

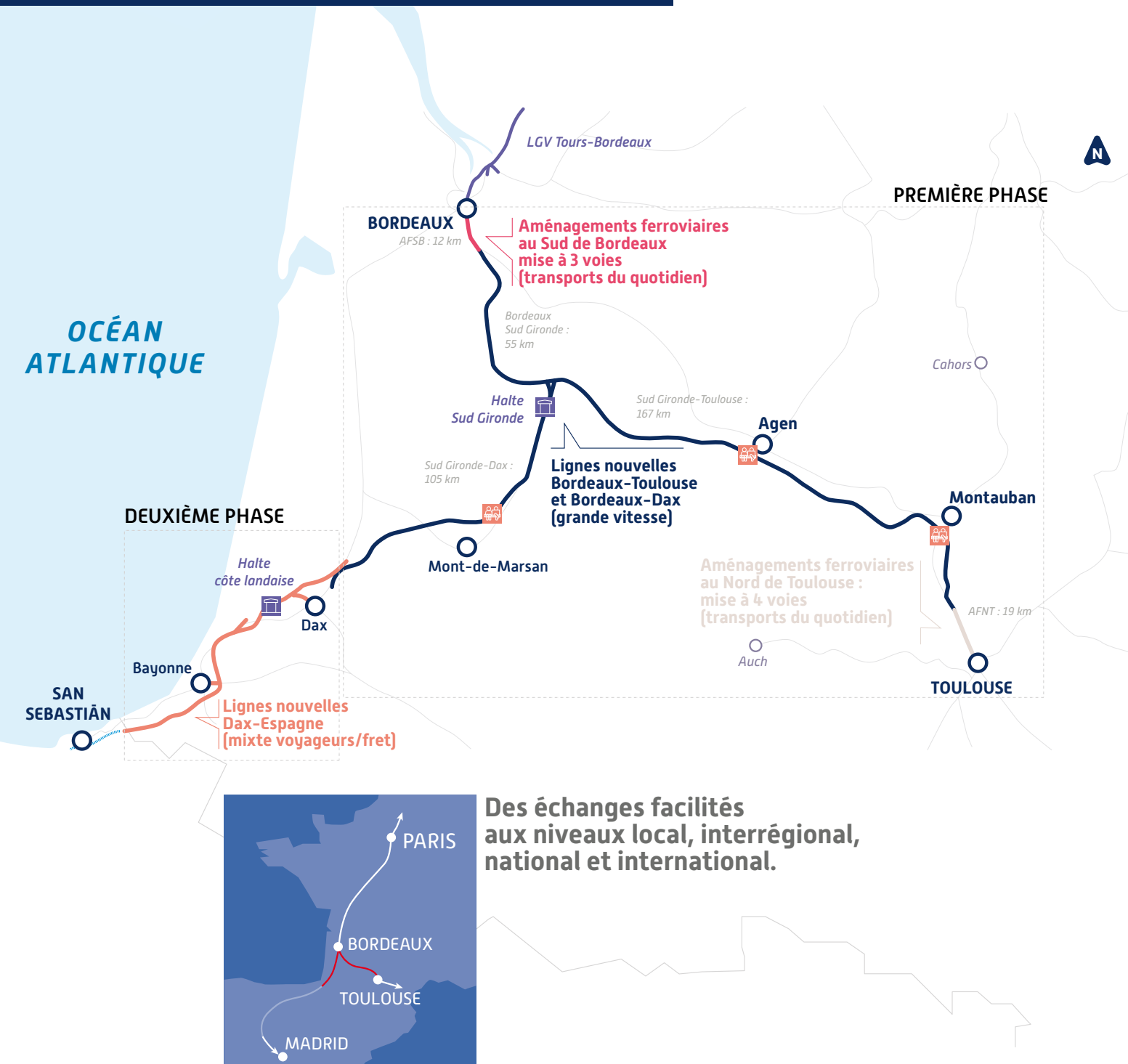


La fiscalité du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO)

Septembre 2023



Projet de ligne nouvelle Toulouse - Bordeaux - Dax



SOMMAIRE

Ce dossier a pour objet d'informer sur la fiscalité qui s'applique au financement du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), la ligne à grande vitesse créant les liens entre Toulouse, Bordeaux et Dax, et de faciliter la compréhension de l'architecture du dispositif fiscal et de ses principes.

- 1** GPSO, un projet historique en faveur de la mobilité et des territoires
PAGE 04
- 2** La fiscalité complète le financement du GPSO
PAGE 08
 - 2.1 Le financement du GPSO
 - 2.2 L'architecture du dispositif fiscal
 - 2.3 Les principes du dispositif fiscal
 - 2.4 Le dispositif fiscal dans le détail
- 3** Questions & Réponses
PAGE 14
 - 3.1 En général
 - 3.2 La taxe spéciale d'équipement (TSE)
 - 3.3 La taxe spéciale complémentaire à la CFE
 - 3.4 La taxe additionnelle à la taxe de séjour

Contact - Société du Grand Projet du Sud-Ouest

1 Le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), un projet historique en faveur de la mobilité et des territoires

Le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Dax est un projet historique. Ces liaisons composent le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui comprend également d'importants projets d'aménagements sur les lignes existantes au Sud de Bordeaux et au Nord de Toulouse.

A l'issue de débats publics, des séquences de concertations (2005-2006), de la validation du tracé (2012-2013) et d'enquêtes préalables d'utilité publique (2014), les travaux nécessaires :

- aux aménagements ferroviaires au Sud de Bordeaux (AFSB), entre Bègles et Saint-Médard-d'Eyrans, ont été déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Gironde du 25 novembre 2015 ;
- aux aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), entre Toulouse et Castelnau-d'Estrétefonds, ont été déclarés d'utilité publique par arrêté du préfet de la Haute-Garonne du 4 janvier 2016 ;
- à la création de 327 km de ligne à grande vitesse (LGV) qui relie Toulouse à Bordeaux et le Sud Gironde à Dax ont été déclarés d'utilité publique par décret du 2 juin 2016.

