



Le **nouvel** Economiste
Publier vos **annonces légales**
dans toute la France et au prix le plus bas

[Publier une annonce](#)

10 Mds€ en 2022

Chers transports publics franciliens

À défaut de faire payer les usagers de façon significative, leur financement repose sur le dos des contribuables (ménages et entreprises)



*Mécomptes publics,
François Ecalle*

Le coût de fonctionnement des transports publics franciliens s'est élevé en 2022 à 10,0 Mds€, dont 4,8 Mds€ pour la RATP, 3,2 Mds€ pour la SNCF, 1,4 Mds€ pour les autres opérateurs et 0,6 Md€ pour Ile-de-France Mobilités (IdFM), établissement public chargé d'organiser, de développer et de financer le service public des transports en Ile-de-France.



Le nouvel Economiste
Grand Paris
Affaires publiques & économie sociale
La newsletter hebdomadaire Île-de-France

[S'inscrire](#)

(Abonnement gratuit)

Les recettes de fonctionnement ont été de 10,6 Mds€, dont 6,0 Mds€ payés par les entreprises (notamment à travers un impôt de production, le versement mobilité), 2,3 Mds€ par les usagers et 1,5 Mds€ par l'État et les collectivités locales.

Les investissements, financés par IdFM mais aussi d'autres organismes publics comme la société du Grand Paris, se sont élevés à 7,0 Mds€ en 2022. Ils ont été financés par des subventions et, surtout, par l'emprunt. La dette financière d'IdFM était de 8,8 Mds€ à la fin de 2022 et celle de la société du Grand Paris était de 25,3 Mds€.

“Le financement des transports publics franciliens se distingue par l'importance des taxes sur les entreprises et la faiblesse des tarifs payés par les usagers par rapport aux grandes métropoles étrangères”

Les contribuables (ménages et entreprises), principalement franciliens, ont payé 9,2 Mds€ en 2022 pour ces transports, qu'ils les utilisent ou non, à travers le versement mobilité et les subventions des administrations. Ils pourraient avoir à payer dans le futur le remboursement avec intérêts d'une grande partie des montants empruntés.

Un rapport administratif rendu en mai 2023 a montré que le financement des transports publics franciliens se distingue par l'importance des taxes sur les entreprises et la faiblesse des tarifs payés par les usagers par rapport aux grandes métropoles étrangères.

Trajectoire financière pas soutenable

Ce rapport a aussi montré que la trajectoire financière d'IdFM n'était pas soutenable. À législation inchangée, les recettes de fonctionnement ne permettraient pas de couvrir les dépenses de fonctionnement à l'horizon de 2035, et le financement des investissements déjà prévus par IdFM ferait passer l'encours de sa dette de 9 Mds€ en 2022 à 28 Mds€ en 2030 et 38 Mds€ en 2035.

Pour redresser sa situation financière, l'État et la région Ile-de-France ont convenu le 26 septembre dernier de relever les tarifs payés par les usagers, les taux du versement mobilité, les taxes de séjour et les subventions de l'État et des collectivités locales. En particulier, le produit du versement mobilité doit augmenter de 300 M€. Il fait pourtant partie des impôts de production que le gouvernement et Les Républicains, dont la présidente de la région était la candidate à l'élection présidentielle, veulent réduire. On peut se demander si une meilleure maîtrise des coûts de fonctionnement et des investissements n'aurait pas permis d'éviter cette nouvelle pression fiscale, peu cohérente avec les objectifs économiques du gouvernement et des Républicains.

“Une meilleure maîtrise des coûts de fonctionnement et des investissements aurait-elle permis d’éviter cette nouvelle pression fiscale ?”

Les montants cités précédemment ne tiennent pas compte des subventions versées par l’État aux régimes spéciaux de retraite de la SNCF et de la RATP. La subvention d’équilibre attribuée par l’État à celui de la RATP est de 0,8 Md€. Elle est à la charge des contribuables nationaux, donc surtout provinciaux, et on peut aussi se demander si c’est justifié.

Le site www.fipeco.fr développe les analyses de François Ecalle.

A lire également

[Mécomptes publics - les chroniques de François Ecalle](#)

Publié le 04/10/2023

Catégories :

Grand Paris / Mécomptes publics /

Réutiliser cet article

Cet article est une œuvre protégée. Son utilisation donne lieu à des droits d’exploitation et de rediffusion interne et externe. [Nous consulter](#).