

FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ÎLE-DE-FRANCE

ANALYSE DE PISTES IDENTIFIÉES PAR LA COMMISSION MIXTE
DU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE



MARS 2023

24.23.01

ISBN 978 2 7371 2364 1



institutparisregion.fr

**L'INSTITUT
PARIS
REGION**

Financement de l'exploitation des transports collectifs en Île-de-France

Analyses de pistes identifiées par la commission mixte du Conseil régional d'Île-de-France

Mars 2023

L'INSTITUT PARIS REGION

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49
www.institutparisregion.fr

Directeur général : Nicolas Bauquet

Mission Gouvernance : Léo Fauconnet, directeur de la mission

Département Mobilité Transports : Dany Nguyen-Luong, directeur du département

Note réalisée par Valentin Sauques, Benoît Cornut, Frédérique Prédali, Antoine Beyer

N° d'ordonnancement : 24.23.01

Crédit photo de couverture : Pierre-Yves Brunaud/ L'Institut Paris Region.

En cas de citation du document, merci d'en mentionner la source :

Auteur (nom, prénom) / Titre de l'étude / L'Institut Paris Region / année

Table des matières

Introduction	3
1. Évolution des ressources existantes liées à la route	6
1.1. Hausse de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques	7
1.2. Surtaxe sur les cartes grises.....	10
1.3. Majoration du forfait de post-stationnement	12
2. Ressources nouvelles liées à des impositions existantes sur le foncier et l'immobilier	14
2.1. Augmentation de la taxe sur les parkings commerciaux.....	15
2.2. Fraction additionnelle des droits de mutation à titre onéreux	18
2.3. Fraction additionnelle de Taxe Foncière	21
2.4. Majoration de la taxe spéciale d'équipement.....	24
FOCUS : Taxation de la plus-value immobilière autour des gares	26
3. Ressources nouvelles liées à des impositions existantes sur l'activité économique et touristique.....	27
3.1. Augmentation du versement mobilité	28
3.2. Taxe de séjour additionnelle au profit d'Île-de-France mobilités	31
3.3. Fraction additionnelle de la taxe sur le transport aérien de passagers (tarif de solidarité)	34
3.4. Augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires.....	37
4. Nouvelles pistes de financement liées à la mobilité et aux transports	38
4.1. Taxe « Amazon » sur les livraisons en centre-ville	39
4.2. Mise en place d'une redevance d'usage de l'infrastructure routière (vignette automobile)	42
4.3. Écotaxe régionale poids lourds	44
4.4. Taxe liée au poids des véhicules automobiles	45
4.5. Taxe nouvelle sur les courses des taxis/VTC	46
4.6. Taxe sur les revenus publicitaires générés par les opérateurs de transport public	46
Synthèse des mesures proposées par la commission mixte du Conseil régional et projections d'évolution des taux/tarifs.....	47
Conclusion.....	51

Introduction

L'Institut Paris Region a été sollicité pour apporter une expertise sur des pistes de financements complémentaires pour le service public des mobilités en Île-de-France. Celles-ci visent pour l'essentiel à dégager des ressources fiscales qui viendraient abonder les recettes de fonctionnement d'Île de France Mobilités (IDFM) constituées aujourd'hui, majoritairement :

- Du versement mobilité (5 460 M€ inscrit au budget 2023) ;
- Des recettes tarifaires des usagers (3 626 M€) ;
- Des contributions versées statutairement par les membres de l'établissement public (1 433 M€). Celles du Conseil Régional (51%) et de la Ville de Paris (30%) y sont prépondérantes.

Ces trois postes représentent près de 90% des recettes de fonctionnement d'IDFM. Confronté à des tensions de court terme pour mobiliser des recettes et devant supporter à moyen terme de nouvelles dépenses de fonctionnement avec l'extension du réseau de transport francilien, l'établissement doit identifier de nouvelles sources de financement.

Le besoin de financement supplémentaire pour l'exploitation des transports collectifs présente, selon IDFM, un caractère d'urgence. Il est estimé en 2024 à 800 M€, ce montant augmentant chaque année pour atteindre 2,6 Mds€ en 2031 avec la mise en service complète des quatre lignes de métro du GPE et des autres grands projets d'infrastructures (RER E à l'ouest, prolongements de métro, tramways, bus, etc.).

Les Assises du financement des transports franciliens pour la période 2024-2030, organisées au siège de la Région Île-de-France le 23 janvier 2023, ont fait émerger plusieurs pistes, à la fois de réduction des dépenses et de renforcement de recettes ou créations de ressources nouvelles. Ces pistes prioritaires ont été soumises au gouvernement.

En parallèle, une commission mixte du Conseil régional, rassemblant la commission des finances et la commission des transports et des mobilités, a lancé un travail d'évaluation d'un champ le plus large possible de pistes de financements potentielles et d'approfondissement de leur expertise. La liste de l'ensemble de ces pistes figure dans le tableau ci-dessous. La commission mixte a demandé à L'Institut Paris Region de les analyser.

Le travail de l'Institut s'est concentré sur les ressources pour lesquelles une capacité d'expertise et de mobilisation de données pouvait être immédiatement mobilisée, dans le respect des délais contraints de cette approche exploratoire et pour garantir une fiabilité des résultats à la hauteur des enjeux de la saisine par le Conseil régional. Plus précisément, ont été traitées, de la manière la plus détaillée, les pistes de financement : soit qui correspondaient à une imposition locale existante ; soit à une imposition nationale déjà, au moins pour partie, affectée au financement des compétences de la Région et/ou d'IDFM ; soit à une potentielle imposition nouvelle se rapportant à un domaine lié aux mobilités sur lesquels l'Institut dispose de données permettant de réaliser des projections financières.

Ainsi, dix pistes analysées font l'objet de fiches dans le présent rapport et visent des mécanismes de finances publiques existants : le versement mobilité, la taxe de séjour, la taxe sur le transport aérien de passagers (traitée en deux aspects), la taxe sur les surfaces de stationnement, la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), la taxe « carte grise », le forfait de post-stationnement (FPS), les droits de mutation à titre onéreux (DMTO), la taxe sur le foncier bâti, la taxe spéciale d'équipement (TSE).

Pistes identifiées et typologie proposée par la commission mixte du Conseil régional (commissions finances et transports / mobilités)	Pistes traitées par l'Institut
Fiscalité sur les activités économiques	
Augmentation du Versement Mobilités	X
e-contribution "Amazon" sur les livraisons en centre-ville	X
Taxe de séjour additionnelle	X
Taxe sur les espaces publicitaires dans les transports	X
Augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires	X
Fraction additionnelle de la taxe sur le transport aérien de passagers (tarif solidarité)	X
TVA additionnelle sur les meublés touristiques	
Augmentation de la taxe sur les parkings commerciaux	X
Fiscalité sur les véhicules	
Ecotaxe poids lourds	X
Hausse de la TICPE	X
Surtaxe sur les cartes grises	X
Redevance d'infrastructure	X
Majoration Forfait Post-Stationnement	X
Fiscalité sur le capital, bâtiments	
Fraction additionnelle de DMTO	X
Fraction additionnelle d'impôt sur le revenu pour les plus-values immobilières	
Fraction additionnelle de taxe Foncière	X
Fraction additionnelle d'Impôt sur la fortune immobilière	
Majoration Taxe spéciale équipement	X
Fiscalité sur les personnes	
Eco-contribution sur les revenus pour les transports urbains décarbonés	

Six autres pistes visent des recettes nouvelles (ou renouvelées) liées aux mobilités, dont certaines ne sont pas issues de la liste dressée par la commission mixte : une taxe sur la livraison de colis, une taxe sur les poids-lourds, une redevance d'usage de l'infrastructure

routière (vignette), une taxe liée au poids des véhicules automobiles, une taxe sur les courses taxis/VTC et une taxe sur les revenus publicitaires générés par les opérateurs de TC. Ces nouvelles mesures potentielles présentent des estimations de recettes réalisées à partir d'hypothèses simplificatrices du fait d'un manque de données disponibles.

Le présent rapport analyse ces différents leviers. Pour chacune des pistes identifiées portant sur une imposition existante, susceptible d'être renforcée, l'Institut propose une trame commune d'analyse visant à :

- Identifier le contexte réglementaire dans lequel s'inscrit la mesure projetée ;
- Caractériser les produits actuellement levés au titre de ces différents impôts ;
- Identifier les paramètres intervenant dans la dynamique de la mesure identifiée ;
- Évaluer les contraintes opérationnelles/réglementaires potentielles.

Ce rapport a vocation à apporter de premiers éclairages mais ne constitue pas une expertise juridique des leviers proposés. Pour l'essentiel, des nouveaux financements passeront par des évolutions normatives relevant du législateur. Une expertise juridique spécifique sera nécessaire pour actualiser au maximum la bonne prise en compte des cadres législatifs et réglementaires en vigueur. En fonction des priorités politiques dégagées, des approfondissements de ce premier travail exploratoire seront nécessaires pour préciser les projections financières et scénarios à privilégier concernant les bases et modalités de calcul des impositions existantes ou à créer. Devra également être abordée la question des circuits financiers, le présent rapport n'ayant pas distingué spécifiquement le fléchage des ressources directement vers IDFM ou via le budget régional.

1. Évolution des ressources existantes liées à la route

1.1. Hausse de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques

Eléments de contexte

La fiscalité sur les produits énergétiques, au sein de laquelle figure la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques (TICPE) est encadrée par la directive européenne 2020/262 du 19 décembre 2019 encadrant les accises (énergies, alcools et tabacs) et 2003/96/CE du 27 octobre 2003 relative à la taxation de l'énergie.

« Elle est prélevée sur les volumes vendus, et non sur le prix de vente du carburant. Son montant est donc fixe pour chaque litre vendu et dépend de la nature du produit (essence ou gazole par exemple), mais aussi du type de consommation (usage comme carburant ou pour le chauffage). La TICPE est payée par les professionnels qui gèrent la production, l'importation et le stockage des produits énergétiques. La valeur de la taxe est ensuite répercutée directement sur le prix du carburant ou du combustible ». Source la gazette Finances.

La TICPE a plusieurs destinations : le financement des infrastructures de transport (AFIT), le budget de l'Etat et les collectivités locales. Les régions et les départements ont progressivement perçu une fraction croissante de cette taxe au gré des transferts de compétences engagés par les gouvernements successifs.

Chaque année un montant de TICPE est projeté dans la Loi de Finances : celui-ci tient compte notamment des estimations de volumes de combustibles mis sur le marché.

Nota Bene : les dispositions législatives et réglementaires régissant le fonctionnement de la TICPE ont subi de nombreuses adaptations récentes (transfert de certains articles du code des douanes vers le code d'imposition des biens et services, abrogation de différents textes dans l'Ordonnance n°2021-1843 du 22 décembre 2021...). Certains textes prévalant auparavant et abrogés n'ont pas été parfaitement identifiés depuis par L'Institut. Une expertise juridique plus poussée serait nécessaire pour consolider les points cités ci-après.

Assiette, taux, produit perçu au titre de la TICPE

Les tarifs nominaux appliqués pour la TICPE sont exprimés en €/MWh sur les carburants suivants :

- Gazoles (59.4€/MWh en 2022) ;
- Carburéacteurs (59.481€/MWh en 2022) ;
- Essences (78.826€/MWh en 2022) ;
- GPL carburant (16.208€/MWh en 2022) ;
- Gaz naturels carburant (5.23€/MWh en 2022).

Les régions ont la possibilité de majorer ce taux dans les limites de 1,35€/MWh pour les gazoles et 0,821€/MWh pour les essences (Article L312-39 du code des impositions sur les biens et services (CIBS)). Toutefois, la lecture d'une délibération portant diverses dispositions fiscales pour 2023 du Conseil Régional précise que ces taux ne prendront effet qu'à compter de l'entrée en vigueur de la partie réglementaire du CIBS. Dans l'attente, les taux prévus dans l'article 265A bis du code des douanes prévalent (1,35€/hl pour les gazoles et 0,73€/hl pour l'essence). **La région Île-de-France applique cette majoration pour le gazole à hauteur de 1,35€/hl et 0,73€/hl pour l'essence.** Cette fraction correspond à la fraction TICPE « Grenelle » et vise au financement d'infrastructures de transport durable.

D'autres composantes résultant du transfert de compétences sont également perçues par les régions :

- Fraction « Acte II et III de la décentralisation » pour un montant de 3 568 M€ (2022) au niveau national ;
- Fraction transférée au titre de la réforme de l'apprentissage (859 M€) ;
- Fraction au titre du transfert de certaines des compétences exercées par les délégations régionales de l'Office national d'information sur les enseignements et les professions (8.25 M€).

La région Île-de-France bénéficie par ailleurs d'un régime spécifique : IDFM perçoit une fraction complémentaire de TICPE grâce à la possibilité qui lui est dévolue (article 312-40 du CIBS) de majorer les tarifs (1,89€/MWh pour les gazoles et 1,148€/MWh pour les essences) en plus de ceux fixés par la Région. Le plafond de recettes perçues par IDFM ne peut toutefois excéder 100 M€ : au-delà l'Etat perçoit la différence (Article 265 A ter du code des douanes qui a été abrogé au 1^{er} janvier 2022¹).