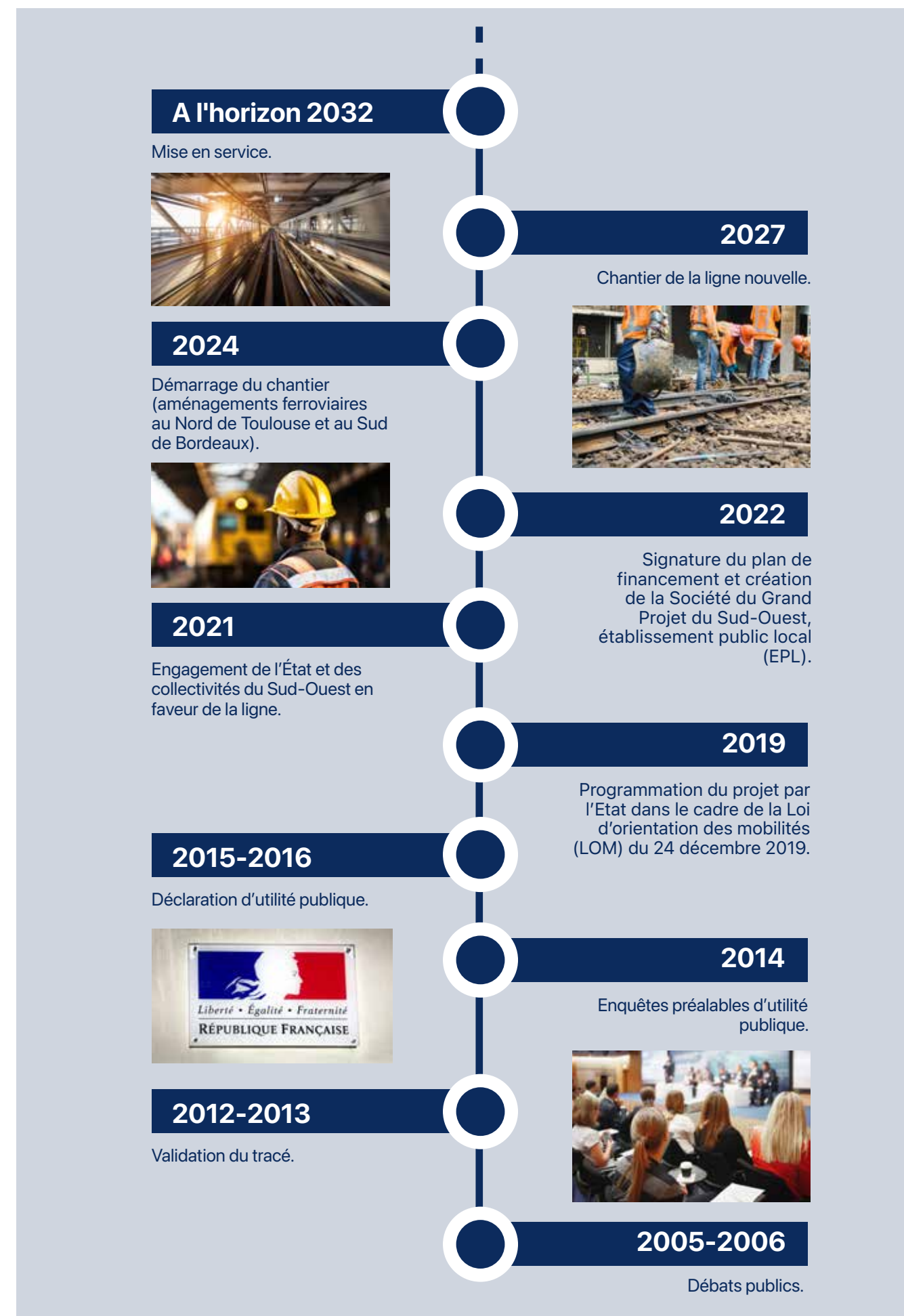
Le GPSO intègre également la réalisation des gares nouvelles d'Agen (Lot-et-Garonne), de Montauban (Tarn-et-Garonne) et de Mont-de-Marsan (Landes), et d'une halte ferroviaire de service régional à grande vitesse (SRGV) en Sud Gironde.



Le Grand Projet du Sud-Ouest :

- prolonge les liaisons existantes : la LGV Atlantique, Paris-Tours, inaugurée en 1990, et Sud Europe Atlantique (SEA), Tours-Bordeaux, inaugurée en 2017 ;
- améliore les déplacements du quotidien par l'augmentation de capacité des lignes existantes et fluidifie les circulations de TER, de trains de nuit, des trains Intercités, et permet d'accueillir les Réseaux Express Métropolitains de Toulouse et de Bordeaux ;
- améliore la capacité de la ligne classique au profit du fret ferroviaire et des 10 000 camions qui traversent quotidiennement la Nouvelle-Aquitaine depuis et vers l'Espagne ;
- réduit les temps de parcours entre Toulouse et Paris (3 heures environ), entre Toulouse et Bordeaux (en 1 heure environ contre 2 heures actuellement), entre Dax et Bordeaux (55 minutes, soit un gain de 20 minutes), et entre Dax et Toulouse (en 1h30 alors que la liaison est quasiment impossible aujourd'hui) ;
- contribue à l'amélioration des liaisons interrégionales et Intercités et connecte tant le Sud et le Nord de l'Europe que l'Atlantique à la Méditerranée ;
- permet une proximité accrue avec les grandes villes européennes comme Bilbao ou Barcelone, Madrid ou Paris ;
- participe ainsi au développement de solutions de mobilités décarbonées pour les trajets du quotidien et de longue distance ;
- permettra d'éviter 340 000 tonnes de CO₂ par an grâce au report modal prévu. Les travaux génèreraient 2,4 millions de tonnes équivalent CO₂. La neutralité carbone sera atteinte en 10 ans après la mise en service et la ligne procurera ensuite des économies de gaz à effet de serre considérables.

¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000032630048>





© Boutonnet Laurent - Region Occitanie

La Société du Grand Projet du Sud-Ouest est un Établissement Public Local

La Loi d'orientation des mobilités de 2019 permet la création d'établissements publics pour financer les grands projets de mobilité et concrétiser leur réalisation.

Créée par Ordonnance du 2 mars 2022, la Société du Grand Projet du Sud-Ouest (SGPSO) gère ainsi la participation des collectivités territoriales* au financement du GPSO et possède des compétences en matière de suivi des coûts et des délais du projet, de coordination des acteurs et d'ingénierie territoriale.

La SGPSO a pour mission première de contribuer au financement du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest en gérant la participation financière des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales (40% du financement total du GPSO, l'Etat finance également 40% et l'Europe 20%).

La SGPSO peut mobiliser ses ressources pour apporter un appui matériel et humain aux maîtres d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de l'infrastructure ferroviaire.

Elle peut, à son initiative, ou à celle du comité de pilotage, mobiliser ses ressources pour assurer un rôle d'expert auprès du comité et un rôle d'auditeur.

Elle peut également, au-delà du périmètre de l'opération, mener des missions connexes d'ingénierie relatives aux projets de développement territorial liés au GPSO.

La SGPSO est un Établissement public local à caractère industriel et commercial, présidé par Carole Delga, avec une équipe, des valeurs et une vision précise du projet.

Plus d'information sur :
sgpsudouest.fr (Octobre 2023)

SOCIÉTÉ
DU GRAND PROJET
FERROVIAIRE
SUD-OUEST

*les Régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie ; les Métropoles de Bordeaux et Toulouse, les Départements de la Haute-Garonne, du Gers, des Landes, du Lot, des Pyrénées -Atlantiques, des Hautes-Pyrénées, du Tarn, de Tarn-et-Garonne ; les Communautés d'Agen, d'Albi, d'Auch, de Cahors, de Castres-Mazamet, de Maremne-Adour-Côte-Sud, de Montauban, de Mont-de-Marsan, de Muret, de Pau, de Tarbes-Lourdes-Pyrénées, du Sicoval et bientôt Dax.



Report modal



Mobilités du
quotidien

En BREF, le grand projet du Sud-Ouest :

- répondra aux besoins croissants de mobilité décarbonée des citoyens en favorisant le report modal de la voiture et de l'avion vers le train ;
- permettra une meilleure connexion et une induction de trafic sur les TER, trains Intercités, et Réseaux express métropolitains ;
- renforcera les dynamiques territoriales engagées et à venir ;
- décongestionnera les centres-villes des métropoles et agglomérations concernées en réorientant les flux voyageurs via des solutions d'intermodalités en devenir ;
- représentera une alternative crédible à la voiture individuelle et à l'autosolisme, aux transports routiers et aériens ;
- améliorera la capacité de la ligne classique au profit du fret ferroviaire et des 10 000 camions qui traversent quotidiennement la Nouvelle-Aquitaine depuis et vers l'Espagne.

