Effets pour les finances publiques et impacts fiscaux

Version du 1er octobre 2014

1. Introduction

Cette fiche présente les principes et modalités d'analyse de l'effet d'un projet pour les finances publiques.

L'effet pour les finances publiques est entendu, dans cette fiche, au sens de la variation des dépenses publiques nettes pour les administrations publiques.

Le calcul de l'effet sur les dépenses publiques nettes est nécessaire à la mise en œuvre du coût d'opportunité des fonds publics (COFP) et du prix fictif de rareté des fonds publics (PFRFP).

Outre les dépenses directes et les recettes du projet, la présente fiche fournit une aide pour l'inventaire des taxes, redevances et cotisations à prendre en compte. Cet inventaire doit, en tout état de cause, être adapté et cohérent, au cas par cas, et justifié par rapport au projet et aux ressources qu'il utilise.

A titre indicatif, la liste en annexe fournit un aide-mémoire des taxes à considérer. Les taux de taxe 2014 sont précisés mais il convient de se référer aux valeurs en vigueur à la date de l'évaluation. En l'absence de règles d'évolutions pluriannuelles affichées, l'hypothèse est que les niveaux ou les taux de taxes sont constants dans le temps.

2. Méthode et modalités de mise en œuvre

2.1. Principes généraux

Les dépenses publiques nettes recouvrent l'ensemble des flux financiers directement induits par le projet dans les comptes des administrations publiques.

Ces dépenses couvrent :
- les dépenses publiques directes du projet (dont les subventions) afférentes à l'investissement, l'entretien, l'exploitation ;
- les recettes publiques d'exploitation des services de transports liés au projet ;
- le produit des taxes et redevances sur les ressources foncières utilisées par le projet ;
- le produit des taxes et redevances sur les équipements et matériels d'exploitation des services de transports liés au projet ;
- le produit des taxes et redevances sur les services de transport (trafics) liés au projet ;
- le produit des taxes et redevances sur l'activité des opérateurs qui est affectée par le projet (bénéfices des sociétés notamment) ;
- le produit des taxes et redevances perçues sur les ressources (biens et services) mobilisés pour la construction, l'entretien, l'exploitation liée au projet (TVA notamment).

Lorsque c'est justifié par l'analyse des effets sur l'emploi, le produit des taxes et cotisations liées à l'emploi mobilisé pour la construction, l'entretien, l'exploitation liée au projet peut être également pris en compte. Il est alors présenté de façon séparée des effets ci-dessus.

La dépense publique nette ne couvre a priori pas les taxes, redevances et cotisations perçues par des effets qui peuvent être considérés comme de second rang, i.e. :

- pour la production des biens et services mobilisés par le projet, ou des équipements d'exploitation pour les services liés au projet (par exemple, les taxes foncières, les cotisations sociales ou l'impôt sur les bénéfices perçus pour la production des matériaux nécessaires aux chantiers ne sont pas pris en compte) ;
- sur les dépenses des usagers des transports pour l'achat, le renouvellement et l'entretien de leurs véhicules ;
- par l'effet de la redistribution des revenus aux ménages.

On entend par services liés au projet l'ensemble des services de transports affectés par le projet, y compris sur des modes ou des liaisons concurrents ou complémentaires du projet.

La dépense publique nette est calculée en variation entre l'option de projet et l'option de référence.

L'analyse porte sur l'ensemble de la sphère publique. Les administrations publiques regroupent, au sens de l'INSEE[1], l'ensemble des unités institutionnelles dont la fonction principale est de produire des services non marchands ou d'effectuer des opérations de redistribution du revenu et des richesses nationales. Elles tirent la majeure partie de leurs ressources de contributions obligatoires. Le secteur des administrations publiques comprend les administrations publiques centrales, les administrations publiques locales et les administrations de sécurité sociale.

Il convient, pour éviter les doubles comptes, de neutraliser les transferts entre administrations publiques, notamment de taxes ou de subventions, et ne considérer que les flux liés à des entités en dehors du champ public.