Les départements perçoivent également des fractions de TICPE au titre notamment de la décentralisation du RSA et de la gestion des réseaux routiers.

Evolution des recettes perçues au titre de la TICPE dans la région Île-de-France



Les recettes de la TICPE perçues par les collectivités franciliennes et IDFM sont globalement stables sur la période 2019-2021. Il n'a pas été possible d'identifier le produit total perçu, y compris au bénéfice de l'État, au titre de la TICPE spécifiquement en Île-de-France. Toutefois, à l'échelle nationale, un peu plus d'un tiers des recettes fiscales perçues au titre de la TICPE reviennent aux collectivités.

¹ La référence réglementaire sur les 100 M€ depuis l'abrogation de cet article n'a pas été identifiée

Paramètres intervenant dans la dynamique de la TICPE

En l'état actuel du droit, les perspectives d'accroissement de la fiscalité reversée à IDFM et au Conseil Régional sont exogènes : la majorité des recettes fiscales perçues par la Région au titre de la TICPE résultent de transfert de compétences. Ces produits n'ont donc pas vocation à évoluer dans le temps quelle que soit la dynamique de cette taxe.

Les fractions « variables » résultant d'une majoration des tarifs interviennent dans de plus faibles proportions (Fraction « Grenelle » de la Région et Fraction « IDFM »). Les tarifs régionaux sont au plafond de ce que prévoit le CIBS pour la Région et IDFM.

Les perspectives d'augmentation de la TICPE dans le cadre d'éventuels changements législatifs pourraient porter sur :

- Un relèvement des plafonds de tarifs pour les régions (Article L312-39 CIBS) et IDFM (Article L312-40 CIBS) ;
- Un déplafonnement du produit perçu par IDFM.

Éléments de contexte relatifs à la majoration de la TICPE

Opportunités	Points d'attention
Tarifification incitative : taxer le carbone	Articulation avec la réglementation européenne non étudiée ici
Assiette large avec contribution de l'ensemble des agents économiques (ménages, administrations, entreprises)	Assiette de cette taxe ayant vocation à décroître au regard des objectifs de neutralité carbone inscrits dans la SNBC
	Une taxe qui intervient indirectement comme un poste de coût pour IDFM à travers l'acquittement de cette taxe par les opérateurs de transport

1.2. Surtaxe sur les cartes grises

Eléments de contexte

Les dispositions législatives relative aux taxes sur l'immatriculation des véhicules sont précisées dans les articles L421-29 à 421-92 du Code des Impositions des Biens et Services (CIBS).

Les titulaires d'un véhicule doivent s'acquitter de différentes taxes lors de l'immatriculation :

- Une taxe fixe définie à 11€ ;
- Une taxe sur les véhicules de transport pour les véhicules de transport de personnes (minimum 8) ou de marchandises ;
- Une taxe pour les véhicules de tourisme comprenant une composante « émission de Co2 » et une composante « masse en ordre de marche » ;
- Une composante régionale.

C'est cette dernière qui est étudiée ci-après.

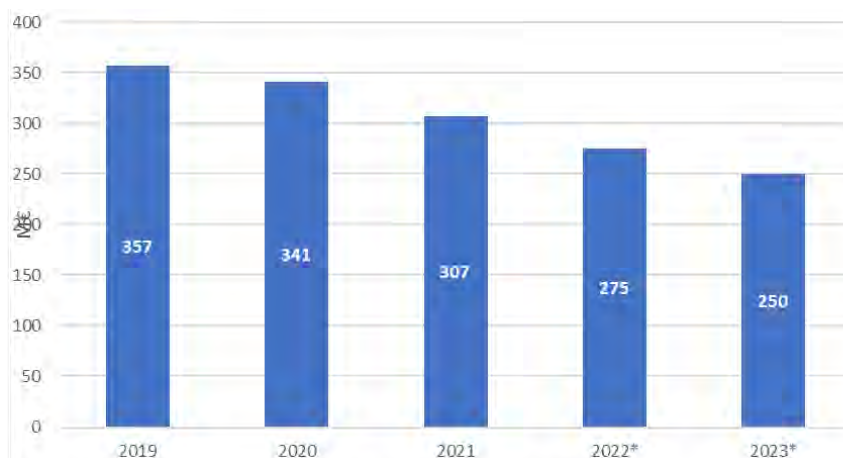
Assiette, taux et produit perçu au titre de la taxe cartes grises

La part de la taxe sur les certificats d'immatriculation, perçue par le Conseil Régional est égale au produit entre la puissance d'un véhicule (en unité cheval fiscal) et un tarif plafonné à 60€. En Île de France, le tarif par cheval fiscal est porté à 46,15€ en 2023. En France métropolitaine, 50% des tarifs régionaux 2023 sont compris entre 43 et 51€.

Certaines catégories de véhicules bénéficient toutefois d'une exemption totale : 2-3 roues n'excédant pas 45 km/h, engins agricoles, véhicules électriques. Pour d'autres, la réduction est de 50% : 2 roues motorisées de moins de 125 cm³ ou moins de 35 kW, véhicules de transports de personnes ou de marchandises.

Enfin, pour les véhicules dont la source d'énergie comprend l'électricité, l'hydrogène, le gaz naturel, le gaz de pétrole liquéfié ou le superéthanol E85, le tarif régional est, sur délibération régionale, réduit de moitié ou porté à 0 € (article L421-50 du CIBS). La région Île-de-France a décidé d'accorder une exonération totale pour ces véhicules.

Evolution du produit de la part régionale de la taxe sur l'immatriculation des véhicules



Sources : DGFIP (balances comptables) et budgets 2023 de la Région
* données provisoires



Le produit de la part régionale des taxes sur les certifications d'immatriculation baisse continuellement depuis 5 ans en raison de la forte érosion des ventes de voitures et de la part croissante des ventes de véhicules électriques exonérées de la taxe.

Paramètres intervenant dans la dynamique de la taxe sur les immatriculations de carte grise

En l'état actuel du droit, les paramètres qui permettraient de dynamiser les recettes sur cette taxe concerneraient :

- La fin des pratiques d'exonération pour les véhicules « propres » ;
- L'application du plafond du tarif du cheval fiscal à 60€ ;
- L'évolution de la conjoncture sur la vente de véhicules.

Des modifications législatives visant à augmenter le plafond du tarif unitaire de cette taxe pourraient toutefois être envisagées.

Éléments de contexte relatifs à la majoration des cartes grises

Opportunités	Points d'attention
Tarifification incitative : taxer les véhicules réputés les plus émetteurs de CO2	Dynamiques d'évolution de cette taxe peu favorables

1.3. Majoration du forfait de post-stationnement

Eléments de contexte

Le stationnement sur voirie est en grande majorité gratuit dans les collectivités franciliennes. Seules 95 communes l'ont rendu payant, et souvent uniquement dans leur centre-ville. Il reste encore une marge de progression pour l'instauration du stationnement payant sur la voirie en Île-de-France. Certaines communes importantes éloignées du centre de l'Île-de-France mais aussi des communes du cœur de métropole bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs n'ont pas instauré de stationnement payant sur la voirie.

La situation n'a quasiment pas évolué depuis 2010 malgré la mise en œuvre de la réforme de décentralisation du stationnement payant. Depuis son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018, le stationnement payant sur voirie est devenu une modalité d'occupation du domaine public donnant lieu au versement d'une redevance en fonction de la durée de stationnement dit forfait de post-stationnement (FPS). Le FPS remplace la sanction pénale de l'amende pour non-paiement, qui était peu appliquée avant la réforme.

Depuis l'introduction du FPS, **les collectivités locales fixent la redevance et le montant du forfait de post-stationnement et elles ont la possibilité de déléguer à un tiers contractant tout ou partie de certaines missions de gestion du stationnement sur voirie** (surveillance, établissement du FPS, collecte de la redevance...).

Avant la loi d'orientation des mobilités (LOM), la mise en œuvre du stationnement payant en Île-de-France ne pouvait être menée que par les communes, alors que cela était possible pour les intercommunalités compétentes pour l'organisation des mobilités hors Île-de-France. La LOM a corrigé cette asymétrie en **rendant possible pour les EPT et EPCI à fiscalité propre franciliens d'être attributaires de cette mission en lieu et place des communes**.

Assiette, taux, produit perçu au titre du FPS

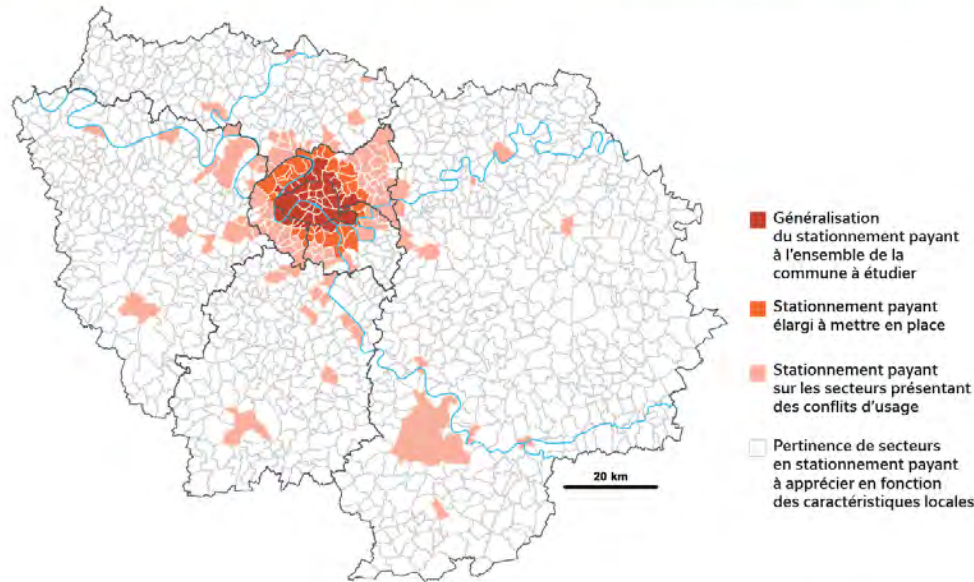
Avant la réforme du stationnement, respectivement 50 et 25 % du produit des amendes de la circulation routière revenant aux collectivités franciliennes étaient versés à Île-de-France Mobilités et à la région Île-de-France. Depuis la réforme du stationnement, la dépenalisation et la décentralisation du stationnement payant en 2018 avec la mise en place du forfait post-stationnement, les nouvelles règles de répartition du produit des amendes, codifiées à l'article L.2334-25-1 du CGCT, prévoient un maintien à leur niveau de 2018 des produits perçus par la région Île-de-France et Île-de-France Mobilités. **IDFM perçoit un montant fixe de 138,8M€ par an** (la Région IDF perçoit 69,4 M€/an). Cette ressource sert à financer l'investissement pour IDFM (acquisition et rénovation du matériel roulant des transporteurs).

Eléments de contexte relatifs à la majoration du FPS

Opportunités	Points d'attention
Elargissement du stationnement payant à davantage de communes en IDF	Source importante de revenus pour les communes
	Modification dans le CGCT du montant alloué à IDFM

Il paraît difficile d'imposer un montant aux collectivités locales. Toutefois IDFM préconise, suite à l'évaluation du PDUIF, de généraliser le stationnement payant dans le cœur d'agglomération et d'étendre le stationnement payant à tous les secteurs présentant des conflits d'usage.

Préconisations de la Feuille de route concernant le stationnement payant sur voirie, en 2017



Source : Île-de-France Mobilités

Autre élément favorable : le stationnement payant instauré pour les deux-roues motorisés.

Depuis 2018, seules les villes de Vincennes et de Charenton-le-Pont, puis Paris, ont instauré du stationnement payant sur la voirie pour les deux-roues motorisés. Il est ainsi loin d'être généralisé, mais il participe aux recettes du stationnement sur voirie.

Si on admet qu'un élargissement de l'assiette est en cours, alors il serait envisageable de revenir à l'ancien système variable selon le montant des recettes (avec un taux fixe de 50%). Mais cela comporte le risque d'une baisse des recettes pour IDFM si le produit des amendes diminue, comme cela été le cas durant la crise du Covid. On pourrait également augmenter le taux pour IDFM mais les recettes restantes pour les communes en seraient fortement pénalisées.

2. Ressources nouvelles liées à des impositions existantes sur le foncier et l'immobilier

2.1. Augmentation de la taxe sur les parkings commerciaux

Eléments de contexte

Dans la région une taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement est instituée. Usuellement nommée « TSB », cette taxe a été créée au début des années 1990. Les dispositions réglementaires s'appliquant à cette taxe sont mentionnées à l'article 231 ter du Code Général des Impôts. Cet impôt vient abonder les budgets du Fonds national des aides au logement (FNAL), du Conseil Régional d'Île-de-France et de la Société du Grand Paris pour respectivement 66, 213 et 601 M€ en 2021. **En sus de la TSB, une taxe additionnelle s'appliquant aux seules surfaces de stationnement (TASS) bénéficie par ailleurs au Conseil Régional d'Île de France. Cette taxe est inscrite en section d'investissement : elle vise à pourvoir au financement d'infrastructures de transports.** Les éléments de contexte cités ci-après ne portent pas au sens strict sur une taxe « parking commerciaux » indiquée parmi les pistes de financement d'IDFM communiquées à L'Institut mais bel et bien sur la TASS.