Pour en savoir plus sur le Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : www.lgv2030.fr

2 La fiscalité complète le financement du GPSO



14 coût prévisionnel
milliards d'euros courants

Les financements ont trois origines :

40% financés par les
collectivités territoriales
qui constituent la SGPSO,
soit 5,6 Mds€

40% financés par l'Etat,
soit 5,6 Mds€

20% attendus de l'Europe,
soit 2,8 Mds€

2.1 Le financement du GPSO

Le 18 février 2022, l'Etat, les collectivités territoriales pionnières et SNCF Réseau ont signé le **plan de financement du projet**.

Il fait état d'un **coût prévisionnel total de 14 milliards d'euros courants**, c'est-à-dire à la valeur de l'euro estimée à la fin des travaux en comparaison de sa valeur en 2020.

Ce montant englobe les études, les acquisitions foncières et les travaux sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse-Dax ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).

Ce coût est estimatif et sera régulièrement actualisé pour prendre en compte les réalités des travaux et des conditions économiques et financières, dont l'inflation en particulier.

Le plan de financement du projet repose sur **trois types de ressources** :

- **les contributions apportées par les collectivités territoriales membres de la SGPSO**, pour 40% du coût prévisionnel, soit 5,6 Mds€ ;
- **la contribution apportée par l'État** à parité avec les collectivités, pour 40%, soit 5,6 Mds€ ;
- **les subventions attendues de l'Europe**, à hauteur de 20%, soit 2,8 Mds€. Il est également attendu que SNCF Réseau finance le GPSO via le résultat d'exploitation.

Les contributions des 25 collectivités comprennent deux composantes :

- les contributions budgétaires, pour 70% (soit 28% du coût total du projet) ;
- la fiscalité locale dédiée au projet, pour 30% (soit 12% du coût total du projet).

2.2 L'architecture du dispositif fiscal

La fiscalité locale finance une partie du projet GPSO.

Trois types de bénéficiaires du projet sont mis à contribution :



Les entreprises
du territoire



Les ménages dont les
propriétaires fonciers



Les touristes et visiteurs

Des évolutions du financement sont prévues entre 2023 et 2024 :

- **En 2023**, entre en application la **taxe spéciale d'équipement (TSE)** créée par l'article 103 de la Loi de finances initiale pour 2022, pour un produit à hauteur de 24 millions d'euros fixé. Il s'agit d'une taxe additionnelle aux taxes locales, à savoir les taxes et cotisations foncières payées par les particuliers et les entreprises ainsi que la taxe d'habitation sur les résidences secondaires.
- **À partir de 2024**, tel qu'inscrit dans la Loi de Finances 2023, le produit de la TSE augmente de 5,5 millions d'euros et **une taxe spéciale complémentaire sur les contributeurs assujettis à la cotisation foncière des entreprises (CFE)** est créée pour 21,5 millions d'euros de produit fixé (article 77), ainsi qu'une **taxe additionnelle à la taxe de séjour**, pour 11 millions d'euros de recettes escomptées (article 76).

La fiscalité de répartition repose pour 15% sur des locaux d'habitation et pour 85% sur des locaux professionnels.

- En 2023, le produit de la TSE sera de 24 millions d'euros encaissés.
- En 2024, avec la perception de toutes les composantes du produit fiscal, le montant encaissé sera environ de 62 millions d'euros : 51 millions d'euros garantis au titre de la TSE et de la taxe spéciale complémentaire à la CFE et 11 millions d'euros escomptés au titre de la taxe additionnelle à la taxe de séjour. Le produit de cette dernière recette dépend des sommes collectées par les communes et les intercommunalités. Il sera fonction du dynamisme du tourisme d'affaires et de loisirs.



2.3 Les principes du dispositif fiscal



Le dispositif fiscal décidé par le législateur repose sur trois principes :

L'équité

Le dispositif a vocation à favoriser la plus grande équité possible dans le financement du projet, en faisant contribuer, au-delà des collectivités, l'ensemble des différents bénéficiaires de l'infrastructure et des services associés : particuliers, entreprises, touristes et visiteurs. Concernant les particuliers, il fait contribuer principalement les propriétaires et prend notamment en compte les valorisations foncières qui pourront intervenir du fait, en particulier, d'une plus grande attractivité des territoires en lien avec la nouvelle LGV.

La diversification

Il complète la contribution budgétaire des collectivités, pour préserver leurs équilibres financiers en diversifiant les sources de financement du projet.

La juste contribution

Il s'applique principalement à des propriétaires et à des entreprises, en fonction de la valeur locative des biens immobiliers concernés, ainsi qu'à des visiteurs et touristes en fonction de leur type d'hébergement, en corrélation avec l'intensité des avantages que ces différents bénéficiaires peuvent escompter du projet.

Le volet fiscalité du financement s'appuie sur les contribuables les plus concernés par les retombées et les bénéfices du GPSO : les propriétaires, les entreprises, les visiteurs et touristes. La proximité d'une gare LGV contribue à l'attractivité économique du territoire et participe à l'augmentation de la valeur des biens immobiliers. La LGV contribue également au dynamisme du tourisme dans ces territoires.

2.4 Le dispositif fiscal dans le détail

La taxe spéciale d'équipement (TSE) et ses composantes

La TSE est une **taxe additionnelle** perçue en même temps que les impôts locaux auxquels elle s'ajoute. Il s'agit d'un **impôt de répartition**, c'est-à-dire que son produit est garanti pour son bénéficiaire. Les **taux** sont définis en fonction de la **base imposable**, afin d'aboutir au **produit** voulu.

La TSE s'ajoute à 4 taxes : taxe foncière sur les propriétés bâties (TFB), taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFNB), taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THRS), cotisation foncière des entreprises (CFE).

Son montant est prévisible, puisqu'il est voté globalement par le parlement. Ainsi, le législateur a défini pour 2023 un produit global de 24 millions d'euros de TSE affectée au projet, puis de 29,5 millions d'euros en 2024. A partir de 2025, ce montant sera actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

Ce produit est ensuite réparti par les services fiscaux entre les 4 taxes, **proportionnellement aux montants perçus sur ces 4 taxes l'année précédente**, et réparti pour chaque taxe entre contribuables **en fonction des bases fiscales** :

• **TFB et TFNB : un taux additionnel est appliqué sur la base imposable des taxes foncières.**

Le taux additionnel s'ajoute au taux voté par chaque commune ou intercommunalité :

Pour 2023, pour les particuliers comme pour les entreprises, le taux additionnel de TFB est de 0,318% et le taux additionnel de TFNB est de 1,05%. Exemple : pour la TFB, un ménage propriétaire imposé sur une base de 1500 euros paiera une taxe additionnelle d'environ 5 euros.

Pour 2024, les taux additionnels seront déterminés en fonction des bases fiscales 2024. Le produit attendu a été voté à hauteur de 29,5 millions par le Parlement.

À noter que les exonérations de taxes foncières s'appliquent également à cette fiscalité additionnelle.

Ne pas confondre : base imposable et impôt foncier !

Pour un local d'habitation :

Pour la taxe foncière, la **base imposable** est calculée par l'administration fiscale à partir de :

- la **valeur locative** cadastrale de la propriété, qui représente le niveau de **loyer annuel théorique** que la propriété concernée pourrait produire si elle était louée ;
- un **coefficient de revalorisation**, voté chaque année par le Parlement lors du vote de la loi de finances.