Pour ce qui concerne la TVA, plusieurs options sont proposées :

- option 1 (calcul simplifié) : ignorer les variations de recettes de TVA dans le calcul des effets du projet sur les finances publiques ;
- option 2 (intermédiaire) : calculer les variations, entre l'option de projet et l'option de référence, des recettes de TVA liées aux dépenses de transport uniquement ;
- option 3 (calcul détaillé) : réaliser un bilan désagrégé des variations de TVA entre les options de référence et l'option de projet, en tenant compte :
    - d'une part, des taux différentiés entre biens et services (notamment du taux réduit s'appliquant aux services de transport) ;
    - d'autre part, d'un impact du projet de transport sur les dépenses de consommation des ménages en autres biens et services. On considérera que le projet de transport ne modifie pas le niveau global de consommation de biens et services des ménages i.e. qu'une variation des dépenses de transport se traduit par une variation en sens opposé des dépenses d'autres biens et services[2]. On ajoutera donc aux variations de recettes de TVA directement liées au projet de transport, une variation « indirecte » de recettes de TVA égale aux variations de dépenses TTC de transport des ménages multipliées par le taux moyen t* de TVA du panier de consommation des ménages français (t* est égal à 13.7 % en 2013) et divisé par (1+t*).

[1] cf. http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/administrations-publiques.htm

[2] Il semble en effet raisonnable de considérer, en première analyse, que le taux d'épargne des ménages n'est pas affecté par une faible variation des dépenses de transport.

2.2. *Prise en compte dans la VAN-SE*

Le bilan net pour les finances publiques vise à la prise en compte des effets distorsifs des prélèvements publics sur l'économie (ainsi que d'une éventuelle rareté des fonds publics).

Encadré : principes et illustrations simplifiés de calcul du bilan net pour les finances publiques

On considère un acteur public qui peut, pour un service de transports de coût C et générant des recettes R :

- subventionner en partie le service de transport (taux de subvention = σ)
- bénéficier directement de certaines recettes R_1
- bénéficier de taxes sur les autres recettes (taux de taxe = τ)
- bénéficier de taxes sur les ressources directement mobilisés par le service de transport, supposées représentées par son coût (taux de taxe = ρ)

Bilan pour les finances publiques : $- C . \sigma + R_1 + (R- R_1). \tau + C . \rho$

La prise en compte des effets distorsifs des prélèvements publics sur l'économie (ainsi que d'une éventuelle rareté des fonds publics), revient à substituer, au sein du bilan collectif, le bilan ci-dessus, par un bilan corrigé au titre du COFP (et, le cas échéant, du PFRFP), avec un facteur de correction μ (et le cas échéant, φ) :

Bilan net pour les finances publiques à prendre en compte dans le calcul de la VAN SE :

$$[- C . \sigma + R_1 + (R- R_1). \tau + C . \rho] * (1+\mu) * (1+ \varphi) \approx [- C . \sigma + R_1 + (R- R_1). \tau + C . \rho] * (1+\mu+\varphi)$$

Cette correction est à appliquer à chaque flux annuel de dépense publique nette.

L'actualisation de ces flux au sein de la VAN-SE se fait selon les règles de l'actualisation de la VAN-SE (fournies respectivement dans la fiche sur la monétarisation et les indicateurs socio-économiques, et dans la fiche sur la prise en compte du risque systémique et le système d'actualisation).

2.3. Bilan net actualisé pour les finances publiques.

Par ailleurs, on peut calculer un bilan net actualisé pour les finances publiques, qui consiste à actualiser les flux annuels de dépenses publiques nettes.

Encadré : bilan net actualisé pour les finances publiques : présentation illustrative simplifiée

Si le taux d'actualisation pertinent pour l'acteur public est a, et en supposant les taux de taxes constants, le bilan net actualisé est :

$$\Sigma [1 / (1+a)^t] * [- C_t . \sigma + R_{1t} + (R_t- R_{1t}). \tau + C_t . \rho]$$

Sur la base des flux de dépenses publiques, on peut alors calculer la VAN-FP (Valeur actualisée nette du point de vue des finances publiques) du projet pour la personne publique étudiée, égale à la somme des flux espérés actualisés au coût moyen du financement de la personne publique.

Le coût moyen du financement à retenir dépend de la personne publique concernée, et notamment de sa qualité de crédit qui dépasse largement l'analyse du seul projet[3].

[3] La qualité de crédit d'une administration publique est liée à sa gestion et à sa capacité à mobiliser les ressources, notamment fiscales, permettant de financer ses dépenses, plutôt qu'à la seule analyse de risques du projet étudié. En ce sens, il s'agit d'un financement « sur bilan » de la puissance publique.

Les administrations publiques ne se financent pas en fonds propres, le coût de leur financement peut être pris égal au taux sans risque (dans le cas de l'Etat, le taux de rendement actuariel d'une obligation de type OAT de durée la plus proche de la durée du projet étudié ; dans le cas d'une collectivité, le coût de l'endettement, soit auprès d'une banque, soit par emprunt obligataire), majoré si besoin d'une prime de risque liée à la nature du projet.