Lien vers le BOFIP : <https://bofip.impots.gouv.fr/bofip/10162-PGP.html/identifiant%3DBOI-IF-AUT-140-20210127>

Assiette, taux, produit perçu au titre des taxes de stationnement

Les assujettis à la TASS sont les personnes privées et publiques propriétaires de surfaces de stationnement ou titulaires d'un droit sur celles-ci. Les surfaces entrant dans le calcul de cette taxe sont les locaux et aires (couvertes ou non) destinés au stationnement de véhicules. Les fondations et associations reconnues d'utilité publique, les propriétaires de surfaces situées en zone franche urbaine et les aires de stationnement dédiées au transport publics sont exonérés de cette taxe.

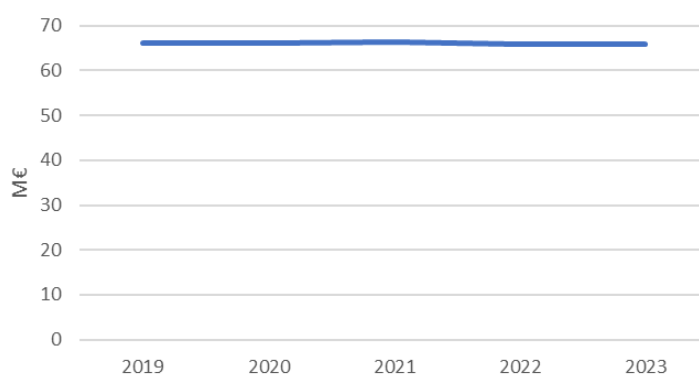
Trois circonscriptions ont été définies pour fixer les tarifs au mètre carré s'appliquant aux surfaces de stationnement :

- 1ère circonscription : Paris, Hauts de Seine ;
- 2è circonscription : les autres communes de l'unité urbaine définie par L'INSEE ;
- 3è circonscription : les autres communes de la région Île-de-France.

Les tarifs 2022 pour chacune des 3 circonscriptions s'élèvent à respectivement : 4.57, 2.64 et 1.34€/m². Ces tarifs sont actualisés chaque année en fonction de l'indice des prix à la consommation hors tabac retenu dans la Loi de Finances.

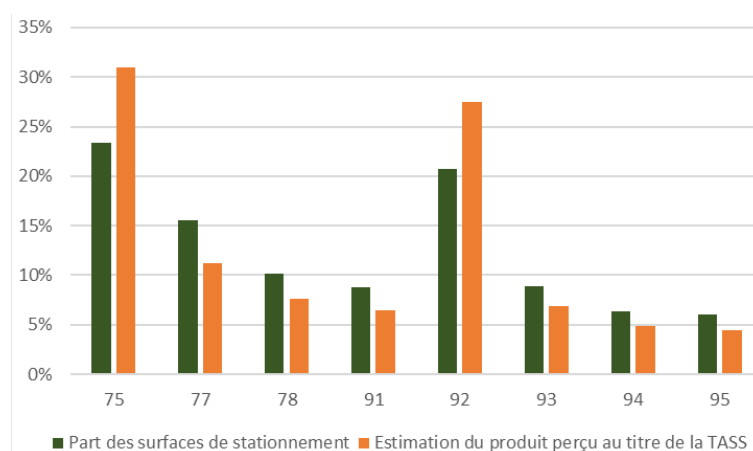
Le produit perçu par la Région au titre de la TASS est toutefois plafonné à 66 M€ (article L. 4414-5 du CGCT). Le solde de la TASS est versé le cas échéant à la SGP.

Evolution des produits perçus au titre de la TASS



Sources : DGFIP (balances comptables) et conseil régional (budgets primitifs)

Estimation de la répartition par département des surfaces et du produit perçu au titre de la TASS



Sources : calculs L'Institut Paris Region d'après données CEREMA (fichier foncier).

NB : les surfaces de stationnement des administrations ne sont pas intégrées dans le graphique ci-dessus

Paramètres intervenant dans la dynamique de la TASS perçue par la région

En l'état actuel du droit, aucune perspective d'accroissement de la TASS n'est possible du fait du plafonnement.

Les modifications législatives à apporter pour accroître le produit de la TASS sont potentiellement de deux ordres :

- Une réécriture de l'article L. 4414-5 du CGCT pour déplaçonner le produit perçu au titre de cette taxe (mais minorer en parallèle les ressources de la SGP).
- Le cas échéant, une valorisation des tarifs au m².

Éléments de contexte relatifs à la majoration d'une taxe additionnelle sur les surfaces de stationnement

Opportunités	Points d'attention
Tarification incitative : taxe les équipements qui concourent à des déplacements individuels motorisés	Déplafonnement pas réalisable à réglementation identique
Faisabilité immédiate	Financement concurrent avec la SGP
	Pourrait pénaliser les zones les moins pourvues en termes de transports collectifs et les plus fournies en surfaces de stationnement

FOCUS : La taxation sur le nombre de places de parking dans les entreprises au Royaume-Uni

La **Workplace parking Levy** (taxe de stationnement sur le lieu de travail), au Royaume-Uni, fournit un exemple d'un autre type de taxation, fondée sur le nombre de places de parking dans les entreprises. C'est une taxe imposée aux employeurs qui fournissent des places de stationnement privées à leurs employés dont les revenus générés servent à financer l'amélioration des transports en commun. L'objectif de cette taxe est également d'améliorer la qualité de l'air en limitant l'usage de la voiture et inciter à la marche et au vélo.

Elle a été mise en place à Nottingham depuis 2011 pour les employeurs qui fournissent 11 places de stationnement ou plus à leurs employés pour financer l'exploitation du réseau de bus, la création du réseau tramway et la modernisation de la gare. Son montant s'élève en 2022 à 458£ par place pour l'année (env. 2£/jour de travail) et a permis de collecter 90M£ en 10 ans. Cette taxe a permis notamment d'éviter la création d'une ZFE étant donné les retombées en matière de qualité de l'air (moins de parkings, moins de circulation, plus de TC).

Leicester devrait être la deuxième ville à appliquer cette mesure en 2023 pour les entreprises disposant de plus de 10 places de parking pour un coût de 550£ par place par an. Cette taxe permettrait de lever 450M£ au cours de la prochaine décennie pour investir dans une nouvelle flotte de bus électriques, un réseau cyclable étendu et des rénovations de gares. D'autres métropoles envisagent également de mettre en place cette taxe : Bristol, Glasgow, Edimbourg, etc.

2.2. Fraction additionnelle des droits de mutation à titre onéreux

Eléments de contexte

Les dispositions législatives relatives aux droits d'enregistrement et taxes de publicité foncière (appelés droits de mutation à titre onéreux ici – DMTO) sont encadrées dans les articles 635 à 881 du Code Général des Impôts (CGI). Les DMTO sont dus lorsqu'un bien immobilier change de propriétaire. Ils sont perçus par les notaires qui les règlent ensuite au Trésor.

Ces droits sont répartis entre plusieurs acteurs : l'État, les communes (article 1584 du CGI) et les départements (article 1595 CGI). Une disposition spécifique prévoit par ailleurs l'adjonction d'un taux additionnel pour le Conseil Régional d'Île de France (article 1599 sexies du CGI). Pour ce dernier les droits de mutation ne s'appliquent que pour les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et locaux de stockage.

Pour les communes de moins de 5000 habitants qui ne sont pas classées comme des stations de tourisme, les produits perçus au titre des DMTO sont mutualisés dans le cadre d'un fonds de péréquation départemental (article 1595 bis du CGI). Le système de répartition institué par le conseil départemental doit prendre en compte l'importance de la population, le montant des dépenses d'équipements et l'effort fiscal fourni par la commune bénéficiaire.

Les départements bénéficient par ailleurs d'un mécanisme de péréquation horizontale au titre de la perception des DMTO, non abordé ici.

Assiette, taux et produit perçu au titre des DMTO

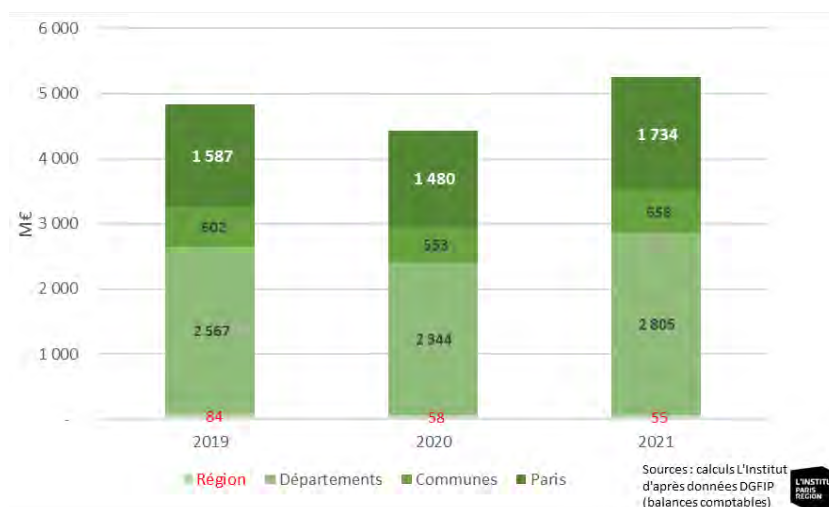
La base de taxation des DMTO est constituée par le prix de vente du bien immobilier. Des dispositions spécifiques sont toutefois prévues dans certains cas particuliers avec des exemptions prévues pour certains biens.

Les taux s'appliquant aux collectivités sont les suivants :

- Communes : 1,2%
- Départements : entre 3,8% et 4,5%
- Régions (pour les seuls biens cités précédemment) : 0,6%

En Île-de-France, tous les départements appliquent le taux maximal prévu, soit 4,5%.

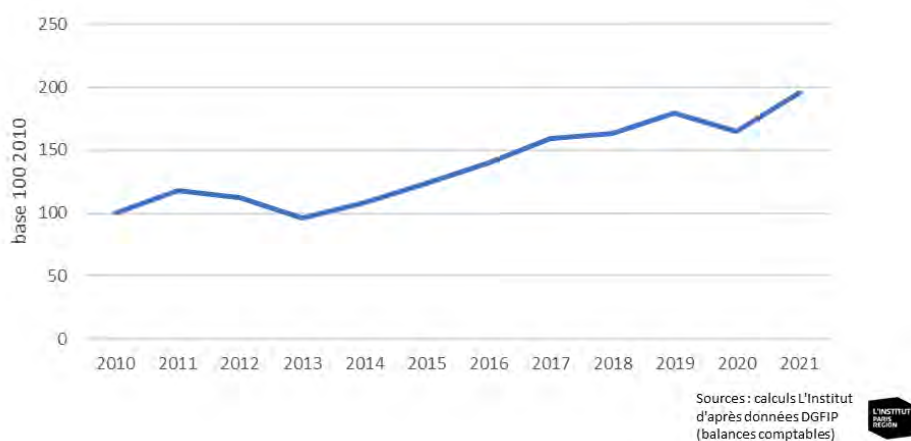
Evolution des recettes perçues par les communes, départements et la Région Île de France au titre des DMTO



En 2021, l'ensemble des DMTO perçus par les collectivités représentent plus de 5 Mds€ (hors contribution des départements au fonds de péréquation des DMTO). Du fait de son assiette plus réduite et du taux additionnel fixé, le poids de la part régionale est très faible (1 à 1,7% selon les années).

Sur la période 2010-2021, les DMTO ont connu une très forte dynamique avec un produit perçu multiplié par 2 pour les départements.

Evolution 2010-2021 de la part départementale des DMTO (indice base 100 2010)



Perspectives de dynamique des recettes

En l'état actuel du droit, les perspectives d'accroissement de la fiscalité reversée à la région au titre des DMTO sont uniquement liées au dynamisme du marché de l'immobilier d'entreprises (nombre et montant des transactions).

Les éventuelles modifications législatives visant à un accroissement des recettes fiscales de la région pourraient porter sur :

- Une hausse du taux défini dans l'article 1595 bis du CGI (Loi de Finances) ;
- Un élargissement de l'assiette des locaux soumis au taux additionnel régional dans ce même article.

L'hypothèse d'une fraction additionnelle à destination d'IDFM nécessiterait alors un article supplémentaire dans le CGI.