Le montant de la **taxe foncière** est calculé ensuite en appliquant sur cette **base (après abattements)**, un **taux d'imposition** voté par les collectivités locales. Chaque année, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale votent leur taux applicable pour le paiement de la taxe foncière.

Pour un local professionnel (hors établissement industriel) :

La **base imposable** est calculée par l'administration fiscale à partir de :

- la **valeur locative** du local, déterminée à partir de la nature de l'activité exercée dans le local, du secteur géographique d'implantation du local et du tarif annuel applicable à ce local ; et d'éventuels mécanismes atténuateurs.

Le montant de la **taxe foncière** est calculé ensuite en appliquant sur cette **base**, un **taux d'imposition** voté par les collectivités locales. Chaque année, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale votent leur taux applicable pour le paiement de la taxe foncière.



- **THRS** : depuis la suppression de la taxe d'habitation pour la résidence principale par l'État, celle-ci s'applique uniquement pour les résidences secondaires. De la même façon que pour les taxes foncières, le taux de la taxe additionnelle à la taxe d'habitation sera calculé en fonction du produit attendu et de la base imposable, assise sur la valeur locative cadastrale du logement.
- **CFE** : un taux additionnel est appliqué sur la base imposable de la CFE. Cette base imposable est définie à partir de la valeur locative des biens immobiliers soumis à la taxe foncière que l'entreprise a utilisés deux ans auparavant :

Pour 2023, le taux additionnel est de +0,212 %. Par exemple : une entreprise imposée sur une base de 237 euros (montant minimum du barème de base minimum pour 2023) paiera une taxe additionnelle d'environ 0,5 euro ; une entreprise imposée sur une base de 7 349 euros (montant maximum du barème de base minimum pour 2023) paiera une taxe additionnelle d'environ 16 euros.

Pour 2024, le taux additionnel n'est pas encore déterminé puisqu'il dépendra du montant des bases fiscales 2024, qui n'est pas connu aujourd'hui. Le produit attendu a été voté à hauteur de 29,5 millions d'euros.

A noter que les exonérations de CFE s'appliquent également à cette fiscalité additionnelle.

Concernant l'**aire géographique d'application** de la TSE, sont assujettis les contribuables (ménages propriétaires, occupants de résidences secondaires, entreprises) dont la mairie de la commune est située à moins d'une heure en véhicule automobile d'une gare du GPSO (les trois gares nouvelles d'Agen, de Montauban, de Mont-de-Marsan et les gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, Toulouse-Matabiau et Dax), selon une méthode d'évaluation objective résultant de l'utilisation d'un logiciel de l'État.

Cette aire géographique résulte de l'application du **principe de l'isochrone 1h**, retenu par l'État car il s'agit du périmètre pertinent de développement territorial permis par une meilleure desserte interne du territoire (l'accès aux pôles d'emploi, de loisirs, etc.), et externe (l'accès à des opportunités interrégionales).

Tous les contribuables (entreprises et particuliers) de Nouvelle-Aquitaine et d'Occitanie ne sont ainsi pas concernés par la TSE. Seuls ceux se trouvant dans l'aire définie par l'isochrone sont appelés à contribuer.



La fiscalité du GPSO

La taxe spéciale complémentaire à la CFE (TSCCFE)

Elle sera mis en oeuvre à partir de 2024. Elle fonctionne selon les mêmes mécanismes que la TSE :

Il s'agit d'une **taxe additionnelle à la CFE**, qui sera donc payée exclusivement par les entreprises, et qui sera calculée de la même manière que la taxe additionnelle à la CFE rentrant dans le calcul de la TSE.

Le législateur a défini pour la TSCCFE **un produit global de 21,5 millions d'euros en 2024**. À partir de 2025, ce montant sera actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

Le taux additionnel n'est pas encore déterminé puisqu'il dépendra du montant des bases fiscales 2024, qui n'est pas connu aujourd'hui.

À noter que les exonérations de CFE s'appliquent également à cette fiscalité additionnelle.

La taxe additionnelle à la taxe de séjour (TATS)

À partir de 2024, une **taxe additionnelle de 34 % s'ajoutera à la taxe de séjour** perçue dans les communes et intercommunalités qui ont instauré cette taxe dans les **11 départements de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Pyrénées-Atlantiques, de l'Ariège, de la Haute-Garonne, du Gers, du Lot, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et de Tarn-et-Garonne**.

Cette taxe additionnelle met à contribution les visiteurs et touristes hébergés dans les territoires desservis par le GPSO à la création du service dont ils bénéficient (meilleure accessibilité des sites naturels et patrimoniaux, développement de l'offre de services touristiques, meilleure accessibilité pour les affaires...).

Son assiette est identique à celle de la taxe de séjour, à laquelle elle s'ajoute, à savoir les nuitées dans les hébergements touristiques concernés par la taxe de séjour.

En effet, les communes ou intercommunalités ont la faculté d'instituer une taxe de séjour pour les visiteurs séjournant sur leur territoire. La taxe de séjour est due par personne imposable et par nuit. Son montant varie selon le type d'hébergement (hôtel, meublé de tourisme, camping, etc.). Elle est payée au logeur, à l'hôtelier, au propriétaire ou à une plateforme de réservation en ligne pour le compte de la commune ou de l'intercommunalité qui l'a mise en place. **Des exonérations sont prévues**, notamment pour les moins de 18 ans, les bénéficiaires d'un hébergement d'urgence ou d'un relogement temporaire, ou encore les travailleurs saisonniers.

Exemple : une personne séjournant une nuit à Agen en 2024 dans un hôtel de tourisme 3 étoiles paiera 1,34 euros de taxe de séjour, au lieu de 1 euro selon le tarif voté le 23 juin 2022 par l'Agglomération d'Agen.

La recette globale de TATS est fonction de l'instauration de la taxe de séjour par les communes ou intercommunalités, du nombre de nuitées et des grilles tarifaires adoptées par les collectivités qui ont mis en place une taxe de séjour. Son montant est estimé à 11 millions d'euros pour l'année 2024.

Récapitulatif du dispositif fiscal :

Panier fiscal	Montant (en M€/an)		Personnes assujetties			Périmètre d'assujettissement
	2023	2024	Ménages	Entreprises	Touristes	
Taxe spéciale d'équipement (TSE)	24	29,5	✓	✓		Communes situées à moins d'1h des gares desservies par la future LGV
Taxe spéciale complémentaire à la CFE	-	21,5		✓		
Taxe additionnelle à la taxe de séjour	-	≈ 11			✓	Départements 09,31, 32, 33, 40, 46, 47, 64, 65, 81 et 82
Total (en M€/an)	24	≈ 62				



3 Questions & Réponses

3.1 En général

Qui participe au financement du projet ?

Le financement du GPSO est encadré par un plan de financement signé le 18 février 2022 entre l'État, les collectivités pionnières et SNCF Réseau.

Le plan de financement distingue trois types de ressources pour le projet :

- les contributions apportées par les collectivités territoriales du Sud-Ouest, pour 40% du coût prévisionnel, soit 5,6 Mds€ ;
- la contribution apportée par l'État à parité avec les collectivités, pour 40%, soit 5,6 Mds€ ;
- les subventions attendues de l'Europe, à hauteur de 20%, soit 2,8 Mds€.

Il est également attendu que SNCF Réseau finance le GPSO via le résultat d'exploitation. Les contributions des collectivités sont composées de contributions budgétaires, pour 70% (soit 28% du coût total du projet) et par de la fiscalité dédiée au projet, pour 30% (soit 12% du coût total du projet).

