

ASSEMBLÉE NATIONALE

11 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-1352

présenté par
M. Simian et Mme Cattelot

ARTICLE 32

I. – À la fin de l’alinéa 1, substituer au montant :

« 117,2 millions d’euros »

le montant :

« 132,3 millions d’euros ».

II. – En conséquence, après le même alinéa, insérer l’alinéa suivant :

« *I bis.* – À la fin du III de l’article 235 *ter* ZF du code général des impôts, le montant : « 226 millions d’euros » est remplacé par le montant : « 211 millions d’euros ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le compte d’affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » porte la compensation financière annuelle versée par l’État à SNCF Mobilités pour l’exploitation des lignes Intercités ainsi que, depuis 2018, la compensation aux régions qui ont repris certaines de ces lignes.

En 2019, les dépenses de ce CAS seront en baisse car, pour les lignes transférées à la région Normandie, aucune participation aux frais d’exploitation n’a été demandée à l’État.

Il en résulte un moindre besoin de financement de 24 millions d’euros.

L'article 32 du projet de loi de finances répercute la totalité de cette baisse sur la fraction de la taxe d'aménagement du territoire (TAT) affectée au CAS, c'est-à-dire sur la contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

En revanche, les niveaux de financements provenant des activités TGV de la SNCF ne sont pas modifiés : le PLF maintient les montants de la contribution de solidarité territoriale (CST) et de taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF).

Il en résulte un accroissement de la part des financements du CAS pesant sur le ferroviaire, et une diminution de la part provenant des autoroutes.

Pourtant, dans une logique de report modal, il ne convient pas de diminuer la part du financement provenant des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Dans le contexte de la mise en œuvre du nouveau pacte ferroviaire, il convient en outre d'adresser un signal favorable aux acteurs de la SNCF qui vont dynamiser l'offre ferroviaire en France.

Cet amendement vise donc à maintenir la clé de répartition actuelle entre les deux sources de financements.

La baisse de 24 millions d'euros des prélèvements est donc répartie entre les deux secteurs :

- pour 37 % sur la fiscalité autoroutière par une baisse de la TAT de 8,9 millions d'euros ;
- pour 63 % sur la fiscalité ferroviaire par une baisse de la TREF de 15 millions d'euros.

En conséquence, cet amendement :

- rehausse à 132,3 millions d'euros la fraction de la TAT affectée au CAS, au IV de l'article 65 de la loi n°2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011
- ramène à 211 millions d'euros, contre 226 millions d'euros actuellement, le plafond de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires affecté au CAS, défini à l'article 235 ter ZF du code général des impôts.

Modifications opérées par l'article 32 du projet de loi de finances

	Recettes 2018	Recettes 2019	Évolutions	
TOTAL	383,2	359,2	-24	-6,3 %
Fraction de la taxe d'aménagement du territoire (autoroutes)	141,2	117,2	-24	-17 %
<i>part des autoroutes</i>	36,8 %	32,6 %		
Contribution de solidarité territoriale	16	16	0	0 %

Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	226	226	0	0 %
<i>total fiscalité ferroviaire</i>	242	242		
<i>part du ferroviaire</i>	63,2 %	67,4 %		

Modifications proposées par l'amendement

	Recettes 2018	Recettes 2019	Évolutions	
TOTAL	383,2	359,2	-24	-6,3 %
Fraction de la taxe d'aménagement du territoire (autoroutes)	141,2	132,3	-8,9	-6,3 %
<i>part des autoroutes</i>	36,8 %	36,8 %		
Contribution de solidarité territoriale	16	16	0	0 %
Taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires	226	210,9	-15,1	-6,7 %
<i>total fiscalité ferroviaire</i>	242	226,9		
<i>part du ferroviaire</i>	63,2 %	63,2 %		