Opportunités	Points d'attention
Une fraction régionale pesant peu parmi les recettes perçues au titre des DMTO	Immobilier assez fortement taxé avec la taxe foncière
Une certaine cohérence à taxer l'immobilier : ce marché bénéficie de l'amélioration des dessertes des transports en commun	Impact d'une taxation supplémentaire sur le volume des ventes ?
	Modification du CGI (article supplémentaire)
	Des recettes attendues en baisse : la majeure partie des départements ont déjà connu des baisses en 2022

2.3. Fraction additionnelle de Taxe Foncière

Eléments de contexte

Les dispositions législatives relatives à la taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB) sont encadrées dans les articles 1380 à 1391E du code général des impôts (CGI). **La TFPB est perçue aujourd'hui par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale.** Tout propriétaire d'un local d'habitation, d'un local commercial ou d'une usine (hors administrations) est potentiellement redevable de la taxe foncière sur les propriétés bâties. Toutefois, le CGI prévoit de nombreuses exonérations pouvant être accordées par les conseils municipaux et les conseils communautaires. De la même façon, le législateur peut décider d'exonérer certains locaux du paiement de la taxe foncière.

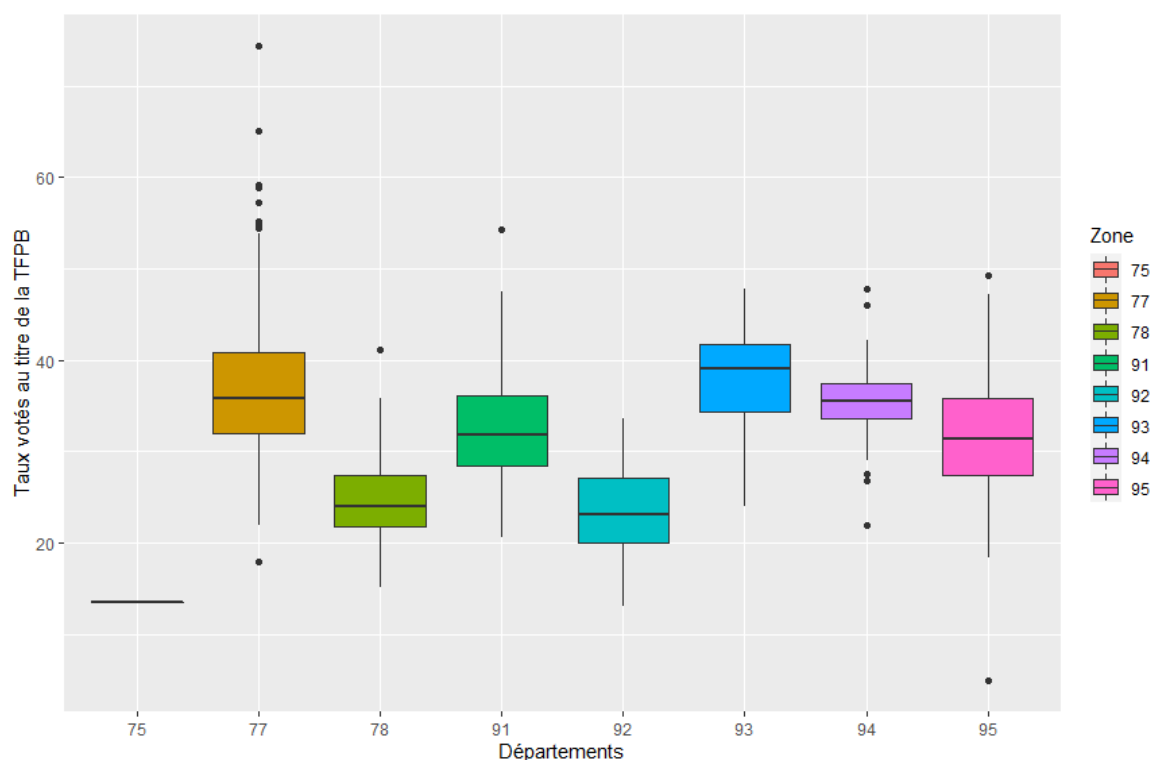
La région percevait jusqu'en 2010 une taxe foncière sur les propriétés bâties. Cette part régionale a alors été transférée aux départements dans le cadre d'une réforme fiscale d'ampleur engagée dans le sillage de la suppression de la taxe professionnelle. Enfin, depuis 2021, la taxe foncière départementale a été transférée aux communes consécutivement à la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, moyennant un mécanisme complexe de correction.

Assiette, taux, produit perçu au titre de la taxe foncière sur les propriétés bâties

L'assiette de la taxe foncière correspond à 50% de la valeur locative cadastrale calculée par les services fiscaux pour chaque local et dépendance. Le produit entre cette base de taxation et le taux voté par les communes ou EPCI correspond au montant de taxe foncière qu'un propriétaire doit acquitter.

Les niveaux de taux votés sont peu homogènes. Ils dépendent directement de la composition du foncier bâti sur un territoire : typologie d'habitat, présence de locaux commerciaux ou industriels.

Dispersion des taux votés au titre de la taxe foncière sur les propriétés bâties pour chaque commune (2021)

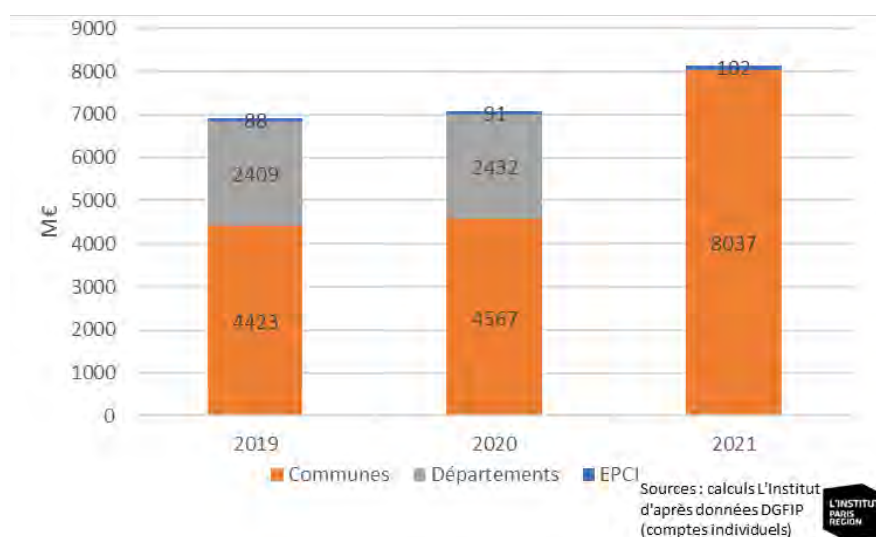


Sources : DGFIP (REI 2021).

Note de lecture : Les taux compris à l'intérieur de chaque rectangle regroupent pour chaque département 50% des communes autour des valeurs médianes

Le produit francilien résultant des taux votés multipliés par les bases assujetties à la taxe foncière s'élève à 6.92 Mds€. Toutefois, l'application d'une correction consécutivement à la suppression de la taxe d'habitation fait qu'un reversement complémentaire de plus de 1 Mds€ vient abonder le produit perçu au titre de la taxe foncière des communes. Avec la suppression de la taxe d'habitation, le transfert de la part départementale de la TF ne compensait globalement pas la perte de taxe d'habitation levée auparavant.

Evolution 2019-2021 des recettes perçues au titre de la taxe foncière sur les propriétés bâties



En reconstituant les contributeurs à la taxe foncière depuis le fichier foncier, **on estime que 32% du produit de la taxe vient des entreprises** (36% des bases assujetties à la taxe foncière).

Paramètres intervenant dans la dynamique du produit de la taxe foncière sur les propriétés bâties

Pour les communes et EPCI, les dynamiques de perception de la TF résultent d'une multitude de considérants :

- Les coefficients d'actualisation des valeurs locatives qui évoluent dorénavant en fonction de l'indice des prix à la consommation. Cette règle peut toutefois être revue chaque année en Loi de Finances ;
- Les taux votés par les conseils municipaux et communautaires ;
- L'évolution de la composition du foncier bâti tant dans sa dimension quantitative que qualitative.

En l'état actuel du droit, ni la Région, ni IDFM ne peuvent ajouter un taux additionnel à la TFPB. Dans l'éventualité d'une révision législative pour intégrer un taux additionnel, différents montages pourraient être envisageables :

- La capacité de la Région à lever une taxe foncière avec pouvoir de taux ;
- L'institution d'un taux additionnel fixe, possiblement revu en Loi de Finances ;
- Le vote en Loi de Finances d'un produit fiscal, duquel serait déduit chaque année un taux ;
- Le dé plafonnement de la TASA (taxe additionnelle spéciale annuelle) perçue déjà par la Région. Cette taxe est payée pour les contribuables assujettis à la taxe foncière sur les propriétés bâties et la cotisation foncière des entreprises.

Éléments de contexte visant à la majoration d'une taxe additionnelle sur la taxe foncière sur les propriétés bâties

Opportunités	Points d'attention
Une certaine cohérence à taxer l'immobilier : ce marché bénéficie de l'amélioration des dessertes des transports en commun	Hypothèse d'ajout d'un taux additionnel régional à contre-courant du mouvement engagé par les Gouvernements actuel et précédents vers une déterritorialisation des ressources fiscales des Régions
Une assiette large (taux faible pour dégager plusieurs dizaines de millions d'euros)	Acceptabilité politique : une « surcouche » d'une taxe qui augmente fortement avec l'actualisation des valeurs locatives et les hausses de taux observées localement

2.4. Majoration de la taxe spéciale d'équipement

Eléments de contexte

En Île-de-France, la taxe spéciale d'équipement abonde les budgets de deux établissements publics franciliens : l'Établissement Public Foncier de la région Île-de-France (EPFIF) et la Société du Grand Paris (SGP). Les dispositions législatives visant à leur institution sont précisées dans les articles Article 1607 bis (EPFIF) et 1609G (SGP). Les montants perçus par ces deux établissements au titre de la TSE sont tous les deux déterminés en Loi de Finances.

Assiette, taux et produit perçu au titre de la TSE

La taxe spéciale d'équipement est une taxe additionnelle aux différents impôts assis sur la cotisation foncière des entreprises, les taxes sur le foncier bâti et non bâti et la taxe d'habitation. Les produits de TSE fixés chaque année (NDLR : 664 M€ pour la SGP et 139 M€ pour l'EPFIF) en 2023 sont ensuite répartis entre ces 4 taxes au prorata de leurs produits respectifs observés l'année précédente.

Des taxes additionnelles sont alors appliquées à chaque contribuable assujetti aux taxes foncières, CFE et TH.

Paramètres intervenant dans la dynamique de la TSE

Les établissements publics n'ont pas de maîtrise directe pour faire évoluer les recettes (détermination en Loi de Finances).

IDFM ne peut en l'état actuel du droit percevoir la TSE réservée jusqu'ici : aux établissements publics fonciers, à la SGP, aux agences pour la mise en valeur des espaces urbains (Guadeloupe, Martinique) et la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (création d'une LGV) (articles 1607 à 1609 du CGI).

Eléments de contexte relatif à la création d'une TSE « mobilité »

Opportunités	Points d'attention
<p>Assiette large avec contribution mixte (propriétaires d'habitations et entreprises)</p>	<p>La TSE finance davantage des travaux ou des acquisitions/réhabilitations et non des dépenses de fonctionnement</p>
	<p>Arbitrage annuel pour déterminer son montant (sauf précisions éventuelles indiquées dans l'éventuel article qui créerait cette taxe)</p>
	<p>Acceptabilité politique : une « surcote » d'une taxe dont certaines composantes (foncier bâti) augmentent fortement avec l'actualisation des valeurs locatives et les hausses de taux observées localement</p>
	<p>Déjà deux établissements la percevant en Île-de-France</p>
	<p>Une maturité encore longue des emprunts de la SGP (5,75 Mds€ d'obligations vertes à 30 ans ou plus, source rapport sénatorial 2020) : hypothèse d'une substitution d'une TSE mobilité à une TSE « Grand Paris » peu plausible à court terme</p>

FOCUS : Taxation de la plus-value immobilière autour des gares

Actuellement en France, une partie de la plus-value immobilière est captée par les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) dans la mesure où la base d'imposition augmente avec la hausse du prix de l'immobilier. Néanmoins, ces recettes servent à financer le budget des collectivités locales et ne bénéficient donc pas directement à l'autorité organisatrice en charge du projet de transport.

Il existait auparavant, dans la loi, deux dispositifs permettant de capter la plus-value immobilière aux abords des gares pour financer les transports, mais ils ont été abrogés :

- En IDF : Une loi de taxation de la plus-value aux abords des gares au profit du financement de la SGP avait été votée dans le cadre de la loi de 2010 sur le Grand Paris mais a été abrogée le 1er janvier 2011 sans être appliquée. Cette taxe forfaitaire portait sur le produit de la valorisation des terrains nus et immeubles bâtis résultant des projets du GPE, dans un périmètre allant jusqu'à 1200 mètres de l'entrée des gares de voyageurs
- Hors IDF : abrogation en 2015 de la taxe sur les plus-values immobilières liées à la réalisation d'infrastructures de transports collectifs instaurée en 2010 dans la loi Grenelle II.

Plusieurs raisons sont évoquées pour expliquer ces abrogations (d'après le Rapport Carrez et Rapport Duron) :

- Cela venait créer une exception à l'exonération des plus-values sur les résidences principales en France ;
- Incertitude et rigidification possible du marché immobilier ;
- Effet contreproductif si la taxe dissuade les acquéreurs de s'installer près des gares ;
- Risques inflationnistes sur les prix fonciers et immobiliers ;
- Complexité de mise en œuvre et coût jugé trop élevé au regard des recettes générées ;
- Difficultés de détermination du périmètre d'application des taxes .

