivent encore être précisés mais je retiens pour ma part principalement **4 types d'acteurs qui sont les grands gagnants** de l'ouverture des 300 km de nouvelles lignes **et qui doivent donc** – c'est ma 4ème conviction - **contribuer davantage à leur financement** :

1/ les **touristes**. Ils ne contribuent à l'heure actuelle que faiblement au coût de leur voyage. Les nouvelles lignes vont considérablement améliorer leur expérience voyageur et profiter plus largement à tout le secteur du tourisme. Nous allons à l'horizon 2030 desservir grâce à des

financements publics nos 2 aéroports avec des lignes directes ou automatiques... Je retiens l'idée d'instaurer dès 2024 une surtaxe de séjour sur les hébergements de 3, 4 et 5 étoiles (entre 2 et 5€ de plus selon le standing de l'établissement) et d'assujettir à la TVA à 10% - comme les hôtels- tous les meublés touristiques et notamment le AirBnB. Cela représente plus de **200M€ par an**, tout en étant économiquement indolore.

2/ les **bénéficiaires de la plus-value foncière**. C'est eux qui vont capter d'ici à 2030 une bonne partie de la valorisation foncière procurée par le développement du réseau. Il serait logique, comme à New-York, Hong-Kong, Tokyo ou Barcelone, qu'une partie de la plus-value qu'ils vont percevoir revienne aux transports, à travers la taxe sur les bureaux ou une fraction additionnelle aux frais de notaire. Une hausse de 20% de la TSB rapporterait **200M€ par an** et 1 point de DMTO supplémentaire pour les transports franciliens, c'est **750M€/an**. C'est le plus simple et le plus efficace. Je sais que cette proposition sur les DMTO fait bondir les départements, on peut imaginer une autre taxe spéciale sur les plus-values dont l'assiette soit différente, mais en tout état de cause, l'Etat devra prendre un engagement solennel à l'égard des départements qu'à aucun moment leurs recettes ne seront impactées.

3/ les acteurs de la **logistique commerciale**; grâce au développement des transports collectifs, nous avons fait baisser le nombre de véhicules particuliers sur les routes, aidant ainsi le secteur de la logistique à gagner en productivité. Ce sera encore bien davantage le cas en 2030. Une écotaxe logistique sur chaque véhicule logistique, en fonction de la pollution émise, pourrait rapporter au moins **100M€**.

4/ enfin les **entreprises de plus de 11 salariés** : je l'ai dit le doublement du réseau de transports franciliens est un atout considérable pour notre économie, d'autant que les nouvelles lignes seront automatiques, c'est-à-dire particulièrement fiables et peu soumises aux aléas. La Défense, Orly, Roissy, la vallée de Seine, Saclay, seront desservis. Face à cet investissement historique de **73 Mds€** de la SGP, de l'Etat, de la Région et d'IDFM, il serait logique que les entreprises voient augmenter leur taux de Versement mobilité. Ajoutons que les entreprises d'Île-de-France vont bénéficier de **2,8Md€** de baisse des impôts de production. Je proposerai qu'elles en reversent 15% de cet allègement fiscal en

Versement	Mobilité,	soit	420	M€.
-----------	-----------	------	------------	------------

Ces 4 pistes peuvent rapporter jusqu'à **1,5Md€/an** à l'horizon 2030.

Avec ces nouvelles recettes, les nouvelles lignes pourraient fonctionner sans demander d'effort aux autres contribuables français, selon le principe vertueux « d'une Île-de-France qui paie pour l'Île-de-France ».

Pour le choix de ces nouvelles recettes fiscales j'ai été guidée par 3 principes :

1er principe - une juste répartition de l'effort.

2nd principe - faire payer davantage ceux qui vont profiter des transports collectifs ; c'est pour ça que j'ai écarté la proposition d'une contribution généralisée de tous les habitants d'Île-de-France, la taxation des automobilistes (vignettes, péages urbains) ou des parkings, parce qu'il me paraît injuste de faire payer pour les transports collectifs ceux qui n'en ont pas !

3ème principe enfin ! – je n'ai pas proposé des recettes structurellement en déclin, dont le produit va baisser d'ici à 2030. Je pense en particulier aux taxes sur les activités polluantes ou la TICPE. J'ai choisi des recettes dynamiques.

Mesdames et Messieurs,

Comme je l'ai demandé dans mes vœux, j'appelle l'Etat à déclarer l'urgence ferroviaire pour les transports quotidiens, dès 2024.

Pour que ce nouveau « pacte transports » se concrétise, et pour que nos trains puissent circuler durablement, il serait enfin préférable d'aller au bout de la décentralisation des transports. Qui dit décentralisation des dépenses, doit aussi dire décentralisation des recettes et donc autonomie fiscale! Il est temps qu'on nous délie les mains. Depuis plusieurs années, l'Etat s'est refusé à accorder à Île-de-France Mobilités l'autonomie fiscale, cette autonomie dont disposent à l'étranger d'autres autorités organisatrices des transports, à Londres ou à New-York par exemple je l'ai déjà dit. Ce fut encore le cas cet automne quand le gouvernement nous a refusé la possibilité de moduler la contribution des entreprises, le Versement Mobilités, nous obligeant à une hausse excessive des tarifs malgré une aide budgétaire de **200M€** qui a évité le scénario du pire, mais que nous n'avions pas demandée! En effet, cette aide pour 2022 est ponctuelle et partielle, malheureusement elle ne règle rien pour l'avenir. C'est pourquoi je plaide pour que partout en France l'Etat redonne aux autorités organisatrices locales des leviers d'actions.

Vous le voyez, aujourd'hui de nombreuses solutions sont sur la table, il n'est plus temps de tergiverser. Presque 3 ans jour pour jour après l'engagement d'Edouard Philippe (21 janvier 2020), les engagements pris par l'Etat doivent être tenus.

Je le dis très clairement et c'est ma dernière **certitude de la journée – le budget d'IDFM doit être voté en équilibre**. En 2024, si nous n'avons pas **600M€** de recettes supplémentaires dûment votées en loi de finances, nous ne serons pas en mesure d'ouvrir les nouvelles lignes EOLE, ligne 14 et les transports des jeux olympiques.

Nous avons 3 mois devant nous mais il nous faut un accord avant la fin du printemps pour intégrer des réponses concrètes dans le projet de loi de finances 2024. Nous le devons aux Franciliens.

2024 ne doit pas être la réédition calamiteuse de 2023. Pas question de réaugmenter massivement le Navigo. Je n'ouvrirai les nouvelles lignes de métro et RER que si je peux les financer avec de nouvelles recettes identifiées. Monsieur le ministre, j'appelle l'Etat à la table des négociations. A l'issue de cette belle journée d'échange, plus personne ne pourra dire: nous ne savions pas!

Je vous remercie.