



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux

Question écrite n° 114670

Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de Mme la ministre du budget, des comptes publics et de la réforme de l'État sur les conséquences sur le budget du transport ferroviaire des régions non électrifiées, de l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) des locomotives thermiques. Dans le cadre de cette nouvelle imposition, le matériel roulant à propulsion thermique (diesel) est davantage imposé que le matériel électrique. Cette imposition supplémentaire est répercutée comme charge d'exploitation, par la SNCF, aux régions gestionnaires du transport régional. De ce fait, les régions comme l'Auvergne, qui ne bénéficient pas d'un réseau électrifié sont doublement pénalisées : un réseau vieillissant, plus vaste et coûteux à entretenir, et un réseau non électrifié davantage imposé. En outre, pour financer ces dépenses supplémentaires, les régions ne peuvent pas bénéficier du « versement transport » des entreprises, calculé en pourcentage de la masse salariale. Aussi, il lui demande de bien vouloir prendre des mesures concrètes visant à compenser l'augmentation des charges d'exploitation du réseau ferroviaire pour les régions les moins bien loties, disposant de voies ferrées non électrifiées.

Texte de la réponse

L'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux (IFER) sur le matériel roulant ferroviaire est une des impositions mises en oeuvre dans le cadre de la réforme de la taxe professionnelle. Elle s'applique aux entreprises ferroviaires faisant circuler des matériels roulants sur le réseau ferré national pour des opérations de transport de voyageurs selon le principe d'une redevance forfaitaire déclinée « à la caisse ». Les paramètres de cette imposition ont été calibrés, autant que faire se peut, dans l'objectif de limiter les impacts globaux de la réforme sur les entreprises ferroviaires, en particulier sur la SNCF et ses différentes branches. L'imposition supplémentaire des matériels diesel souscrit aux objectifs de la politique menée dans le cadre du Grenelle de l'environnement visant à favoriser le recours aux modes de transports les moins polluants. Si la réforme apparaît globalement neutre pour la branche proximités de la SNCF, son incidence pour les régions est variable selon la nature, l'âge ou la taille des parcs de matériels affectés à chacune des activités TER. Dans ce cadre, l'augmentation des charges fiscales refacturées par la SNCF à la région Auvergne représente un peu plus de 2 % du total de sa facture TER. Cette question de l'impact de la réforme de la taxe professionnelle sur les différentes branches de la SNCF a été examinée dans le cadre d'un groupe de travail mis en place par les services du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration suite à la réunion de la commission consultative d'évaluation des charges en décembre 2010. Elle s'inscrit dans le cadre plus général du financement du transport ferroviaire régional, dans un contexte marqué par une évolution des recettes des autorités organisatrices moins favorable que celle des dépenses. Ces questions essentielles pour les collectivités régionales ont vocation à être examinées en détail dans le cadre des assises du ferroviaire, qui se dérouleront jusqu'au mois de décembre 2011.

Données clés

Auteur : [M. André Chassaigne](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (5^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 114670

Rubrique : Impôts locaux

Ministère interrogé : Budget, comptes publics et réforme de l'État

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 19 juillet 2011, page 7767

Réponse publiée le : 15 novembre 2011, page 12033