De plus, si de façon générale l'arrivée dans une commune d'une nouvelle gare provoque une hausse des prix immobiliers estimée entre 10 et 20% (Rapport Carrez), l'effet positif sur le prix de l'immobilier n'est pas systématique et reste difficile à isoler dans l'évolution générale du marché. Dans le cas du GPE par exemple, on ne trouve pas, pour l'heure, d'impact visible sur les prix aux abords des gares sur l'ensemble du réseau (*cf. Note de 2021 de la Chambre des Notaires de Paris*). Cette évolution des prix dépend, en effet, de nombreux facteurs : type de réseau (structurant ou non), de la qualité de service du nouveau transport, de l'accessibilité potentielle permise par la nouvelle desserte TC, de la présence d'autres infrastructures de transport existantes, du dynamisme du secteur, des projets d'aménagement autour des gares, du contexte local, etc. En définitive, l'intérêt d'une taxation des plus-values immobilières autour des gares paraît limité car les effets de l'arrivée d'une station sont très variables entre les gares (pas d'effet systématique), la mise en œuvre d'une taxe autour des gares compliquée à instaurer, les effets possibles de la taxe sur le marché immobilier assez imprévisibles et les recettes permises limitées du fait d'une assiette étroite.

A noter qu'une note rapide de l'Institut sur la "Valorisation foncière et financement des infrastructures de transport" fournit une analyse quantitative de ce type de dispositif autour des gares et évoque le manque de pertinence si cette taxe reste cantonnée à un périmètre étroitement limitrophe de l'infrastructure avec un rendement dérisoire, voire un coût supérieur à son rendement. En revanche, la prise en compte, dans le raisonnement, de la diffusion des bénéfices de l'investissement à l'ensemble du réseau conduit naturellement à considérer avec intérêt une taxation des plus-values étendue à un périmètre plus vaste.

3. Ressources nouvelles liées à des impositions existantes sur l'activité économique et touristique

3.1. Augmentation du versement mobilité

Eléments de contexte

Le versement mobilité (VM) constitue la principale source de financement d'IDFM. Les dispositions relatives à son application en Île-de-France sont précisées dans les articles L2531-2 à L2531-11 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Toutes les structures de droit public et privé franciliennes employant au moins 11 salariés sont assujetties au VM, hors associations et fondations reconnues d'utilité publique exerçant dans le domaine du social et associations intermédiaires.

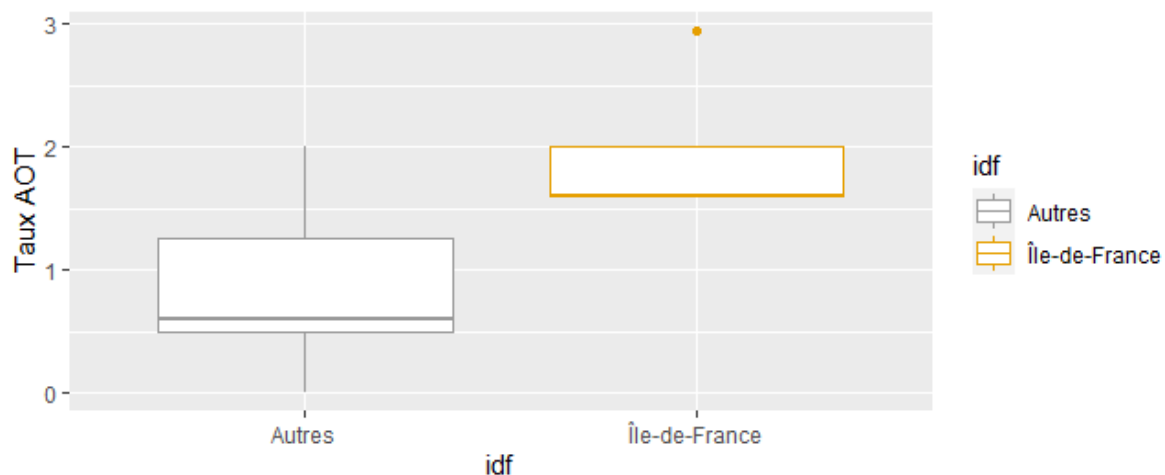
Assiette, taux, produit perçu au titre du VM

La base de taxation du VM est constituée de la masse salariale, plus précisément « l'assiette des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie ». Le recouvrement du VM est assuré par les URSSAF. Les taux appliqués à l'échelle d'un établissement ou d'une collectivité dépendent de leur localisation :

- 2.95% dans le cœur d'agglomération (Paris et les 3 départements de la petite couronne) ;
- 2.01% dans l'unité urbaine de Paris ;
- 1.6% sur les autres communes franciliennes.

Les niveaux de taux appliqués dans la région sont nettement plus élevés que ceux observés sur le reste du territoire (cf. graphique suivant).

Dispersion des taux appliqués par les autorités organisatrices de transports sur les communes soumises au VM (1^{er} et 3^e quartiles)

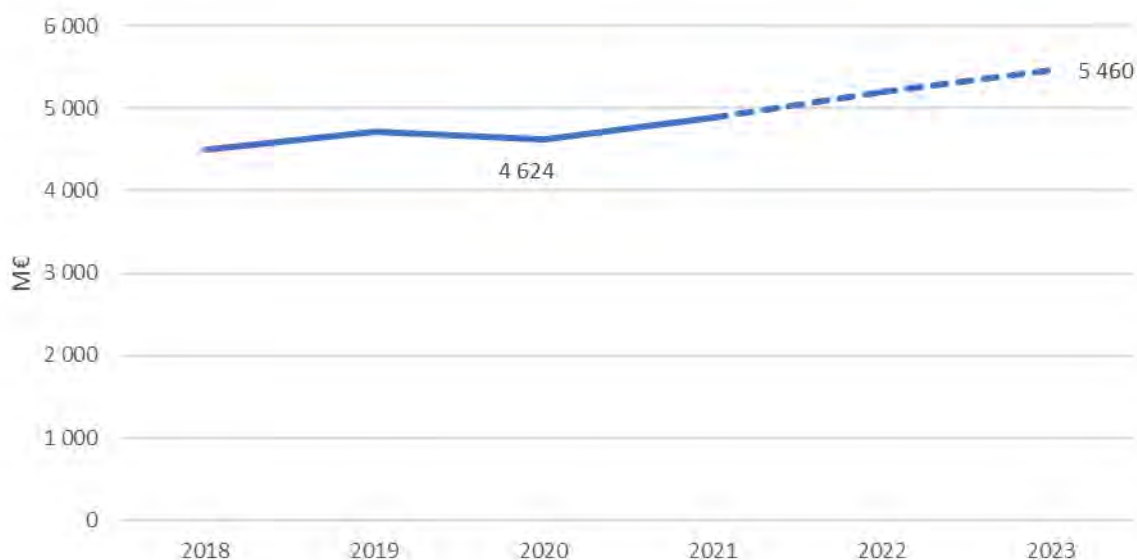


Sources : URSSAF

NB : les valeurs hautes et basses à l'intérieur des rectangles blancs regroupent 50% des communes autour de la médiane

Le graphique suivant montre l'évolution du produit perçu et attendu au titre du VM pour IDFM.

Evolution des recettes perçues et attendues au titre du VM



Sources : IDFM (Rapports financiers 2018-2021, décisions modificatives 2022 et BP 2023)



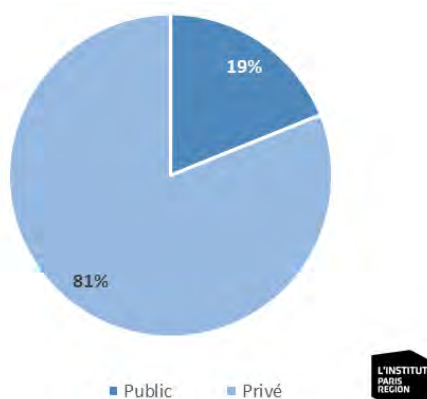
En 2021, le produit perçu au titre du VM s'élevait à 4 890 M€ (y compris compensation de l'Etat versée au titre du relèvement du seuil d'assujettissement à 11 salariés²). Après avoir connu une baisse de 100 M€ en 2020 du fait de la crise sanitaire, les recettes du versement mobilité ont progressé en 2021 de plus de 266 M€. Au regard des projections budgétaires d'IDFM (décisions modificatives 2022 et budget 2023), elles devraient être en forte hausse en 2022 et 2023.

² Le seuil d'assujettissement était à 9 salariés auparavant.

Origine des contributeurs au versement mobilité

Les emplois salariés exerçant dans des structures de droit privé représentent 81% des emplois franciliens. Même si ces chiffres intègrent les établissements employant moins de 11 salariés, on peut estimer que l'origine des contributeurs au VM est proche de cette proportion.

Répartition de l'emploi salarié dans les secteurs publics et privés



Source : INSEE (estimation d'emplois salariés au 3^e trimestre 2022)

Il convient de noter qu'Île-de-France Mobilités peut demander (Article L2531-6 du CGCT) auprès de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) l'accès aux données permettant de reconstituer le montant perçu au titre du VM (données soumises au secret professionnel).

Paramètres intervenant dans la dynamique du VM perçu par IDFM

En l'état actuel du droit, les possibilités d'augmenter les recettes au titre du VM sont exogènes. En d'autres termes, elles ne sont pas maîtrisées par IDFM : évolution de la masse salariale, inflation... **Les critères et niveaux des taux appliqués par commune sont inscrits dans la partie législative du CGCT (Loi du 24 décembre 2019).**

L'adaptation éventuelle des taux nécessiterait ainsi de modifier l'article L2531-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Éléments de contexte relatifs à une hausse des taux

Opportunités	Points d'attention
Recettes potentiellement dynamiques dans un contexte inflationniste	Contexte politique peu propice : volonté du Gouvernement actuel de baisser les impôts de production pour les entreprises
Immédiatement opérationnel	Employeurs contribuent pour 1/2 au financement de l'exploitation des services de mobilités (VM + remboursement partiel des forfaits Navigo)
Les employeurs ont bénéficié de baisses importantes d'impôts locaux récemment (CVAE, impôts sur le foncier pour les industries)	Financement complémentaire à identifier pour les employeurs publics
Assiette du VM très large	Modification législative à apporter

3.2. Taxe de séjour supplémentaire au profit d'Île-de-France mobilités

Éléments de contexte

Les dispositions législatives à la taxe de séjour ou la taxe de séjour forfaitaire sont précisées dans les articles L2333-26 à L2333-47 du CGCT. Sur l'Île-de-France, cette taxe peut être instituée aujourd'hui par :

- Les communes : communes touristiques et des stations classées de tourisme ou réalisant des actions de promotion en faveur du tourisme ou des actions de protection et de gestion de leurs espaces naturels ;
- Les établissements publics de coopération intercommunale. Lorsque les EPCI ont délibéré pour l'institution de cette taxe, les communes membres ne peuvent l'instituer. Toutefois, une commune ayant préalablement institué cette taxe et dont l'intercommunalité délibère pour son institution, peut s'opposer à cette taxe.

Cette taxe est fléchée pour couvrir des dépenses spécifiques portant sur le tourisme ou la protection des espaces naturels.

Les départements peuvent par ailleurs délibérer pour mettre en place une taxe supplémentaire de 10% à la taxe instituée par le bloc communal. À travers l'analyse des comptes des départements franciliens, seul le département des Yvelines n'aurait pas institué cette taxe dans la région.

Enfin, une disposition spécifique à l'Île-de-France (article L2531-17 du CGCT), applicable suite à la Loi de Finances 2019, prévoit qu'une taxe supplémentaire à la taxe de séjour soit reversée à la Société du Grand Paris (SGP). Son taux s'élève à 15%. Au même titre que pour la part départementale, elle ne s'applique que sur les territoires où une telle taxe est instituée.

Assiette, taux, produit perçu au titre des taxes de séjour

Les tarifs de cette taxe sont encadrés dans des limites précisés à l'article L2333-30 du CGCT. Ils sont exprimés en nuitées.

