

Lundi 19 juin 2023

RAPPORT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS SUR LES BESOINS DE FINANCEMENT DES TRANSPORTS : POUR ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS SANS HAUSSE DU VERSEMENT MOBILITÉ, PAS D'EXPLOITATION POSSIBLE DES NOUVELLES LIGNES

Île-de-France Mobilités fait part de sa grande inquiétude à la lecture du rapport demandé en janvier 2023 par le ministre des Transport aux inspections des finances et de l'environnement et du développement durable pour réactualiser les besoins de financement nécessaires avec l'agrandissement du réseau francilien.

Certes, le rapport reconnaît des besoins de financement importants et dès 2024 indispensables pour l'ouverture des nouvelles lignes du Grand Paris Express, comme l'avaient montré les conclusions des assises du financement des transports franciliens qu'Île-de-France Mobilités avait organisées en janvier 2023. Certes, le rapport confirme aussi le constat fait par le Premier ministre Edouard Philippe en 2020 sur la nécessité d'accorder des recettes supplémentaires pérennes à Île-de-France Mobilités, engagement malheureusement resté sans suite. En effet, les besoins de financement sont liés à l'ouverture de 300 km de nouvelles lignes, dont l'exploitation n'est couverte par aucune recette supplémentaire.

1. **Île-de-France Mobilités conteste les calculs du besoin de financement du rapport**, qui sont minorés par l'intégration d'une hausse du Pass Navigo, qui n'a pas été négociée avec Ile-de-France mobilités, ni votée, alors qu'elle relève de sa seule compétence. Ile-de-France mobilités juge également très optimiste – vraisemblablement trop- les prévisions du rapport quant à la dynamique des recettes venues des entreprises via le versement mobilité. Ile-de-France mobilités maintient donc ses prévisions de besoin de financement, qui sont de 800 millions d'euros en 2024, et d'environ 2,7 milliards d'euros en 2031.
2. **Île-de-France Mobilités refuse absolument des scénarios reposant sur des hausses abracadabrantesques des tarifs proposés par la mission qui seraient socialement insupportables** pour les habitants et écologiquement nuisibles à la Région, car ils entraîneraient un report sur l'usage de la voiture).
3. **Île-de-France Mobilités réaffirme qu'elle ne souhaite recevoir aucune subvention d'État**, qui pourrait être remise en cause chaque année, et n'assurerait pas sur le long terme la pérennité de ses recettes pour l'exploitation des lignes. En revanche, **nous sommes favorables à l'abandon par l'État de la « dette Covid » de 2 Mds qu'il a imposée à Île-de-France Mobilités**, contrairement à ce qu'on fait les États voisins Allemagne, Espagne ou Grande-Bretagne. Cet abandon de créance pourrait être rééchelonné dans le temps. Les autres pays ont en effet massivement compensé les pertes de recettes covid de leurs opérateurs de transport. L'État français lui a alourdi la trajectoire d'endettement d'Île-de-France Mobilités à un moment où celle-ci avait décidé, à juste titre, de renouveler totalement le matériel roulant des lignes très vétustes.

-
4. **Île-de-France Mobilités rappelle qu'elle souhaite une autonomie fiscale**, c'est-à-dire la possibilité de fixer elle-même le taux de versement mobilité des entreprises, ou à défaut, que ce taux soit déplafonné par le Parlement pour pouvoir être augmenté par les autorités organisatrices de mobilité. En effet, le versement mobilité représente 50 % des recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités. **Sans hausse du taux du versement mobilité, on voit bien avec ce rapport qu'il n'y a pas d'équilibre d'exploitation possible des nouvelles lignes.**
 5. Enfin, le rapport explore certaines pistes présentées aux assises de financement des transports en janvier dernier, comme **la baisse de la redevance d'Île-de-France Mobilités à la SGP (Société du Grand Paris) ou la hausse de la taxe de séjour hôtelière**. **Île-de-France Mobilités insiste sur le fait que de telles recettes sont également indispensables pour couvrir la totalité financement de l'ouverture des nouvelles lignes.**

En conclusion, face à un rapport qui minore les besoins de financement liés à l'ouverture des lignes du Grand Paris express dès 2024 et qui n'explore pas suffisamment les pistes de recettes fiscales pérennes et autonomes nécessaires, Île-de-France Mobilités veut dire toute son inquiétude et rappeler **l'urgence de la résolution du problème, alors que les orientations du budget 2024 sont en train d'être arrêtées**. Elle rappelle que si le fonctionnement du réseau actuel est tout à fait équilibré, grâce à sa bonne gestion, **Île-de-France Mobilités ne saurait adopter pour 2024 un budget déséquilibré et ne sera donc pas en mesure d'ouvrir en 2024 les prolongements d'Éole, de la ligne 11 et de la ligne 14, si les financements nécessaires ne sont pas durablement apportés**. Quant au financement de transports supplémentaires induits par les Jeux Olympiques et Paralympiques, il n'est pas question aux yeux d'Île-de-France Mobilités qu'ils soient financés par les voyageurs du quotidien, mais bien par des recettes dédiées à cette fin.

Contacts presse :

Amélie Lange : amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr – [01 82 53 80 90](tel:0182538090) – [07 60 10 95 05](tel:0760109505)

-

www.iledefrance-mobilites.fr/presse