Quels sont les montants prévisionnels du projet ?

Le coût prévisionnel total est de 14 milliards d'euros courants, c'est-à-dire à la valeur de l'euro estimée à la fin des travaux en comparaison de sa valeur en 2020.

Le montant correspond aux études, aux acquisitions foncières et aux travaux sur la ligne nouvelle Bordeaux-Toulouse-Dax ainsi que les aménagements ferroviaires au sud de Bordeaux (AFSB) et au nord de Toulouse (AFNT).

Ce coût estimatif sera régulièrement actualisé en fonction de l'évolution des coûts des travaux et des conditions économiques et financières dont l'inflation.



Pourquoi recourir à une fiscalité additionnelle ?

Le modèle de ce financement s'inspire de celui mis en place pour le nouveau métro francilien porté par la Société du Grand Paris. Il s'agit d'un modèle équilibré qui repose sur le partage du financement entre l'État, les collectivités territoriales au travers de leur budget et les bénéficiaires futurs du projet.

Dans cette optique, la mise en place d'une fiscalité additionnelle a vocation à favoriser la plus grande équité possible dans le financement du projet, en faisant contribuer, au-delà des collectivités, l'ensemble des différents bénéficiaires de l'infrastructure et de ses services associés : particuliers, entreprises, touristes et visiteurs, chacun apporte une part de contribution au financement de l'équipement. Concernant les particuliers, il fait participer plus particulièrement les propriétaires et prend notamment en compte les valorisations foncières qui pourront intervenir du fait, notamment, d'une plus grande attractivité des territoires en lien avec la nouvelle LGV.

Le volet fiscalité du financement s'appuie ainsi sur les contribuables les plus concernés par les retombées et les bénéfices du GPSO.

Quelles catégories de bénéficiaires du projet sont concernées par cette fiscalité ?

Trois grandes catégories de bénéficiaires du projet sont concernées par cette fiscalité :

- les entreprises du territoire,
- les ménages, et notamment les propriétaires fonciers,
- les touristes et visiteurs.

A noter que les exonérations de CFE s'appliquent également à cette fiscalité additionnelle.

La fiscalité est-elle évolutive ?

L'évolution de la fiscalité liée au projet est prévue. Le Parlement a voté un produit attendu pour 2023 et 2024, puis une actualisation, à partir de 2025, des produits de TSE et de TSCCFE au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

La recette de taxe additionnelle à la taxe de séjour (TATS) dépendra chaque année du nombre de nuitées et des grilles tarifaires adoptées par les collectivités qui ont mis en place une taxe de séjour.

Pourquoi sollicite-t-on le contribuable local ?

Le contribuable local est sollicité dans la mesure où il bénéficiera plus particulièrement de retombées positives et de services associés à la ligne. Cette part de financement apportée par la fiscalité reposant sur les entreprises, les propriétaires et les visiteurs ou touristes, permet de conserver un financement 100% public pour un projet qui créera activités et richesses dans le sud-ouest. Les contributions de la fiscalité locale dédiée au projet représentent 12% des coûts du projet. Elle sera prélevée auprès du contribuable local, des touristes et des résidents secondaires.

© Bensizerara Sofiane - Region Occitanie



Que représente la part de fiscalité additionnelle dédiée au financement du GPSO ?

La fiscalité votée par le Parlement vise à répondre aux objectifs de financement de 30% de la part des Collectivités fixé par le plan de financement de février 2022, sous réserve des ajustements liés à l'évolution des conditions économiques et financières dont l'inflation.

À l'instar des autres projets de LGV contemporains, comme celui de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, le projet bénéficiera ainsi d'une part de fiscalité locale, avec un objectif de 12% du financement total pour le GPSO.

Dans certains cas, comme pour les métros de la Société du Grand Paris, la fiscalité peut représenter la quasi-totalité du financement.

Comment peut-on être sûr que cette fiscalité ne financera pas autre chose que le GPSO ?

Cette recette est affectée entièrement au GPSO et sera perçue par la SGPSO, établissement public local régi par le principe de spécialité et exclusivement dédié au financement et à l'accompagnement du GPSO.

Sur quelle durée cette fiscalité additionnelle est-elle mise en place ?

Sa perception s'achèvera concomitamment à l'achèvement de la mission de financement du projet. La durée prévisionnelle de financement de l'infrastructure est de 40 ans.



Tout au bout de la LGV, il y a la gare Montparnasse à Paris et d'autres gares avant sur le trajet. Pourquoi les contribuables d'autres régions bénéficiaires du GPSO ne sont-ils pas mis à contribution ?

Le financement concerne les territoires bénéficiaires des retombées économiques attendues par les gains de temps opérés par la LGV.

Par ailleurs, les Franciliens, par exemple, détiennent en propriété plus de 24% des résidences secondaires dans certaines zones de Nouvelle-Aquitaine. Ils seront donc mis à contribution par les taxes foncières, la taxe d'habitation sur les résidences secondaire et le cas échéant par la taxe additionnelle à la taxe de séjour en cas de mise en location du bien.

De manière générale, tous les propriétaires de résidences secondaires, et tous les visiteurs, habitant en France comme à l'étranger, seront mis à contribution.

Je vis dans une zone touristique avec beaucoup de résidences secondaires détenues par des Franciliens. Pourquoi dois-je payer pour eux ?

Au travers de la TSE, les propriétaires sont mis à contribution via la taxe additionnelle aux taxes foncières, qu'ils soient résidents dans la région ou propriétaires d'une résidence secondaire. L'arrivée de la LGV est un bénéfice pour chacun et contribue à faire prendre de la valeur aux biens immobiliers.

Par ailleurs, pour les résidences secondaires, les propriétaires paient la TSE sur la taxe d'habitation pour les résidences secondaires et contribuent donc plus fortement au projet dans le dispositif fiscal dédié.

Ainsi, les propriétaires franciliens, des autres régions ou étrangers sont également mis à contribution.

3.2 La taxe spéciale d'équipement (TSE)

Pourquoi ce projet est-il financé par la TSE ?

L'arrivée d'une LGV crée des dynamiques économiques dans les territoires. L'attractivité augmente et crée des retombées sur la valeur des biens immobiliers notamment. Le législateur a donc décidé de mettre à contribution la valeur ajoutée créée par le projet pour une partie de son financement. La TSE, au travers de ses composantes, permet en effet de faire contribuer les principaux bénéficiaires directs au projet : les particuliers propriétaires et/ou occupant une résidence secondaire, qui bénéficient des opportunités (mobilité, loisirs, emploi...) permises par le projet, pour lesquels l'arrivée d'une LGV est susceptible de faire prendre de la valeur à leurs biens immobiliers ; les entreprises au motif que cette nouvelle mobilité peut favoriser l'attractivité du territoire et ainsi leurs activités économiques et leurs affaires.

Qui vote la TSE ?

Le législateur a créé cette taxe additionnelle et en a fixé le produit, par les articles 103 de la Loi de finances pour 2022 et 77 de la Loi de finances pour 2023.

Quelles sont les étapes de la mise en place de cette fiscalité ?

Le législateur a défini pour la TSE un produit global de 24 millions d'euros en 2023, puis 29,5 millions d'euros en 2024. A partir de 2025, ce montant sera actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

A quelle fiscalité s'ajoute cette fiscalité additionnelle ?