2.4. Composantes des flux de dépenses publiques

Flux d'investissement

Le montant et l'échéancier de l'investissement initial requis par le projet dépendent du montage retenu, et reflètent les seuls flux d'investissement payés par la personne publique étudiée : ainsi, dans le cas d'un projet réalisé en concession, seule la subvention d'investissement éventuelle est prise en compte, puisque l'investissement lui-même est supporté par le titulaire privé du contrat. Dans le cas d'un PPP de type contrat de partenariat, les flux d'investissement pris en compte incluent, outre la subvention éventuelle, la fraction « investissement » des loyers annuels versés par la personne publique au titulaire du contrat, qui correspond au coût de l'investissement initial. Ces loyers sont versés à partir de la mise à disposition de l'ouvrage et jusqu'à la fin du contrat.

Il convient d'inclure dans le coût d'investissement initial l'ensemble des immobilisations et frais liés à la réalisation du projet, notamment : coûts de construction, acquisition de matériel, acquisitions foncières, mesures compensatoires, coût de maitrise d'ouvrage – y compris en cas de maitrise d'ouvrage publique, les frais financiers intercalaires immobilisés,...

Un apport en nature d'une personne publique correspond, d'un point de vue comptable, à une subvention d'investissement d'une valeur égale à la valeur nette comptable du bien remis. Toutefois, cet apport ne sera pris en compte dans l'analyse financière du projet que s'il a un impact budgétaire réel pour la personne publique. Ainsi, un apport correspondant à une dépense déjà réalisée et dont la remise n'entraîne pas de perte de recettes n'est pas comptabilisé dans l'analyse financière. A contrario, un éventuel paiement perçu par la personne publique en contrepartie de cet apport en nature (« droit d'entrée ») doit être pris en compte comme une recette dans les flux d'investissement.

Flux d'exploitation

Les revenus d'exploitation du projet revenant à la personne publique sont constitués des revenus perçus par la personne publique, soit directement auprès des usagers du projet (s'agissant par exemple d'établissements publics exploitant un ouvrage ou de projets gérés en régie, même si ce projet fait l'objet d'un contrat de PPP pour les volets construction et entretien), soit auprès de la société d'exploitation du projet (par ex : régie intéressée, recettes annexes partagées dans le cas d'un contrat de partenariat, mise en œuvre des clauses de « retour à bonne fortune » dans le cas d'une concession, dividendes perçus dans le cas d'un actionnariat public de la société de projet,...).

Les charges d'exploitation C_i incluent les coûts d'exploitation, d'entretien, de maintenance, de renouvellement et le cas échéant de financement à la charge de la personne publique, les « loyers » de fonctionnement d'un contrat de partenariat (correspondant aux prestations de financement, d'entretien-maintenance, de renouvellement et de gestion courante) ainsi que les subventions d'exploitation éventuellement dues durant la vie du projet.

Fiscalité

Les impôts et taxes sont un élément majeur de l'impact du projet à prendre en compte pour mesurer l'impact financier pour les personnes publiques. Il convient de prendre en compte les variations de recettes fiscales directement induites par le projet entre les options de projet et de référence. Le traitement de la TVA est détaillé supra.

Une liste indicative des taxes générales à prendre en compte dans l'analyse est fournie en annexe. Cette liste a vocation à être complétée selon le mode et les caractéristiques du projet.

Annexe 1 : Impôts et taxes

La liste des impôts et taxes ci-dessous n'est pas exhaustive[4]. Cependant, elle couvre la majorité des variations de recettes fiscales et on peut considérer que certaines taxes versées par les usagers (notamment taxe à l'essieu ou bonus – malus) sont négligeables pour le calcul socio-économique (la variation de recette de ces taxes est négligeable dans le cas d'un projet de transport car elles sont très faibles une fois ramenées aux veh.km).

Le tableau ci-dessous[5] récapitule la liste des impôts et taxes, en distinguant ceux et celles qui peuvent souvent être négligés pour le calcul.

L'annexe 2 précise les modalités de calcul de la valeur locative, dans le cas des projets routiers.

[4] En particulier, elle pourrait être complétée par les taxes des secteurs autres que le routier et le ferroviaire.

[5] Pour mettre pleinement en œuvre les indications fournies, il importe de préciser qu'il convient de disposer, pour les projets routiers, des données sur :

- le montant du chiffre d'affaires réalisé par la société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national, tel qu'il apparaît dans les comptes définitifs au titre de l'année précédant l'année du versement ;
- la valeur locative foncière des biens immobiliers de l'entreprise.

