

Budget transport de la Métropole Aix-Marseille

La question de la gratuité porte sur :

120 M€ recettes voyageurs : 18%

C'est sur cette dernière ligne de recettes voyageurs de 120 M€, qu'intervient le coût d'un accès gratuit généralisé.

Pour le budget 2018, les données sont les suivantes :

652 M€ en dépenses de fonctionnement

120 M€ en dépenses d'investissement, dont 85 M€ en équipements + 25,5 M€ en charges financières de remboursement et 9,5 M€ en dépenses d'ordres.

Les recettes essentielles de fonctionnement pour couvrir les dépenses se ventilent **Comme suit :**

334 M€ du versement transport : 51%

125 M€ de participation d'équilibre de la métropole : 19% - et 67,5 € par habitant 57

M€ des dotations et participations - Etat, Départements, Région, Communes : 9%

120 M€ recettes voyageurs : 18%

C'est sur cette dernière ligne de recettes voyageurs de 120 M€, qu'intervient le coût d'un accès gratuit généralisé.

Pour compenser la suppression des 120 M€ de recettes voyageurs, il faut agir sur les 3 autres sources essentielles de recettes

1°) Le Versement Transport

La participation des entreprises au fonctionnement des TC est actuellement plafonnée à 2% sur tout le territoire de la métropole AMP et repose uniquement sur une assiette « personnels » à partir de 11 salariés.

Or en région parisienne le taux du VT est revu régulièrement à la hausse, pour atteindre aujourd'hui 2,95 % sur Paris et le département des Hauts de Seine.

Puisque le gouvernement nous a voulu Métropole - et de surcroît une des 3 métropoles à statut particulier avec Paris et Lyon - dont il attend un rayonnement national et international dynamique, il faut qu'il nous permette d'accéder à des ressources économiques à la hauteur de cette attente. Il lui appartient de proposer cette possibilité de variation du VT, voire de modifier l'assiette de prélèvement du VT.

Cette possibilité d'augmentation pourrait s'appliquer uniformément sur tout le territoire métropolitain ou, comme en région parisienne, d'une manière différenciée en fonction des bassins d'emplois et des flux de déplacements. Par exemple : 2,95 % pour une zone comprise entre Marseille, Aubagne, Aix et Vitrolles-Marignane et d'autres taux décroissants jusqu'à 2% sur les autres territoires.

C'est la possibilité d'une recette supplémentaire du VT qui peut aller jusqu'à 155M€/an. Autrement dit, sur la base de la prévision budgétaire 2018, de quoi couvrir la généralisation de la gratuité. voire de dégager un delta pour l'investissement, si minime soit-il.

2°) La participation d'équilibre de la métropole

Elle est aujourd'hui à hauteur de 67,5 € par habitant.

Dans l'état actuel de faiblesse des ressources financières d'Aix Marseille Provence, il n'est pas concevable d'augmenter sa participation d'équilibre à hauteur de 125 +120 M€ = 225 M€ pris sur le budget général donc sur les ressources financières et fiscales - **Soit 121 € par habitant.**

Cependant, d'autres métropoles ont une participation aux dépenses de transports par habitant nettement plus élevées, qui avoisine pour certaines ce niveau par habitant.

Entre 67,5 € par habitant et 121 €, il y a une trajectoire de progression à envisager.

De plus l'harmonisation progressive des taux de fiscalités entre les 6 territoires va produire à terme une hausse des recettes.

Enfin, on ne se pose pas ce genre de question, quand il s'agit d'entretenir, de moderniser les milliers de kilomètres du réseau voiries dont l'usage est gratuit pour les déplacements en véhicules particuliers.

Il serait intéressant d'arriver à chiffrer la moyenne des dépenses annuelles pour ce réseau viaire au regard de la participation de la métropole aux TC et examiner les possibilités d'une inversion des priorités de dépenses.

En tout état de cause, il n'est pas envisageable d'aboutir à une pression fiscale supplémentaire sur les ménages - en tout cas généralisée – vu les inégalités de la richesse fiscale des territoires et la participation déjà importante des fiscalités ménages aux recettes du budget.

3°) Les dotations et participations Etat, Région, Départements, Communes.

Pour ce qui concerne l'Etat, il faudrait comprendre le système de calcul, car ses dotations ne sont pas équivalentes d'une métropole à l'autre.

On pourrait faire 2 propositions : augmenter les participations des autres collectivités proportionnellement à celle de la métropole et les indexer sur l'évolution des fréquentations.

Un dernier argument économique renforce l'idée d'accès gratuit :

Les 120 M€ de recettes voyageurs proviennent des usagers pour l'essentiel et pour partie des employeurs qui sont dans l'obligation de participer pour 50% aux abonnements de leurs salarié-e-s.

Cette somme constitue donc une augmentation du pouvoir d'achat des ménages et des touristes qui se retrouvera dans l'économie locale.

Elle est aussi une dépense en moins des entreprises qui compensera un peu l'augmentation du VT.

Augmentation du VT qui a été généralisé à 2% en 2017 et qui n'a pas suscité une levée de boucliers des entreprises dans la mesure où ça permet un meilleur service des TC.

De plus, il est à noter qu'avec la disparition de la Taxe Professionnelle depuis 2011, les entreprises ont réduit pour moitié environ leurs participations fiscales aux EPCI. Rien que pour le territoire Marseille Provence, la contribution fiscale - hors VT – est passée de 302 M€ en 2010 à 155 M€ l'année suivante.

Ensemble on est plus fort