La TSE est une taxe additionnelle à 4 taxes : taxe foncière sur les propriétés bâties (TFB), taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFNB), taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THSR), cotisation foncière des entreprises (CFE).

Qui est concerné par cette fiscalité ?

Sont assujettis les contribuables (particuliers et professionnels propriétaires, occupants de résidences secondaires, entreprises) dont la mairie de la commune est située à moins d'une heure en véhicule automobile d'une gare du GPSO (les trois gares nouvelles d'Agen, de Montauban, de Mont-de-Marsan, et les gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, Toulouse-Matabiau et Dax), selon une méthode de calcul objective résultant de l'utilisation d'un logiciel de l'État.

C'est quoi un isochrone d'une heure ?

Un isochrone est la détermination d'une aire géographique en fonction d'un temps de trajet par rapport à un point fixe. En l'espèce, il s'agit du résultat du calcul qui prend en considération les trajets réalisés en deçà d'une heure pour accéder à une gare LGV depuis ou vers la mairie de la commune. Les données utilisées sont celles disponibles l'année d'instauration de la taxe, telles qu'établies par l'Etat et son Institut national de l'information géographique et forestière (IGN). Elle sont mises à la disposition du public via le site internet www.geoportail.gouv.fr





Pourquoi un isochrone d'une heure ?

L'Etat et les collectivités, avec l'INSEE et le CEREMA* notamment, ont précisément travaillé ce sujet, en s'appuyant en particulier sur des recherches bibliographiques et des études existantes comme les bilans socio-économiques des dernières LGV, de façon à ce que le choix du seuil soit documenté et juste en matière de dynamique territoriale.

Les études relatives aux impacts de nouvelles infrastructures montrent que la valeur ajoutée dégagée par l'arrivée de celles-ci bénéficie principalement aux territoires qui se situent dans l'horizon de gain de temps autour des gares, en l'occurrence une heure (accès à l'emploi, accès aux soins, aux entreprises, augmentation des prix du fonciers, fréquentation touristique en hausse, dynamiques territoriales renforcées...).

Par exemple, des études ont montré que les gains de temps des particuliers qui utilisent l'infrastructure sont réinvestis en temps de transport autour des points d'entrée de cette infrastructure, pour rechercher un meilleur cadre de vie.

Un rapport de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)² dresse une synthèse de l'ensemble des travaux conduits sous son égide qui montre les effets vertueux sur la mobilité et l'accessibilité d'une LGV, via le report modal notamment, qui tendent à entraîner l'attractivité territoriale, avec en particulier la possibilité de navettes quotidiennes pour les professionnels jusqu'à 1 heure, la possibilité de navettes bi-hebdomadaires pour des réunions ou de télétravail jusqu'à 2 heures, le tourisme courts et longs séjours et de voyages d'affaires autour de 3 heures.

Sont également soulignés les effets sur l'urbanisme et le foncier, les effets sur les marques territoriales et le tourisme et sur l'implantation d'entreprises qui plaide en faveur de la dynamique des territoires concernés.



© Scheiber Frederic - Region Occitanie

Quelles sont les gares qui ont servis de repère pour calculer l'isochrone d'une heure ?

Les isochrones ont été calculés pour six gares : les trois gares nouvelles d'Agen, de Montauban, de Mont-de-Marsan, et les gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, Toulouse-Matabiau et Dax.

Quelles sont les communes concernées par l'isochrone d'une heure ?

Selon les cartographies de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), 2340 communes autour du tracé LGV sont situées à moins d'une heure de trajet des futures gares LGV : 1220 en Nouvelle-Aquitaine, 1120 en Occitanie. Un arrêté ministériel du 31 décembre 2022 en fixe la liste (<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046850775>).

Les données isochrones issues de Géoportail sont-elles fiables si je les compare à celles issues d'autres outils du type GPS TomTom, Google Maps ou Via Michelin ?

Les résultats concernant l'isochrone 1h sont fiables. La comparaison des données isochrones via plusieurs outils a été réalisée par le CEREMA*. L'outil Géoportail, plateforme web nationale, permet la visualisation de données géographiques ou géolocalisées, sans objectif de rentabilité. Il publie les données géographiques de référence de l'ensemble du territoire français. Il est mis en œuvre par l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

*Etablissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport

Dans le département des Landes, la commune d'Argelouse n'est pas concernée par la TSE alors que l'ensemble des communes alentours le sont, est-ce un bug ?

Non, il ne s'agit pas d'un bug, mais du résultat du calcul d'isochrone fait par les services de l'État au moyen de l'outil Géoportail. Concrètement, cela signifie qu'en raison de la configuration des voies de circulation de la commune, de la topographie, la mairie de la commune est réputée située à plus de soixante minutes par véhicule automobile d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse.

On peut lire que cette taxe est "insupportable" pour des territoires "où la nouvelle ligne n'a aucun intérêt dans le quotidien" des habitants. Est-ce vraiment le cas ?

La TSE, au travers de ses composantes, permet de faire contribuer les principaux bénéficiaires directs au projet : les ménages propriétaires et/ou occupant une résidence secondaire, qui bénéficient des opportunités (mobilité, loisirs, emploi...) permises par le projet et pour lesquels l'arrivée d'une LGV est susceptible de faire prendre de la valeur à leurs biens immobiliers ; les entreprises au motif que cette nouvelle mobilité peut favoriser l'attractivité du territoire et ainsi leurs activités économiques et leurs affaires.

Elle ne représente que quelques euros par an : par exemple, en 2023, un ménage propriétaire imposé sur une base de 1500 euros paiera une taxe additionnelle d'environ 5 euros.

Cette taxe a été imposée !

Cette taxe a été mise en place par les lois de finances pour 2022 et 2023 et a donc été débattue par la représentation nationale au Parlement.

En 2023, quel est le produit de la TSE ?

Le montant de la TSE produira une recette de 24 millions d'euros en 2023.

Cette taxe sera-t-elle réévaluée chaque année ?

Le produit, de 24 millions d'euros en 2023 puis 29,5 millions d'euros en 2024, sera actualisé à partir de 2025 au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

Je ne comprends rien au mode de calcul des taux de TSE !

La TSE est une taxe additionnelle, qui est perçue en même temps que les impôts locaux auxquels elle s'ajoute. Il s'agit d'un impôt de répartition, c'est-à-dire que son produit est garanti pour son bénéficiaire. Les taux sont définis en fonction de la base imposable, afin d'aboutir au produit voulu.

En l'occurrence la TSE s'ajoute à 4 taxes : taxe foncière sur les propriétés bâties (TFB), taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFNB), taxe d'habitation sur les résidences secondaires (THSR), cotisation foncière des entreprises (CFE).

Le législateur a défini pour la TSE un produit global de 24 millions d'euros en 2023, puis de 29,5 millions d'euros en 2024.

A partir de 2025, ce montant sera actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances en vigueur.

Ce produit est ensuite réparti par les services fiscaux entre les 4 taxes, proportionnellement aux montants perçus sur ces 4 taxes l'année précédente, et réparti pour chaque taxe entre contribuables en fonction des bases fiscales.



Quel impact pour les contribuables ménages ?

Il est important de rappeler que ce sont les propriétaires qui seront assujettis à cette taxe (ainsi que les contribuables assujettis à la taxe d'habitation sur les résidences secondaires). Pour eux, l'impact sera de quelques euros par an, à mettre en regard du coût estimatif du projet (14 milliards d'euros).