Types d'hébergement	Tarif plancher	Tarif Plafond
Palaces	0,70	4,00
Hôtels de tourisme 5 étoiles, résidences de tourisme 5 étoiles, meublés de tourisme 5 étoiles	0,70	3,00
Hôtels de tourisme 4 étoiles, résidences de tourisme 4 étoiles, meublés de tourisme 4 étoiles	0,70	2,30
Hôtels de tourisme 3 étoiles, résidences de tourisme 3 étoiles, meublés de tourisme 3 étoiles	0,50	1,50
Hôtels de tourisme 2 étoiles, résidences de tourisme 2 étoiles, meublés de tourisme 2 étoiles, villages de vacances 4 et 5 étoiles	0,30	0,90
Hôtels de tourisme 1 étoile, résidences de tourisme 1 étoile, meublés de tourisme 1 étoile, villages de vacances 1,2 et 3 étoiles, chambres d'hôtes, auberges collectives	0,20	0,80
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 3,4 et 5 étoiles et tout autre terrain d'hébergement de plein air de caractéristiques équivalentes, emplacements dans des aires de camping-cars et des parcs de stationnement touristiques par tranche de 24 heures.	0,20	0,60
Terrains de camping et terrains de caravanage classés en 1 et 2 étoiles et tout autre terrain d'hébergement de plein air de caractéristiques équivalentes, ports de plaisance	0,20	

Les départements et la SGP n'ont pas de pouvoir de taux. Les taux additionnels s'appliquent aux tarifs fixés préalablement par les communes et EPCI. L'Institut Paris Region ne dispose pas des délibérations des communes et EPCI instituant la taxe de séjour. A travers la lecture des comptes administratifs, il est toutefois possible de connaître le nombre de collectivités et groupements ayant institué la taxe et les produits perçus par les différentes structures au titre de cette taxe.

Evolution 2019-2021 des produits perçus au titre de la taxe de séjour en Île-de-France

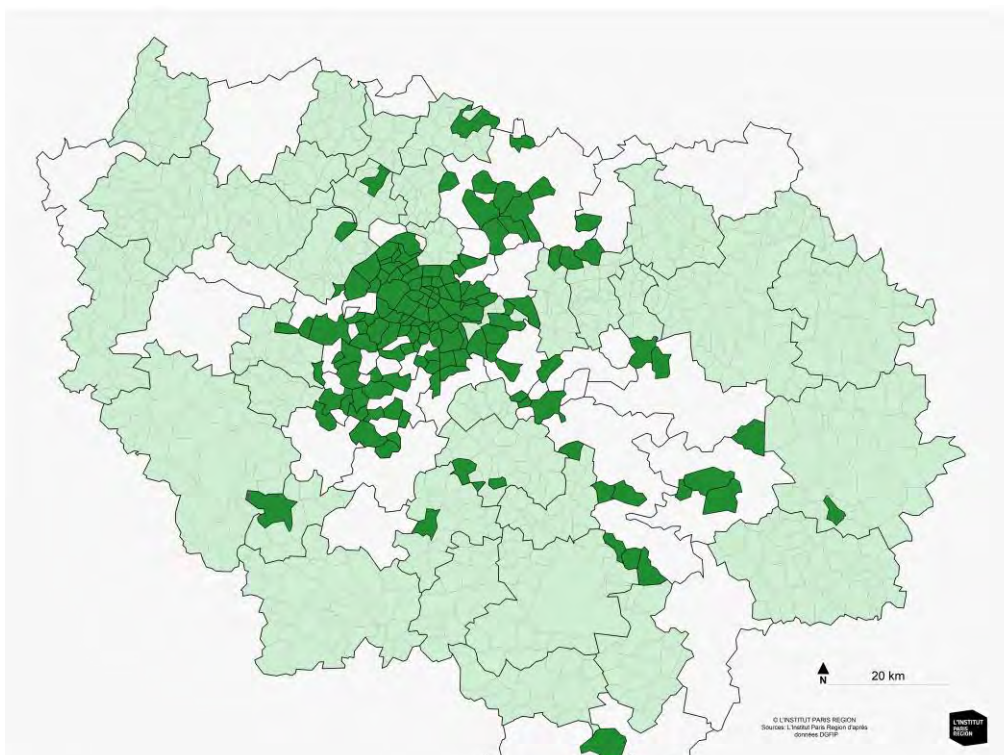


Sources : DGFIP (balances comptables), SGP (rapports financiers)



Les deux derniers exercices 2020-2021 ont été profondément marqués par la crise du Covid. Si on se fie aux chiffres 2019, plus représentatifs de la situation actuelle, les recettes totales perçues au titre de la taxe de séjour s'élèvent à 170-180 M€ dont 13 M€ pour la SGP. En 2021, 122 communes et 34 EPCI avaient enregistré dans leurs recettes de fonctionnement une taxe de séjour.

Communes et intercommunalités ayant institué la taxe de séjour en 2021



Paramètre intervenant dans la dynamique de la taxe de séjour à l'échelle régionale

En l'état actuel du droit, les perspectives de recettes supplémentaires perçues au titre de la TS sont liées à trois facteurs :

- Le nombre de communes et intercommunalités délibérant pour l'institution d'une taxe de séjour ;
- Les tarifs appliqués par ces dernières au regard des plafonds définis dans l'article L2333-30 du CGCT ;
- L'évolution de l'activité touristique tant d'un point de vue quantitatif (nombre de nuitées) que « qualitatif » (type d'hôtellerie dans lesquels les touristes séjournent).

Dans l'hypothèse d'une taxe additionnelle à celles déjà existantes, il conviendrait alors d'inclure un article supplémentaire dans le CGCT précisant qui la percevrait et quel taux additionnel s'appliquerait.

Eléments de contexte relatifs à la création d'une taxe additionnelle

Opportunités	Points d'attention
Attractivité touristique de la région garantissant un stock de nuitées	Ne peut être qu'une recette complémentaire (de l'ordre de quelques dizaines de millions d'euros) eu égard aux enjeux financiers
Pas/peu d'impact pour les Franciliens	Potential de recettes tributaire de l'institution de la TS par les communes/intercommunalités
Faisabilité (existence de taux additionnels aujourd'hui)	
Arguments politiques à faire contribuer des utilisateurs des transports en commun	

3.3. Fraction additionnelle de la taxe sur le transport aérien de passagers (tarif de solidarité)

Eléments de contexte

L'idée initiale est de taxer les touristes qui arrivent en Île-de-France puis en repartent, et qui empruntent les transports en commun depuis ou vers les aéroports en payant le tarif des Franciliens, c'est-à-dire un tarif subventionné (environ 30% seulement est payé par l'utilisateur). Il paraît difficile de « dézoner » les aéroports de Roissy-CDG et d'Orly uniquement pour les non-résidents d'Île-de-France, autrement dit de mettre en place une tarification spéciale pour les touristes et voyageurs d'affaires non franciliens. Donc il faudrait plutôt élargir l'assiette en examinant la piste de la taxe sur le transport aérien de passagers.

Depuis le 1er janvier 2022, la taxe sur le transport aérien de passagers regroupe **en une seule taxe** l'assiette « passagers » des taxes en vigueur jusqu'au 31 décembre 2021. Désormais, sur le nombre de passagers embarqués au départ de la France, est perçue une taxe sur le transport aérien de passagers comprenant les tarifs suivants : Tarif de l'aviation civile / Tarif de solidarité / Tarif de sûreté et de sécurité / Tarif de péréquation aéroportuaire.

Concernant le tarif de solidarité, les recettes résultant de ce tarif sont perçues au profit :

- Du bénéficiaire historique : le Fonds de solidarité pour le développement (FSD), dans la limite d'un premier plafond fixé à 210 M€, en vue de matérialiser la participation de la France au financement des programmes mondiaux de santé publique ;
- D'un second bénéficiaire depuis le 1er janvier 2020 : l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), dans la limite d'un **second plafond de 230 M€** au-delà des 210 M€ prévus pour le FSD.

Assiette, taux, produit perçu au titre du tarif de solidarité

Le tarif de solidarité s'applique à tout passager (résident français ou pas) au départ de la France avec un prix variant selon la destination finale et les conditions de transport (éco, business, Première). Le tarif ne s'applique pas aux passagers en correspondance (sauf cas particuliers).

Tarif en vigueur au 1^{er} janvier 2021 :

Destination finale du passager	Conditions de transport du passager	Tarif applicable
France métropolitaine, DOM, autre État membre de l'UE, autre État partie à l'accord sur l'Espace Économique Européen, Autre État situé à moins de 1 000 km :	Classe « Première » ou « Affaires » ou dénomination équivalente	20,27 €
	Autres classes	2,63 €
Autres destinations :	Classe « Première » ou « Affaires » ou de dénomination équivalente	63,07 €
	Autres classes	7,51 €

Le prélèvement au bénéfice de l'AFITF a été mis en place en 2020, pendant la crise du Covid. Le montant généré n'a pas encore atteint le plafond défini pour l'AFITF : 367 M€ perçu au total avec ce tarif en 2022, dont 210 M€ pour le FSD (plafond) et 157 M€ pour l'AFITF.

Eléments de contexte relatifs à la création d'une fraction supplémentaire de la taxe sur le transport aérien de passagers

Opportunités	Points d'attention
Assiette large (tous les passagers au départ des aéroports)	Nécessité d'augmenter le plafond de l'AFITF
	Besoin de modifier le tarif applicable

Estimation de recettes avec une surtaxe pour le financement des TC

Le tarif de solidarité s'applique sur les passagers au départ. On peut estimer qu'il y a environ 50 millions des passagers³ au départ dans les 3 aéroports franciliens. Les recettes pourraient s'élever selon le montant de la taxe additionnelle à :

Montant unitaire de taxe additionnelle	Recettes estimées par an
1€	50 M€
2€	100 M€
10€	500 M€

Ces chiffres sont une estimation basse de recettes car nous faisons ici l'hypothèse que la surtaxe est identique pour tous les passagers, quelle que soit la destination et la classe. Il faudrait donc affiner le nombre de passagers au départ, ainsi que la répartition des passagers selon la classe (éco, business, Première) et la destination. Les données nous manquent à ce stade.

Cette mise en place spécifique à l'IDF nécessiterait de créer un nouveau fond pour IDFM à l'intérieur du tarif de solidarité ou que l'AFITF reverse cette surtaxe francilienne à IDFM (besoin de déplafonner le fond en faveur de l'AFITF).

Autre possibilité

Comme il peut être difficile d'appliquer une surtaxe uniquement sur les aéroports franciliens, la surtaxe pourrait s'appliquer à tous les vols au départ en France et une partie des profits versés à IDFM via l'AFITF en fonction du trafic aérien régional (50% environ du trafic en France provient des 2 aéroports franciliens).

³ Le nombre de passagers dans les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly en 2019 était de 108 millions (76,2 millions à CDG et 31,9 millions à Orly). Ce chiffre inclut les passagers à l'arrivée, au départ et en correspondance. Sachant que le nombre de passagers en correspondance dans les 2 aéroports est de 12,3 millions, on peut estimer le nombre de passagers au départ à environ 48 millions $((108-12,3)/2=47,9$ millions). Concernant l'aéroport du Bourget, il y a environ 180 000 passagers par an, soit environ 90 000 passagers au départ.

Avec un nombre de passagers au départ en France d'environ 100 millions en 2019, les recettes nouvelles seraient les suivantes :

Montant unitaire de taxe additionnelle	Recettes estimées au niveau national	Part allouée à l'IDF (en % du trafic Paris vs. France)	Recettes estimées par an
1€	100 M€	50%	50 M€
2€	200 M€	50%	100 M€
10€	1 Md€	50%	500 M€

Cette possibilité ne fonctionnerait que si le montant alloué à l'AFITF est déplafonné (plafond actuel à 230 M€).

3.4. Augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires

Eléments de contexte

Il existe de nombreuses redevances dans le transport aérien : redevance d'atterrissage, de stationnement, sur les passagers, sur le carburant, etc.

Dans le cas de la redevance par passager au départ d'un aéroport, elle est due pour l'utilisation des installations aménagées pour l'embarquement, le débarquement, l'usage des convoyeurs bagages et l'accueil du public. Elle rémunère les services rendus par l'exploitant d'aéroport pour l'usage des aérogares passagers. C'est donc une taxe due en contrepartie de l'utilisation d'un service public précis et servant à le financer. Il paraît ainsi compliqué de justifier une augmentation de la redevance pour financer les TC, on ne se situerait plus dans le cadre d'une redevance.

Il faudrait, par exemple, plutôt augmenter la taxe sur le transport aérien de passagers en faisant une catégorie « aviation d'affaires » au tarif supérieur de celui de la catégorie « Business et Première ».

Eléments de contexte relatifs à l'augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires

Opportunités	Points d'attention
Peu/Pas d'impact pour les franciliens	Difficulté d'appliquer une surtaxe pour IDFM sur une redevance servant à financer l'utilisation des installations aéroportuaires
	Ne peut être qu'une recette complémentaire (de l'ordre de quelques millions d'euros) eu égard aux enjeux financiers

Estimation de recettes pour une augmentation de la redevance sur l'aviation d'affaires

Dans l'hypothèse de 100 000 passagers au départ par an au Bourget, les recettes nouvelles s'élèveraient à :

Montant unitaire de taxe additionnelle	Recettes estimées par an
1 €	100 000 €
10 €	1 M€
100 €	10 M€

Du fait du nombre limité de passagers dans les vols d'affaires, les recettes espérées supplémentaires de redevance sur les passagers restent très faibles, même en affectant une surtaxe élevée (possible avec cette catégorie de vols pris par des usagers à hauts revenus).