		Taxe[6]	Abréviation	Valeur au 1er janvier 2014	Particularité
Opérateurs	Tous	**Taxe sur la Valeur Ajoutée**	TVA	20%, appliqué aux coûts HT	Les sociétés concessionnaires récupèrent la TVA sur les coûts.
		Contribution Economique Territoriale	CET = CFE + CVAE	(25,59%*Valeur Locative)+(1,5%*Valeur Ajoutée Annuelle)	Possibilité de dégrèvement de la CVAE si: Valeur Ajoutée Annuelle < 152 000 €
		Impôt sur les Sociétés	IS	34,43%*EBE	15% pour les entreprises qui font moins de 7 630 000 € de CA
		Contribution Sociale de Solidarité des Sociétés *	C3S	0,13%*Chiffre d'Affaires	Non prélevé si le CA > 760 000 €
		Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties*	TFPB	Différents taux en fonction des échelles territoriales	Exonération permanente pour les propriétés appartenant à l'Etat, affectées à un service public ou d'utilité générale et non productives de revenus
		Taxe Foncière sur les Propriétés Non Bâties *	TFPNB	Différents taux en fonction des échelles territoriales	
		Taxe Additionnelle sur la FTPBN *	TAFTPBN	(Somme des taux régionaux et départementaux de la TFPBN) * 1,0485	
		Taxe d'Aménagement*	TA	Différents taux en fonction des échelles territoriales	Exonération permanente pour les constructions et aménagements destinés à être affectés à un service public fixé par en conseil d'Etat
		Redevance d'Archéologie Préventive *	RAP	Dépend des travaux réalisés	
	Routier / Routier Concédé	Taxe Foncière sur les Propriétés Bâties *	TFPB	Valeurs fixées par le Code Général des Impôts	
		Taxe d'Aménagement du Territoire	TAT	0.00732 € / veh.km	Ne s'applique pas sur les itinéraires hors péage
		La Redevance Domaniale	RD	[13 740*Longueur du réseau concédé + (0,055*Recettes de péage HT)]*0,3	
	Ferroviaire	Imposition Forfaitaire pour les Entreprises de Réseaux	IFER	Taux variant selon le type d'engin	
		Contribution de Solidarité Territoriale *	CST	Calcul complexe régi par la Loi de Finances 2011	
		Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires *	TREF	Calcul complexe régi par la Loi de Finances 2011	
		Taxe de Financement de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaire *	ARAF	Calcul complexe régi par le Code Général des Impôts	
		Taxe de Financement de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire	EPSF	0,50%*Montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national	
Usagers	Routier	**Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques**	TICPE	Valeurs fixées par le Code Général des Douanes Pour les VL = 0,4784 €/L Pour les PL = 0,4284 €/L	Récupération partielle par les PL (4% en moyenne, variable selon les régions)
		Péage de transit poids-lourds		Valeurs fixées par le Code Général des Impôts	En attente de l'entrée en vigueur
		TVA sur les dépenses de transport des usagers	TVA	20%	Les PL récupèrent la TVA
	TC	**Taxe sur la valeur ajoutée appliquée au transport de voyageur**	TVA (TV)	10%	

6 Celles signalées par un * peuvent souvent être négligées pour simplifier le calcul.

1. Taxes versées par les opérateurs et les gestionnaires de réseaux

La Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA)

L'article 256 B du code général des impôts dispose que les personnes morales de droit public sont assujetties à la TVA pour les opérations de transport de biens (à l'exception de ceux effectués par la Poste) et de transport de personnes. Par ailleurs, les activités relevant du secteur des transports sont donc soumises à la TVA, tant la livraison de biens (construction d'ouvrage, acquisition de matériel) que la prestation de services de transport. L'acquisition d'un ouvrage ou d'un bien par une personne publique, qu'elle soit réalisée en maîtrise d'ouvrage publique ou en PPP, entre également dans le champ d'assujettissement de la TVA.

Une subvention versée par une personne publique n'est, quant à elle, pas soumise à la TVA si elle n'a pas de lien direct et immédiat avec le prix payé par l'usager, et même si elle participe indirectement à la formation de ce prix[7]. Sont donc considérées hors du champ d'application de la TVA les subventions d'investissement (destinées à couvrir tout ou partie du coût d'un bien), les subventions de fonctionnement (destinées à ne couvrir qu'une partie des frais d'exploitation), les subventions d'équilibre (destinées à couvrir a posteriori un déficit) ou encore le versement transport qui peut être perçu par une collectivité qui exploite en régie un service de transport public de voyageurs.