Concernant par exemple les taxes foncières, pour 2023, le taux additionnel de TFB est de 0,318% et le taux additionnel de TFNB est de 1,05%. Pour la TFB, cela signifie qu'un ménage propriétaire imposé sur une base de 1500 euros paiera une taxe additionnelle d'environ 5 euros. Pour 2024, les taux additionnels ne sont pas déterminés puisqu'ils dépendront du montant des bases fiscales 2024, qui n'est pas connu aujourd'hui.

Quel impact pour les entreprises ?

L'impact sera de quelques euros par an, à mettre en regard du coût estimatif du projet (14 milliards d'euros).

Pour 2023, le taux additionnel à la CFE est de +0,212 %. Par exemple : une entreprise imposée sur une base de 237 euros (montant minimum du barème de base minimum pour 2023) paiera une taxe additionnelle d'environ 0,5 euro ; une entreprise imposée sur une base de 7 349 euros (montant maximum du barème de base minimum pour 2023) paiera une taxe additionnelle d'environ 16 euros. Les exonérations de CFE s'appliquent également à cette fiscalité additionnelle.

Il est important de noter qu'en plus du taux additionnel CFE, les entreprises disposant de foncier seront également assujetties à la TSE sur la base des mêmes taux additionnels que les ménages.

² Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire en France, 2012, Datar, La Documentation Française, 94 pages

Je suis un particulier, comment puis-je identifier la TSE sur ma feuille d'impôt ?

La TSE affectée au GPSO figure sur l'avis d'imposition au titre des taxes foncières des contribuables concernés. Le montant est inscrit dans la 4^{ème} colonne du tableau, libellée « taxes spéciales », jusqu'à présent dédiée aux taxes spéciales levées par les établissements publics fonciers. Par ailleurs, une mention spécifique relative à cette TSE figurera dans l'encadré dédié situé à gauche du montant global de l'impôt : « Les taxes spéciales comprennent la TSE Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest pour un montant de xx € »

Exemple :

	Droit	Designation et adresse
PROPRIETAIRE	L	

	Cotisation	Syndicat de Communes	Pier communal	Taxe Foncière	Taxe octroi des Habitations	Zone CEMEP	Total des cotisations
Taux 2022	39,42 %	%	13,20 %	0,415 %	8,10 %	0,27 %	
Taux 2023	39,42 %	%	13,20 %	0,772 %	8,10 %	0,341 %	
Adresse							
Base	1559		1559	1559	1559	1559	
Cotisation	615		206	11	126	5	963
Cotisation lissée							
Adresse							
Base							
Cotisation							
Cotisation lissée							
Cotisation 2022	574		192	11	118	4	
Cotisation 2023	615		206	11	126	5	963
Variation	+7,14 %		+7,29 %	+83,33 %	+6,78 %	+25,00 %	

	Cotisation	Syndicat de Communes	Pier communal	Taxe agricole	Taxe forestière	Taxe d'habitation	Taxe d'agriculture	Taxe d'élevage	Total des cotisations
Taux 2022	%	%	%	%	%	%	%	%	
Taux 2023	%	%	%	%	%	%	%	%	
Bâties terres non agricoles									
Bâties terres agricoles									
Cotisation 2022									
Cotisation 2023									
Variation	%	%	%	%	%	%	%	%	
Développement jeunes agriculteurs (JA)									
Base Etat									
Base collectivité									

Pour obtenir la compensation à l'impôt de la suppression de la taxe d'habitation sur les résidences principales, cette année, votre commune fera l'objet d'une rapatriement des taxes spéciales comprenant le TSE Grand Préféré temporaire du Sud-Ouest pour 14.

Frais de gestion de la fiscalité directe locale

Développement Habitation principale

Développement JA Etat

Développement JA Collectivité

Montant de votre impôt

 Les taxes spéciales comprennent la TSE Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest pour 5€.

Quand vais-je payer la TSE ?

La TSE est annuelle à compter de 2023 et se paye avec les impôts locaux. Elle est établie chaque année sur les avis d'imposition des 4 taxes concernées, envoyés généralement après l'été : TFB et TFNB, taxe d'habitation sur les résidences secondaires, CFE.

Y a-t-il des exonérations à la TSE ?

Tous les contribuables bénéficiant d'une exonération

Tous les contribuables bénéficiant d'une exonération permanente ou temporaire de l'une des quatre taxes (THRS, TFB, TFNB et CFE) sont également exonérés de la taxe spéciale d'équipement dans les mêmes conditions. Les exonérations temporaires, totales ou partielles, accordées sur délibération des collectivités locales ne s'appliquent à la TSE que dans la mesure où le conseil municipal a voté l'exonération, pour la durée ou la quotité qu'il a fixée.

Par exemple, les personnes exonérées de taxe foncière sur les propriétés bâties sont naturellement exonérées de la taxe additionnelle : certaines personnes âgées, en situation de handicap, de condition modeste...

(source : impots.gouv.fr)

Je suis propriétaire, mais j'ai de faibles revenus. Je n'ai pas les moyens de payer la TSE.

Vous entrez dans les cas d'exonérations des taxes foncières prévus sous réserve du respect des conditions prévues par le législateur.

La TSE est-elle un financement juste ?

La TSE fonctionne selon un principe de proportionnalité. Plus une propriété est de taille importante, plus elle participera au financement du projet qui va lui conférer une augmentation de valeur en retour. De nombreuses exonérations, notamment pour conditions de ressources, sont applicables.



3.3 La taxe spéciale complémentaire à la CFE

Pourquoi ce projet est-il financé par la TSCCFE ?

La TSCCFE s'inscrit dans

La TSCCFE s'inscrit dans la même logique que la TSE qui, au travers de ses composantes, permet de faire contribuer les principaux bénéficiaires directs au projet : les ménages propriétaires et/ou occupant une résidence secondaire, qui bénéficient des opportunités (mobilité, loisirs, emploi...) permises par le projet, pour lesquels l'arrivée d'une LGV est susceptible de faire prendre de la valeur à leurs biens immobiliers ; les entreprises au motif que cette nouvelle mobilité peut favoriser l'attractivité du territoire et ainsi leurs activités économiques et leurs affaires.

Pourquoi mobiliser plus fortement les entreprises ?

Les entreprises vont bénéficier d'un accroissement de dynamisme du territoire où elles sont implantées du fait de l'arrivée du GPSO. La diminution des temps de trajets pour les déplacements et les facilités d'accès aux aménités va inciter les entreprises présentes à se développer et de nouvelles entreprises à s'implanter, créant de l'activité et de l'emploi qui vont apporter de la valeur à l'ensemble de l'écosystème.

Qui est concerné par cette fiscalité ?

Comme pour la TSE, sont assujettis les entreprises dont la mairie de la commune est située à moins d'une heure en véhicule automobile d'une gare du GPSO (les trois gares nouvelles d'Agen, de Montauban, de Mont-de-Marsan, et les gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, de Toulouse-Matabiau et de Dax), selon une méthode de calcul objective résultant de l'utilisation d'un logiciel de l'État.

Combien rapporte la TSCCFE ?

Le législateur a défini pour la TSCCFE un produit global de 21,5 millions d'euros en 2024. A partir de 2025, ce montant sera actualisé au 1^{er} janvier de chaque année en fonction de la prévision de l'indice des prix à la consommation, hors tabac, retenue dans la Loi de finances.

