

ASSEMBLÉE NATIONALE

12 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° I-2351

présenté par

Mme Rilhac, Mme Chandler, Mme Piron, M. Izard, Mme Berete, Mme Folest, M. Da Silva,
Mme Peyron, M. Olive, M. Ghomi, Mme Chassaniol, Mme Lemoine et M. Zulesi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant:**

L'article L. 2531-4 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 1° est ainsi modifié :

a) Au début, le taux : « 2,95 % » est remplacé par le taux : « 3,20 % » ;

b) Sont ajoutés les mots : « , de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne » ;

2° Le 1° *bis* est supprimé ;

3° Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions mentionnées à l'avant-dernier alinéa, les nouveaux taux du versement mobilité applicables en 2024 sont fixés par délibération du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance suivant la publication de la loi de finances pour 2024, avec prise d'effet le premier jour du deuxième mois qui suit cette délibération. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'offre de transport en Île-de-France va profondément évoluer d'ici 2031 avec plus de 360 km de nouvelles lignes mises en service. Mais cela implique une hausse des coûts de fonctionnement. Île-de-

France Mobilités présente un besoin de financement de 800 millions d'euros en 2024 et 2,7 milliards d'euros en 2031. Ce besoin résulte de la mise en service de nouvelles lignes dont le Grand

Paris Express (dont le financement des coûts de fonctionnement n'avait pas été prévu), du renouvellement impératif du matériel roulant et de 200 millions d'euros de surcoûts pour les Jeux Olympiques. La longueur des lignes de métro va être doublée ; une ligne de RER structurante va être prolongée ; de nouvelles lignes de tramways vont être mises en service et l'offre de bus sera développée. L'ensemble des usagers va pouvoir bénéficier d'un réseau densifié, sûr et de qualité.

L'État a lui-même reconnu, par la voie d'un courrier de son Premier ministre, dès janvier 2020, la nécessité d'apporter des ressources supplémentaires notamment fiscales à Île-de-France Mobilités. L'établissement n'a eu de cesse depuis d'alerter sur l'urgence de trouver des sources de financement pour les premières mises en service des lignes concernées.

C'est ainsi que ce sont tenues en janvier 2023 les Assises du financement d'Île-de-France Mobilités, organisées par Île-de-France Mobilités et l'État. Le ministre délégué chargé des Transports a alors lancé une mission par les Inspections Générales des Finances et de l'Environnement et du Développement Durable (IGF-IGEDD) permettant d'objectiver la mise en œuvre des pistes de financement potentielles dans la loi de finances 2024.

À la suite de la publication du rapport de la mission, le ministre chargé des Transports, agissant au nom du Gouvernement, et la Présidente d'Île-de-France Mobilités ont signé le 26 septembre un protocole finançant l'exploitation des transports collectifs franciliens entre 2024 et 2031. Ce protocole est fondé sur un effort juste et partagé entre tous les financeurs des transports collectifs en Île-de-France, c'est-à-dire les collectivités, les usagers réguliers, les touristes et les entreprises. Les clés de financement actuelles des financeurs seront stabilisées sur la période 2023-2031 entre le bloc de recettes fiscales (52,5 %) et le bloc de recettes tarifaires et contributions des collectivités (47,5 %).

Le gouvernement s'est engagé à soutenir et, dans le cadre de la discussion du projet de loi de finances pour 2024, à conserver dans les versions successives du texte, les amendements visant à :

- Relever le taux plafond du versement mobilité de 0,25 points à Paris et dans les trois départements de petite couronne, qui fait l'objet du présent amendement ;
- Créer une taxe additionnelle avec un plafond de 200% aux taxes de séjour en vigueur en Île-de-France avec affectation à Île-de-France Mobilités.

Par le présent amendement, les entreprises franciliennes de plus de 11 salariés situées au cœur de la région Île-de-France verront leur taux de versement mobilité augmenter de 0,25 point, passant de 2,95% à 3,20% de la masse salariale. Cette hausse différenciée, géographiquement équitable, se justifie avec le service rendu aux entreprises qui seront les principales bénéficiaires de la mise en service des nouvelles lignes qui desserviront les quartiers d'affaire (le Grand Paris Express Eole vers La Défense, la Ligne 14 vers Orly et Saint-Denis-Pleyel, la ligne 17 vers Roissy).

Les entreprises de la grande couronne ne seront pas impactées et la hausse du taux plafond sera appliquée en une seule fois en 2024 pour toute la période 2024-2031. Cela permettra de générer environ 400 millions d'euros de recettes supplémentaires pour Île-de-France Mobilités - à comparer aux baisses de la CVAE votées pour l'Île-de-France de l'ordre de 1,3 milliard d'euros en 2023 et 300 millions d'euros en 2024.

Cette mesure de juste partage de l'effort se combinera ainsi à l'augmentation de la mise à contribution des touristes, à l'augmentation modérée des tarifs pour les usagers et à la plus forte contribution des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités.

L'Île-de-France est financée par les Franciliens et pour les Franciliens : aucune subvention de l'État ni aucune taxe venant d'un autre territoire ne contribue au financement d'Île-de-France Mobilités.

A l'inverse, le développement des transports en Ile-de-France bénéficie à l'ensemble des territoires français, non seulement parce qu'il permet le développement économique de la région et donc de tout le pays, mais aussi parce que le budget d'Ile-de-France Mobilités comprend 4 milliards d'euros d'investissement par an, qui remplissent les carnets de commande des usines françaises de matériels roulants ferrés, de bus, de vélos, d'équipements billettiques, etc. En effet, ces 4 milliards d'euros d'investissements sont quasiment intégralement versés aux industries françaises.