

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Adopté

AMENDEMENT

N° I-CF1378

présenté par
M. Thiériot

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

Après l'article L. 2531-17 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article
L. 2531-18 ainsi rédigé :

« Art. L. 2531-18. – Il est institué une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire perçue dans la région d'Île-de-France par les communes mentionnées à l'article L. 2333-26 ainsi que par les établissements publics de coopération intercommunale mentionnés aux 1° à 3° du I de l'article L. 5211-21.

« Cette taxe additionnelle est établie et recouvrée selon les mêmes modalités que la taxe à laquelle elle s'ajoute. Lorsque son produit est perçu par une commune ou par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, les montants correspondants sont reversés à la fin de la période de perception à l'établissement public : « Île-de-France Mobilités. » »

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. Ile-de-France Mobilités présente un besoin de financement de 800 M€ en 2024 et 2,7 Md€ 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 M€ 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 Ile-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. A 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 :

- Créer une taxe additionnelle avec un plafond de 200 % aux taxes de séjour en vigueur en Île-de-France avec affectation à Ile-de-France Mobilités, qui fait l'objet du présent amendement ;

- Relever le taux plafond du versement mobilité de 0,25 points à Paris et dans les trois départements de petite couronne.

En ce qui concerne plus particulièrement l'augmentation de la taxe de séjour, la mission IGF-IGEDD indique qu'« une telle taxe additionnelle représente un faible surcoût pour les voyageurs » rapporté au coût d'une chambre et que « peu d'effets macroéconomiques significatifs sont à attendre ». Par exemple, la taxe de séjour n'est au maximum pour un palace parisien que de 5 € et le prix moyen d'une chambre à Paris est de 230 € la nuit. De plus, les familles seront moins impactées car les enfants de moins de 18 ans sont exonérés de taxe de séjour. La hausse du chiffre d'affaires est significative pour les hôteliers sur le 1^{er} semestre 2023 par rapport au 1^{er} semestre 2022 : près de 40 % pour les établissements parisiens de type économique, milieu de gamme ou encore luxe et palace, et près de 50 % pour les établissements haut de gamme.

Cette taxe additionnelle, qui générerait 200 M€ par an, permettrait de mettre davantage à contribution les touristes qui ne financent qu'à hauteur de 30 % le coût des transports et permettrait d'aligner la région capitale sur les standards de taxation du tourisme d'autres capitales comme Amsterdam, Barcelone, Rome ou Berlin.

Enfin, dans la mesure où les plates-formes de réservation en ligne d'hébergement chez des particuliers, tel AirBnB, sont aussi soumises à la taxe de séjour, cet amendement ne crée pas de distorsion de concurrence avec les hébergements classiques (hôtels, résidences de tourisme, etc.).

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

L'Ile-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'Ile-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'investissement par an, qui remplissent les carnets de commande des usines françaises de matériels roulants ferrés, de bus, de vélos, d'équipements billettiques, ... En effet, ces 4 milliards d'investissements sont quasiment intégralement versés aux industries françaises.