**A partir de quand
cette fiscalité
est-elle mise en
place ?**

Cette fiscalité est mise en oeuvre

Cette fiscalité est mise en oeuvre à partir du 1^{er} janvier 2024.



Comment est calculée la taxe spéciale complémentaire à la CFE ?

Un taux additionnel est appliqué sur la base imposable de la CFE. Cette base imposable est définie à partir de la valeur locative des biens immobiliers soumis à la taxe foncière que l'entreprise a utilisés deux ans auparavant. Si cette valeur locative est trop faible, la CFE s'applique sur une base minimum. Les exonérations de TSCCFE sont les mêmes que pour la CFE.

Comment et quand l'impôt est-il perçu ?

La TSCCFE est annuelle. Elle est établie chaque année sur les avis d'imposition de CFE, envoyés généralement après l'été.

Je suis artisan et j'emploie deux apprentis. Vais-je payer une taxe supplémentaire avec la CFE ?

En matière de CFE, une exonération est prévue au profit des artisans travaillant seuls ou avec le seul concours d'une main d'œuvre familiale ou d'apprentis sous contrat conformément aux dispositions de l'article 1452 du Code Général des Impôts (CGI).

3.4 La taxe additionnelle à la taxe de séjour

Pourquoi cette taxe additionnelle est-elle instaurée ?

La taxe additionnelle de 34 % au montant de la taxe de séjour permet de compléter le financement du projet en faisant contribuer au projet les visiteurs et touristes hébergés dans les territoires desservis par le GPSO à la création du service dont ils bénéficient (meilleure accessibilité des sites naturels et patrimoniaux, développement de l'offre de services touristiques, meilleure accessibilité pour les affaires...). Elle permet de ne pas faire peser l'investissement uniquement sur le contribuable local. A noter qu'elle a également été mise en place pour les deux autres projets que sont la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) et la ligne nouvelle Provence Côte-d'Azur (LNPCA).

Qu'est-ce que la taxe de séjour ?

Certaines communes ou intercommunalités peuvent décider de faire payer une taxe de séjour aux visiteurs séjournant sur leur territoire. Les collectivités déterminent le montant qui est dû par personne et par nuit. Il varie selon le type d'hébergement (hôtel, meublé de tourisme, camping, etc.).

Qui doit payer la taxe de séjour et à qui ?

La taxe de séjour doit être payée par le visiteur qui loge dans l'un des hébergements suivants : palace, hôtel de tourisme, résidence de tourisme, meublé de tourisme ou location de vacances entre particuliers (dont chambre chez l'habitant), chambre d'hôtes, village de vacances, hébergement de plein air (camping, caravanage, aires de camping-cars et parcs de stationnement touristique), port de plaisance.

Le visiteur doit payer la taxe de séjour au logeur, à l'hôtelier, au propriétaire ou au professionnel qui assure le service de réservation par internet pour leur compte. Le montant ainsi perçu est ensuite reversé à la commune ou à l'intercommunalité qui l'ont mise en place.



Qui est exonéré de la taxe de séjour ?

Peuvent être exonérés de la taxe de séjour : les enfants de moins de 18 ans, les titulaires d'un contrat de travail saisonnier employé dans la commune, les bénéficiaires d'un hébergement d'urgence ou d'un relogement temporaire, les personnes occupant des locaux dont le loyer est inférieur à un montant déterminé par le conseil municipal.

Qui paie la taxe additionnelle à la taxe de séjour ?

La taxe additionnelle s'ajoute à la taxe de séjour perçue dans les communes et intercommunalités qui l'ont instaurée dans les départements concernés par le GPSO, de la Gironde, des Landes, du Lot-et-Garonne, des Pyrénées-Atlantiques, de l'Ariège, de la Haute-Garonne, du Gers, du Lot, des Hautes-Pyrénées, du Tarn et de Tarn-et-Garonne. Elle est donc payée par les usagers qui bénéficient de l'amélioration des services dans onze départements des deux régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie. Son assiette est identique à celle de la taxe de séjour, à laquelle elle s'ajoute, à savoir les nuitées dans les hébergements touristiques concernés par la taxe de séjour.

A partir de quand cette fiscalité est-elle mise en place ?

La taxe additionnelle à la taxe de séjour sera mise en oeuvre à compter du 1^{er} janvier 2024.



Quel taux est appliqué à la taxe additionnelle à la taxe de séjour ?

Le taux de la taxe additionnelle à la taxe de séjour est fixée à 34%.

Quel est le montant attendu en termes de participation au projet ?

La recette dépendra du nombre de nuitées et des grilles tarifaires adoptées par les collectivités qui ont mis en place une taxe de séjour. Son montant est estimé à 11 millions d'euros pour l'année 2024.



Comment cette taxe additionnelle est-elle calculée ?

La taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour s'ajoute au tarif délibéré par la collectivité territoriale bénéficiaire de la taxe de séjour pour la catégorie d'hébergement concernée.

Par exemple, une personne séjournant une nuit à Agen en 2024 dans un hôtel de tourisme 3 étoiles paiera 1,34 euros de taxe de séjour, au lieu de 1 euro selon le tarif voté le 23 juin 2022 par l'Agglomération d'Agen.

Comment cette taxe additionnelle est-elle collectée et reversée à la SGPSO ?

La taxe additionnelle de 34 % à la taxe de séjour est collectée par les hébergeurs et les opérateurs numériques.

Elle est reversée à la SGPSO via le trésor public par les collectivités territoriales bénéficiaires de la taxe de séjour, sans besoin de délibération de leur part. La SGPSO finance ensuite le constructeur de la LGV avec ces montants collectés auprès des visiteurs et touristes.

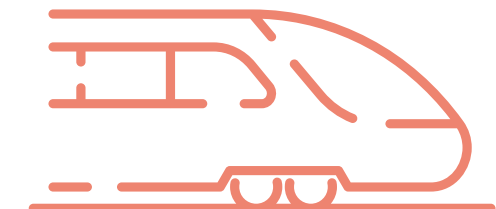
Comment m'assurer que les loueurs saisonniers qui utilisent les plateformes de type AirBnB seront bien mis à contribution ? Je suis hôtelier et je crains que les plateformes ne paient pas !

La taxe de séjour est payée par les personnes qui logent dans un palace, un hôtel de tourisme, une résidence de tourisme, une location de vacances entre particuliers, une chambre d'hôtes, un village de vacances, un hébergement de plein air ou un port de plaisance. La taxe de séjour est réglée auprès de l'hébergeur ou de la plateforme ou du professionnel qui assurent la réservation. Les plateformes en ligne collectent directement la taxe de séjour en fonction du nombre d'occupants, leur âge et le nombre de nuitées. Ce montant s'ajoute au coût de la réservation.

L'hébergeur est chargé de reverser la taxe selon des modalités différentes selon qu'il est sur une plateforme ou non. Dès lors que son activité est régulièrement déclarée, il ne peut échapper à cette obligation. Les autorités locales effectuent régulièrement des contrôles pour s'en assurer.

Nous sommes une famille nombreuse. La taxe de séjour est un surcoût non négligeable. Y a-t-il des exonérations possibles ?

La taxe de séjour peut faire l'objet d'une exonération pour les enfants de moins de 18 ans.



Notes

[illegible][illegible]

Société du Grand Projet du Sud-Ouest
Secrétariat général
8 Esplanade Compans Caffarelli
31 000 Toulouse
sgpsos@sgpsudouest.fr

sgpsudouest.fr (octobre 2023)