4. Nouvelles pistes de financement liées à la mobilité et aux transports

4.1. Taxe « Amazon » sur les livraisons en centre-ville

Eléments de benchmark

Nous présentons ici deux cas à l'étranger, montrant la possibilité de mettre en place ce type de taxe :

Barcelone : taxe sur les livraisons à domicile basée sur le chiffre d'affaires des transporteurs

La municipalité de Barcelone va instaurer à partir de mars 2023 une taxe sur les opérateurs de livraison dont le chiffre d'affaires dépasse 1 M€. Elle ciblera ainsi les « gros » transporteurs (Amazon, UPS, DHL, etc.). Le montant de la taxe correspond à 1,25% du chiffre d'affaires des entreprises. Cette taxe cible les livraisons à domicile et non celles en points relais et ne prend pas en compte les livraisons des professionnels. Le chiffre d'affaires des transporteurs rentrant dans le champ d'application de cette taxe est d'environ 200 M€/an, ce qui devrait **rapporter 2,6 M€/an à la municipalité** (montant plafond). Le montant de la taxe a été calculé à partir du coût estimé des places : 8300 places de stationnement gratuites réservées aux livraisons (perte de 2,6 M€/an pour la collectivité).

Colorado – Etats-Unis : taxe sur les livraisons basée sur les commandes livrées par véhicule à moteur (Retail delivery Fee)

Depuis juillet 2022, l'Etat du Colorado a mis en place une taxe de 27 cts\$ sur chaque commande livrée par un véhicule à moteur dans l'Etat. Elle est due une fois par commande même si la commande comprend plusieurs colis. Elle est payée par le chargeur ou le commerçant qui fait une vente au détail et peut répercuter son prix sur l'acheteur. Cette taxe devrait rapporter à l'Etat **120 M\$/an**. Le montant de la taxe évoluera avec l'inflation.

Eléments de contexte relatifs à la création d'une taxe sur les livraisons

Opportunités	Points d'attention
Assiette large (env. 1M de colis livrés en IDF chaque jour)	Des exemptions pourraient être appliquées selon le type de livraison : en point relais, livraison "propre", pour les professionnels, etc.
Taxer un secteur d'activité polluant et créant de la congestion	Le coût serait répercuté possiblement sur l'acheteur
Responsabiliser l'acheteur	

Estimation de recettes potentielle en Île-de-France

Dans le cas francilien, il y aurait plusieurs manières de mettre en place la taxe :

- Taxe "au colis livré" sur les transporteurs (autant les gros transporteurs généralistes que les spécialistes de la livraison du e-commerce⁴) ou les chargeurs notamment les « pure players » du e-commerce tel que Amazon⁵,
- Montant forfaitaire sur chaque colis ou commande,
- Montant proportionnel au poids, au volume ou au prix des colis,
- Taxe sur le chiffre d'affaires des transporteurs ou chargeurs ...

D'après l'ARCEP (Autorité de régulation des communications électroniques, des postes et de la distribution de la presse), il y a eu 1,596 milliard de colis distribués en 2021 en France (colis ordinaires, remis contre signature, express, petits paquets). Ce chiffre est en hausse ces dernières années avec le développement du e-commerce.

On peut ainsi estimer qu'il y a environ 350-400 millions de colis distribués en IDF en 2021, soit environ 1 million de colis par jour. Ce chiffre d'1 million de colis par jour en IDF a également été repris par la Mairie de Paris dans le cadre des Assises du financement des transports en commun.

Dans le cas d'une taxe forfaitaire sur chaque colis distribué en IDF, les recettes estimées sont les suivantes selon le montant de la taxe par colis :

Montant unitaire de la taxe	Recettes estimées par an
10 cts€	40 M€
25 cts€	100 M€
50 cts€	200 M€
1 €	400 M€

Les chiffres présentés donnent une estimation haute des recettes car une partie des livraisons pourraient être exemptées : colis livrés en point relais, livraison par véhicule « propre », etc.

⁴ La sous-traitance de la livraison est largement majoritaire : 80% pour La Poste en Île-de-France, 90% chez Chronopost, 95% chez Amazon. Les livreurs des sous-traitants sont payés entre 40 et 50 centimes par colis livré. Ils prennent alors un maximum de colis pour rentabiliser leur tournée. Les livreurs d'Amazon sont payés à la journée, ceux de La Poste sont payés au colis, avec des rémunérations plus élevées variant de 1,20 à 1,80 € par colis livré.

⁵ Le récent rapport Duron (2021) évoque cette piste de ressources financières : « *Le développement du e-commerce et son accélération a pour corollaire une augmentation très importante des colis et des livraisons pendant la pandémie. Plus d'1,3 milliards de colis ont été distribués dans notre pays en 2020. Les effets négatifs sur la circulation, la congestion et la pollution sont aisément mesurables. La gratuité de la livraison proposée par certaines plateformes, si elle est illusoire, encourage le développement de cette pratique. La taxation des colis est souhaitable tout à la fois pour donner un signal-prix sur une pratique très déstabilisante pour le commerce et l'attractivité des centres villes mais aussi pour intégrer dans le coût complet du colis une partie des externalités négatives qu'il génère. La mission recommande qu'une telle taxe soit imputée aux plateformes qui sont les bénéficiaires de ces nouvelles pratiques commerciales et non aux entreprises de messagerie dont les prix et les salaires sont tirés vers le bas.* »

Néanmoins, on constate que ce type de taxe sur les livraisons peut générer un montant très important de recettes du fait d'une assiette très large (très grand nombre de colis à livrer chaque jour) qui ne fait que s'accroître chaque année.

On pourrait aussi affiner le calcul à partir du poids des colis, du prix des commandes ou en fonction du chiffre d'affaires des entreprises mais les données manquent... La mesure pourrait être appliquée de manière progressive en déclinant le montant de la taxe par catégorie lorsque les données seront disponibles.

A titre d'exemple, un amendement LREM à la loi de finances 2020 a été proposé (mais rejeté) pour taxer la livraison à domicile dans les communes de plus de 20 000 habitants avec un prix variant selon le montant de la commande :

Montant de la transaction	Taxe additionnelle
< 100 €	1€
101 – 1000 €	2€
> 1000 €	5€

4.2. Mise en place d'une redevance d'usage de l'infrastructure routière (vignette automobile)

Eléments de contexte

Rappelons que la vignette automobile a existé avant 2000. Tout propriétaire d'une voiture devait coller sur le coin du pare-brise une vignette qu'il achetait chaque année chez un buraliste. La gestion de la vignette était de la compétence des départements, et une ressource pour eux, ce qui fait que le montant de la vignette pour un même véhicule était différent d'un département à l'autre. Dans les années 1990, le département de la Marne proposait le tarif le plus faible et les sociétés de location de voiture avaient tendance à faire immatriculer leurs véhicules dans ce département. Le montant de la vignette était basé sur la puissance fiscale du véhicule. Par exemple, la vignette d'une voiture de 6 CV fiscaux coûtait environ 500 Francs valeur 2000 (75 Euros) par an. La vignette a été supprimée en l'an 2000 par Laurent Fabius, alors ministre de l'Économie et des Finances du gouvernement Jospin.

La vignette automobile s'apparente à une **redevance d'infrastructure routière** dans la mesure où l'on taxe annuellement les véhicules en contrepartie d'un usage de la route. Elle permet ainsi d'internaliser une partie des coûts externes engendrés par l'automobile. Le **péage urbain** est aussi une forme possible de redevance d'usage de la route mais présente de fortes réticences politiques.

Eléments de contexte relatifs à la création d'une vignette automobile

Opportunités	Points d'attention
Assiette large (5,4M de VP en IDF), source potentielle importante de revenus	Contexte social et politique peu propice : mouvement des gilets jaunes et contexte inflationniste
Rapidement opérationnel et facile à mettre en place (achat annuel d'une vignette)	Réflexion à avoir sur la pertinence de la vignette en zone moins dense sans alternative TC
Faire davantage contribuer l'automobiliste eu égard aux effets externes générés par la route et au bénéfice d'un bon réseau de TC pour limiter la congestion routière	Mise en place à l'échelle nationale ou dans les grandes agglomérations (?)
Report modal vers les TC possible (modéré)	Montant fixe de la taxe, ne tient pas compte de l'usage routier

Estimation de recettes potentielles

Au 1er janvier 2021, le parc automobile francilien comprend environ 5,4 millions de véhicules particuliers :

		Montant unitaire de la vignette			
		10 €	50 €	100 €	200 €
	Parc VP au 1er janvier 2021				
Paris	600 000	6 M€	30 M€	60 M€	120 M€
Hauts-de-Seine	740 000	7,4 M€	37 M€	74 M€	148 M€
Seine-Saint-Denis	585 000	5,85 M€	29,25 M€	58,5 M€	117 M€
Val-de-Marne	570 000	5,7 M€	28,5 M€	57 M€	114 M€
Seine-et-Marne	800 000	8 M€	40 M€	80 M€	160 M€
Yvelines	825 000	8,25 M€	41,25 M€	82,5 M€	165 M€
Essonne	710 000	7,1 M€	35,5 M€	71 M€	142 M€
Val-d'Oise	610 000	6,1 M€	30,5 M€	61 M€	122 M€
MGP	2 600 000	26 M€	130 M€	260 M€	520 M€
Île-de-France	5 400 000	54 M€	270 M€	540 M€	1080 M€

Ne disposant pas de suffisamment de données fines, nous faisons ici l'hypothèse d'une taxe forfaitaire s'appliquant à tous les véhicules sans distinction de la catégorie de véhicule. Dans l'hypothèse où tous les véhicules particuliers franciliens seraient taxés, les recettes pourraient aller de 250M€ à 1Md€ selon le tarif appliqué (50€ à 200€/an).

Dans l'hypothèse où seulement les véhicules de la zone dense (Métropole du Grand Paris) où il y a une offre TC importante seraient taxés, les recettes pourraient aller de 100M€ à 500M€ (50€ à 200€/an). L'intérêt est que les recettes pourraient être annuelles donc potentiellement une source de financement pérenne.

Il pourrait être intéressant d'affiner le montant de la taxe en faisant varier le tarif unitaire selon le poids du véhicule, la puissance fiscale ou son émission de CO2 ainsi que le périmètre de celle-ci. De plus, cette vignette pourrait également s'appliquer aux véhicules utilitaires.

4.3. Écotaxe régionale poids lourds

L'Écotaxe nationale devait s'appliquer aux transports de poids lourds sur les axes routiers structurants gérés par l'Etat, ce qui en Île-de-France correspond au réseau de la DIRIF. Le projet a été abandonné en 2014.

A l'échelle nationale, la recette brute annuelle avait été **estimée à 1,1 Md€** (source Rapport du Sénat, 2014), dont 760 M€ fléchés vers l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 150 M€ pour les collectivités territoriales. La taxe kilométrique variait selon la catégorie de poids-lourd de 8 à 14 ct par km parcouru.

Si l'on se reporte aux trafics de transports routiers de marchandises tous pavillons compris (données de 2021), mais en ne comparant que les flux intrarégionaux, l'Île-de-France pèse 6,5% des t*km.

Ce qui reviendrait à $1,1 \text{ Md€} * 0,065 = 71,5 \text{ M€ par an}$.

Attention toutefois aux effets rebonds (évaporation partielle de trafic pour contourner le réseau francilien concerné par cette écotaxe, risques de report sur la voirie secondaire, multiplication des véhicules de transport < 3,5t) et la difficulté à percevoir cette taxe (coût de gestion élevé).

Éléments de contexte relatifs à la création d'une écotaxe poids lourds

Opportunités	Points d'attention
Enjeux pollution/climat	Contexte social et politique peu propice : volonté du Gouvernement actuel de baisser les impôts de production pour les entreprises
Rapidement opérationnel (infrastructures existantes)	Effets rebonds par contournement du trafic de la région
	Coût de gestion élevé
	Modification législative à apporter

4.4. Taxe liée au poids des véhicules automobiles

Eléments de contexte

Les véhicules produits par les constructeurs ne cessent de s'alourdir pour le marché européen (car ils sont à forte valeur ajoutée), ce qui va à l'encontre des enjeux de baisse des émissions de CO₂ calculés sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules, ou encore des objectifs de sécurité routière (les véhicules lourds tuent plus de piétons).

Il s'agit d'une tendance forte de la demande pour des véhicules avec un habitacle très spacieux, type SUV, mais cela recouvre parfois d'autres classes de véhicules (S pour sport, X, F, etc.). Les taxer représente donc un levier pour modérer la demande sur ce type d'engins, bien que les acheteurs ne soient pas tous sensibles au signal-prix, ainsi que pour leur imputer une partie de leurs externalités négatives (émissions CO₂ et particules, accidentalité, occupation de l'espace public).

Cette tendance pour des véhicules plus lourds est aussi confortée par le poids des moteurs ou de la double motorisation pour les véhicules hybrides. Une taxe sur le poids des véhicules devrait donc aussi tenir compte des émissions de CO₂, si possible sur l'ensemble du cycle de vie.

