

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° I-1769

présenté par  
Mme Park et Mme Lebec

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:**

I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :

1° À la fin de la seconde phrase du III de l'article 235 *ter* ZF, le montant : « 226 millions d'euros » est remplacé par le montant : « 113 millions d'euros » ;

2° Le III de l'article 302 *bis* ZC du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée : « Le montant de la taxe est plafonné à 8 millions d'euros. »

II. – A. – Les articles 235 *ter* ZF et 302 *bis* ZC du code général des impôts sont abrogés.

B. – Le A du présent II entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2023.

III. – La perte de recettes pour l'État résultant des I et II du présent article est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement propose, conformément à l'engagement pris par le Président de la République le 17 septembre 2021, de supprimer la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et la contribution de solidarité territoriale (CST) d'ici 2023.

Jusqu'en 2020, ces deux taxes finançaient les trains d'équilibre du territoire à travers le compte d'affectation spéciale Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs. Depuis 2021, avec la suppression du compte d'affectation spéciale, elles sont reversées au budget général.

En raison des règles de calcul de l'assiette de la TREF et la CST, ces deux taxes ne sont acquittées que par la SNCF, pour ses activités de train à grande vitesse (TGV). En conséquence, le maintien de la CST et de la TREF pose problème dans un contexte d'ouverture à la concurrence. En effet, l'exploitation des TET pouvant être assurée par d'autres opérateurs que SNCF Voyageurs, tout ou partie du produit de la CST et de la TREF, uniquement acquittée par la SNCF, pourra bénéficier à un de ses concurrents.

Le maintien des deux taxes conduirait à désavantager SNCF Voyageurs vis-à-vis de ses concurrents. Il pénaliserait aussi SNCF Réseau en prélevant une partie des dividendes qui devaient lui revenir pour financer la maintenance voire la modernisation du réseau ferroviaire structurant à hauteur d'au moins 2,8 milliards d'euros par an. Ainsi, il pourrait freiner le développement du train en France, alors même qu'il s'agit du mode de transport de masse le moins polluant.

En 2019 et en 2020, le produit des deux taxes a rapporté 242 millions d'euros, dont 16 millions d'euros pour la CST et 226 millions d'euros pour la TREF. Leur coût pour la SNCF n'était donc pas négligeable et conduisait à renchérir le prix des billets de train de 5 % à 7 %. En 2021, la baisse du chiffre d'affaires de la SNCF conduit à réviser le produit des deux taxes à un montant beaucoup plus faible, évalué à environ 20 millions d'euros. Ce montant devrait néanmoins être plus élevé en 2022 en raison de la reprise partielle du trafic en 2021.

En conséquence, cet amendement propose de supprimer les deux taxes en 2023 et, pour 2022, de plafonner leurs recettes à la moitié du montant prélevé annuellement avant la crise sanitaire, soit 113 millions d'euros pour la TREF et 8 millions d'euros pour la CST.