

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 novembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-2223

présenté par

M. Simian, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément, M. Colombani, Mme De Temmerman, Mme Dubié, Mme Frédérique Dumas, M. François-Michel Lambert, M. Lassalle, M. Molac, M. Nadot, M. Pancher et Mme Pinel

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 41, insérer l'article suivant:**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur l'opportunité de supprimer la contribution de solidarité territoriale et la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires dans le projet de loi de finances pour 2023 afin de rendre plus lisible le financement des trains d'équilibre du territoire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Après la suppression du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transports conventionnés de voyageurs » dans le PLF pour 2021, première étape positive dans la réforme du financement des trains d'équilibre du territoire (TET), il est nécessaire d'aller plus loin au travers d'une suppression de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et de la contribution de solidarité territoriale (CST). Le Gouvernement pourrait utilement avant le PLF pour 2023 remettre au Parlement un rapport sur le sujet.

La taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires (TREF) et la contribution de solidarité territoriale (CST), qui financent les trains d'équilibre du territoire (TET), sont uniquement portées par l'activité TGV de la SNCF. Ces deux impôts ne sont plus adaptés à l'environnement concurrentiel que va connaître SNCF Voyageurs dès 2021 lorsque l'exploitation des TET pourra être assurée par d'autres opérateurs.

En outre, le dispositif de CST-TREF taxe spécifiquement le TGV et réduit sa capacité de développement alors même qu'il s'agit du mode de transport de masse le plus vertueux pour ce qui

est des émissions de gaz à effet de serre et que les autres modes de transport concurrents ne supportent pas de taxation de ce type.

Par ailleurs, ces taxes prélèvent au bénéfice du budget de l'Etat une partie des bénéfices de TGV qui devraient revenir à SNCF Réseau pour financer les investissements dans la régénération de l'infrastructure (via le dividende alimentant le fonds de concours). Ces prélèvements ne sont pas conforme avec l'esprit de la réforme du « pacte ferroviaire » de 2018.

Enfin, dans une conjoncture très violemment dégradée par l'impact du Covid, ces deux taxes représentent des charges additionnelles non soutenables. D'après la SNCF, ils représentent en moyenne 8 % du prix d'un billet de train. En outre, le montant acquitté en 2020 sur les résultats 2019 s'élève à 242 M€ (226 M€ de TREF + 16 M€ de CST). Maintenir ces taxes sur une activité qui mettra plusieurs années à se redresser apparaît donc dommageable pour l'ensemble du système ferroviaire (au-delà même de la capacité à établir une taxation en 2021 en raison des résultats négatifs de 2020) et pour la transition écologique dans le secteur de la mobilité.