Estimation de recettes potentielles

Il n'est pas possible d'établir de fourchette faute de données disponibles sur les modèles vendus à l'échelle de l'Île-de-France d'une part, et faute de pouvoir poser des hypothèses claires sur le poids des véhicules d'autre part. En effet le poids d'un véhicule d'un même modèle peut varier grandement en fonction de sa motorisation et des options proposées. A titre d'exemple, un Peugeot 3008 a une masse qui varie de 1320 à 1833 kg, soit une demi-tonne d'écart. Même au sein de la catégorie SUV, des variations de taille sont observées : la Fédération belge et luxembourgeoise de l'automobile et du cycle (Febiac) distingue d'ailleurs les petits SUV d'une longueur inférieure ou égale à 4,3 m et d'une hauteur inférieure ou égale à 1,8 m ; les moyens et les grands SUV au-delà d'une longueur de 4,7 m. L'encombrement de ces véhicules est tel (avec des conséquences sérieuses sur l'accidentalité) que certaines villes dont Paris réfléchissent à les taxer.

A première vue, il semble que cette source de financement soit une piste intéressante à creuser pour couvrir une partie des besoins de financements recherchés à condition de taxer à partir du seuil proposé par l'UE de 1300 kg (malus sur le modèle norvégien). Pour information, le poids moyen d'un véhicule vendu en France est de 1240 kg, et les véhicules de plus de 1,8t ne représentent que 2 à 3% des ventes de véhicules neufs.

En prenant les données sur les véhicules neufs vendus en Île-de-France (de l'ordre de 300 000 par an), et des transactions sur les véhicules d'occasion (plus de 706 000), et en considérant que 40% du parc est constitué de véhicules de plus de 1,3t (estimation Institut non étayée), des centaines de millions pourraient être générés. Le barème de la taxation devrait être très ample (pas ou peu pénalisant pour les voitures d'occasion « légères » et très fortement pour les véhicules lourds à très lourds).

Éléments de contexte relatifs à la création d'une taxe liée au poids automobile

Opportunités	Points d'attention
Assiette large (1M de transactions sur les véhicules neufs et d'occasion en IDF chaque année), source potentielle importante de revenus	Acceptabilité et contexte social : pénaliser surtout les véhicules très lourds et les usages non professionnels...
Rapidement opérationnel	Taxe levée à l'échelle nationale
Responsabiliser l'achat de véhicules et faire davantage contribuer l'automobiliste eu égard aux effets externes générés par la route : sécurité et climat/pollution	À combiner avec émissions CO2 sur l'ensemble du cycle de vie, voire avec les dimensions du véhicule

4.5. Taxe nouvelle sur les courses des taxis/VTC

A New York, depuis 2009, il existe une taxe de 50 cts\$ sur chaque trajet de taxis et VTC servant à financer MTA (autorité organisatrice des transports). Depuis 2019, une nouvelle taxe d'environ 2,5\$ sur chaque trajet a été mise en place dans le sud de Manhattan également pour financer MTA.

En Île-de-France, nous estimons le nombre de trajets en taxi/VTC à environ 400 000 par jour (pour moitié chacun). Avec une taxe additionnelle de 50 ct€ par trajet, la recette annuelle supplémentaire s'élèverait à environ 70 M€.

4.6. Taxe sur les revenus publicitaires générés par les opérateurs de transport public

La publicité présente dans les transports via les faces publicitaires et les écrans numériques dans les gares et sur les quais est gérée par des filiales de la RATP et de la SNCF. Métrobus exploite les espaces publicitaires de la RATP et d'une cinquantaine de réseaux en France. Médiagare commercialise les espaces publicitaires dans les gares SNCF et sur les quais de SNCF Réseau. Ces deux filiales sont présentes sur l'ensemble du territoire national, elles forment le groupe Mediatransports. Son chiffre d'affaires était de 255 millions d'euros en 2018, contre moins de 200 millions en 2021 (deux-tiers pour Métrobus, un tiers pour Médiagare).

Ainsi, sur la base d'un CA annuel de 200 M€ et dans l'hypothèse d'une taxe de 1% du CA à destination du financement d'IDFM, une source de financement de 2M€ serait générée, ce qui est négligeable au regard des besoins.

Synthèse des mesures proposées par la commission mixte du Conseil régional et projections d'évolution des taux/tarifs

Mesures indiquées	Précisions apportées par L'Institut	Bénéficiaires potentiels (Hypothèses Institut)	Produit total perçu ou estimé (source et dernière année disponible entre parenthèse)	Faisabilité réglementaire	Augmentation des taux/tarifs nécessaires pour obtenir +50 M€*
Augmenter le versement mobilité	Augmenter les taux s'appliquant dans les différents secteurs	IDFM	5460 M€ (BP 2023 IDFM)	Modification législative de l'article L2531-4 du CGCT	+0,9%
Taxe de séjour additionnelle	Appliquer un taux additionnel à celui perçu par ailleurs par la Région	IDFM ? Région	176 M€ dont Bloc communal 140 M€ Départements (dont part départementale de Paris) : 23 M€ SGP : 13 M€	Modification législative Article à inclure indiquant le destinataire et le taux additionnel	Application d'un taux additionnel de 35%
Augmentation de la taxe sur les parkings commerciaux	Augmentation de la taxe sur les surfaces de stationnement	Région	66 M€ (BP 2023)	Modification législative Déplafonnement + augmentation des taux	Reconstitution de l'assiette nécessaire pour établir ce calcul
Hausse de la TICPE	Hausse de la TICPE	Région ou IDFM	Part modulable (hors transfert de compétence) : 152 M€ dont 89 M€ pour IDFM (compte 2021) 63 M€ pour le CRIF (CA 2021)	Modification législative pour déplafonner la recette perçue par IDFM et/ou augmenter les taux s'appliquant à l'essence et le gazole	Région : +70-80% IDFM : NC

Mesures indiquées	Précisions apportées par L'Institut	Bénéficiaires potentiels (Hypothèses Institut)	Produit total perçu ou estimé (source et dernière année disponible entre parenthèse)	Faisabilité réglementaire	Augmentation des taux/tarifs nécessaires pour obtenir +50 M€*
Taxe « carte grise »	Augmenter le taux de la part régionale de la taxe sur les certificats d'immatriculation	Région	250 M€ (BP 2023 du CRIF)	Modification législative pour augmenter le plafond de 60€	Portage du tarif du cheval fiscal à 55€ contre 46,16 aujourd'hui (conforme avec le plafond actuel)
Taxe additionnelle taxe foncière	Donner la capacité à un acteur régional (Région, IDFM) de lever une taxe foncière	Région ? IDFM ?	8 139 M€ (DGFIP, 2021) dont : 8037 M€ pour les communes 102 M€ pour les intercommunalités	Modification législative (CGI) pour prévoir la possibilité de lever une taxe foncière	Taux additionnel : 0,2%
Majoration de la Taxe spéciale d'équipement	Donner la capacité à un acteur régional (Région, IDFM) de lever une TSE	Région ? IDFM ?	803 M€ (Loi de Finances 2023) dont : 664 M€ pour la SGP 139 M€ pour l'EPPFIF	Modification législative pour prévoir de lever une TSE	Produit de 50 M€ duquel est déduit des taux additionnels pour la TFPB, la TFPNB, la CFE et la TH
Majoration du forfait post-stationnement	Augmentation de l'assiette/plafond et révision des règles de répartition	IDFM (fléché pour le matériel roulant)	138,8 M€ en faveur d'IDFM (montant fixe)	Modification législative pour augmenter le montant fixe versé à IDFM	Augmentation du plafond nécessaire pour obtenir +50 M€
Taxe sur le transport aérien de passagers (Tarif de solidarité)	Augmentation du tarif applicable	AFITF ? IDFM ?	367 M€ perçu avec ce tarif en 2022 : 210M€ pour le FSD et 157 M€ pour l'AFITF (plafond à 230 M€)	Modification législative pour augmenter les tarifs et le plafond de l'AFITF (ou un nouveau fond pour IDFM au niveau francilien)	+1€ pour chaque passager au départ des aéroports parisiens. Montant à affiner selon la catégorie de vol et la destination.

*Estimation simplificatrice s'appuyant sur les dernières données disponibles (2021-2022-2023) dans une hypothèse « toute chose égale par ailleurs » avec les paramètres physiques et financiers ayant permis d'établir les recettes fiscales sur une année. Or ces paramètres évoluent dans le temps du fait de la conjoncture. Il convient donc de prendre ces estimations avec précaution.

Création de nouveaux dispositifs

Mesures indiquées	Précisions apportées par L'Institut	Bénéficiaires potentiels (Hypothèses Institut)	Faisabilité technique	Base et hypothèses de calcul	Produit total estimé sous ces hypothèses**
Taxe sur les livraisons de colis à domicile	Création d'une nouvelle taxe dont il faudrait exclure les livraisons plus vertueuses	Région ?	+	12 à 25 cts € par colis à destination de l'IDF pour un volume estimé de 1M de colis livré par jour (en progression)	50 à 100 M€
Ecotaxe Poids Lourds	Création d'une nouvelle taxe pour les PL en transit	AFITF ? Région ? IDFM ?	-	8 à 14 ct€ par km parcouru	70 M€
Redevance d'usage de l'infrastructure routière	Création d'une vignette forfaitaire (modulable selon le type de véhicule)	Département ?	+	50 à 100€ par véhicule particulier	250 à 500 M€ au niveau IDF 100 à 250 M€ au niveau MGP

Taxe sur le poids des véhicules automobiles	A coupler avec le niveau d'émission de CO2 et encombrement À adosser à la redevance d'usage de la route ou autre ?		+	Un million de transactions sur les véhicules neufs et d'occasion en IDF chaque année, environ 40% font plus de 1,3t	> 100 M€
Taxe sur les revenus publicitaires générés par les opérateurs de transport public	CA généré au niveau national	AFITF ?	-	CA annuel de 200 M€ et hypothèse d'une taxe de 1% du CA	2 M€
Taxe sur les courses taxis/VTC	Appliquer une taxe forfaitaire additionnelle à la course	Région ? IDFM ?	+	50 ct€ par course sur une base de 400 000 courses quotidiennes	70 M€

** Hypothèses simplificatrices servant à donner une estimation de recettes possibles selon une base de calcul définie. Ces résultats nécessitent de fait des travaux d'approfondissement. Il convient donc de prendre ces estimations avec précaution.

Conclusion

L'analyse d'une part importante des pistes de financement identifiées par la commission mixte permet déjà, à l'issue de cette première approche exploratoire, de répondre à une partie de la question posée : il n'est pas possible d'identifier une ressource nouvelle qui permettrait, à elle seule, de résoudre le problème complexe de mise à niveau des recettes de fonctionnement des TC, de manière pérenne, dans le cadre de l'extension importante à venir du réseau et de l'offre en Île-de-France.

Le modèle existant de financement du fonctionnement, qui possède sa propre cohérence d'ensemble construite autour du triptyque « Versement mobilité / Tarification / Contributions budgétaires », a vocation à être renforcé et éventuellement complété par des ressources nouvelles. Chaque piste pourrait apporter un complément à une (ou des) source(s) principale(s) à définir et qui relève d'une décision politique : participation des acteurs économiques (à travers la mise à jour du VM) qui sont des bénéficiaires importants du bon fonctionnement du réseau de TC, accroissement de la mise à contribution des usagers (qui plus est dans un contexte d'inflation), arbitrage de l'État au soutien de la région capitale et locomotive économique du pays, via des financements directs (dotations) ou transferts de ressources.

Quoi qu'il en soit, qu'il s'agisse de décisions stratégiques ou d'un panier de ressources nouvelles, l'activation de ces leviers passe nécessairement par la voie législative et donc par le vecteur d'un texte financier qui impliquerait la représentation nationale. Cela suppose de bien intégrer à la réflexion : d'une part l'intérêt national de la région capitale et les spécificités de son modèle économique et de mobilités où les TC jouent un rôle-clé ; et, d'autre part, la possibilité que certaines ressources nouvelles concernent l'ensemble des AOM de France. Sur ces points, l'État a déjà pratiqué la création de recettes propres à l'Île-de-France (comme dans le cas de la TSE Grand Paris) ou le transfert de produits d'imposition spécifiquement au profit de la Région et/ou d'IDFM (fractions de TICPE, composante spécifique de DMTO). Néanmoins, il apparaît difficile de justifier le fait que l'instauration de certaines recettes nouvelles comme, par exemple, celle portant sur le e-commerce ou la recréation d'une vignette automobile calibrée sur les nouveaux enjeux d'émissions des véhicules, ne bénéficient pas aux réseaux des autres grandes villes.

La mission confiée à l'Institut portait sur l'analyse de pistes identifiées et non sur l'édition de recommandations sur le choix des pistes à favoriser. Il apparaît utile de mentionner que certaines pistes – au regard des enjeux importants de financement d'IDFM et du besoin de favoriser un dialogue autour d'évolutions de nature législative – pourraient bénéficier d'une assiette large susceptible de générer des recettes complémentaires importantes sans impacter démesurément les agents économiques concernés. Apparaissent ainsi particulièrement significatives les pistes relatives à une taxe nouvelle sur les livraisons, au renforcement de la taxe sur le transport aérien, au transfert d'une fraction plus importante de TICPE (sous réserve de limites d'ordre juridique) et, enfin, à la réinstauration d'une vignette automobile (intégrant éventuellement des critères d'émissions et de poids).



L'INSTITUT PARIS REGION
ASSOCIATION LOI 1901.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49