Les loyers versés dans le cadre d'un contrat de partenariat correspondent à la contrepartie directe du service rendu par le titulaire privé du contrat, et sont donc soumis à la TVA.
La TVA peut être comptabilisée comme une recette ou une dépense :

- les paiements de TVA par une collectivité publique sont pris en compte comme dépenses de cette collectivité. Ces paiements peuvent toutefois être remboursées en partie via le fonds de compensation de la TVA (FCTVA), sous certaines conditions d'éligibilité définies aux articles L.1615-1 à L.1615-12 du code général des collectivités territoriales ;
- la collecte de la TVA est une recette fiscale de l'Etat : cette recette est calculée sur la seule fraction de la TVA collectée n'ouvrant pas droit à déduction, c'est-à-dire celle versée par l'usager final du bien ou du service considéré.

Le taux de TVA est pris égal à 20 % de façon générale. Cependant il peut être différent pour certains cas particuliers spécifiques au secteur considéré (notamment dans les secteurs ferroviaire et routier).

La Contribution Economique Territoriale (CET)

La CET a été mise en place en 2010, en substitution de la taxe professionnelle. Elle se décompose en :

- la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), qui est assise sur la valeur locative foncière des biens immobiliers de l'entreprise (hors bien mobiliers et équipements) passibles d'imposition au titre des taxes foncières et affectés à un usage professionnel.
  La CFE est perçue par les communes ou les intercommunalités, qui révisent son taux chaque année. En l'absence d'informations plus précises sur le taux antérieur, on utilisera le taux moyen constaté en 2012 au niveau national égal à 25,59 %;

[7] *Voir Instruction N°100 du 16 juin 2006 de la Direction Générale des Impôts, « TVA. SUBVENTIONS DIRECTEMENT LIEES AU PRIX D'OPERATIONS IMPOSABLES »*

- la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), due par les entreprises dont le chiffre d'affaires annuel est supérieur à 152 500 euros.
  La CVAE est égale à 1,5 % de la valeur ajoutée annuelle de l'entreprise, telle que définie à l'article 1586 sexies du code général des impôts comme la différence entre le chiffre d'affaires (comprenant notamment les ventes, produits de gestion courante, subventions d'exploitation,...) et les charges d'exploitation.
  Le produit de la CVAE est partagé entre les communes et intercommunalités (26,5 %), les départements (48,5 %) et les régions (25 %).
  Lorsque le chiffre d'affaires annuel est inférieur à 50 millions d'euros, les entreprises bénéficient d'un dégrèvement progressif sur la CVAE, pris en charge par l'Etat.

La somme des montants dus au titre de la CVAE et de la CFE est plafonnée à 3 % de la valeur ajoutée servant de base au calcul de la CVAE.

L'Impôt sur les sociétés (IS)

L'impôt sur les sociétés concerne les bénéfices de certaines sociétés et personnes morales. Les entreprises sont imposables à l'IS sur les bénéfices réalisés uniquement en France.
Le taux de l'IS est de 33,33 % auquel s'ajoute la contribution sociale sur l'IS, égale à 3,3 % de l'IS, portant le taux global à 34,43 %. L'IS est perçu par l'Etat.

Contribution sociale de solidarité des sociétés (C3S)

La C3S est définie par l'article L-651 du code de la sécurité sociale. Acquittée par les sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 760 000 euros, elle est perçue par l'Etat et destinée à participer au financement du régime de sécurité sociale.
Elle est égale à 0,13 % du chiffre d'affaires hors taxes de l'entreprise.

Taxe foncière sur les propriétés bâties (TFPB)

La TFPB s'applique aux bâtiments, aux installations destinés à abriter des personnes ou des biens, ainsi qu'aux ouvrages d'art et voies de communications. L'article 1382 pose toutefois une exonération permanente pour les propriétés appartenant à l'État, affectés à un service public ou d'utilité générale, et non productifs de revenus.

Collectée par les communes, intercommunalités et départements, elle a pour assiette la valeur locative cadastrale de l'immeuble, diminuée d'un abattement forfaitaire de 50 %. Les taux applicables sont fixés par les collectivités, qui les révisent annuellement. En l'absence d'informations plus précises, on utilisera les taux moyens constatés en 2012, soit 14,92 % pour les départements, 20,04 % pour les communes, 12,07 % pour les communautés urbaines et 4,30 % pour les communautés de communes.

Taxe foncière sur les propriétés non bâties (TFPNB) et taxe additionnelle (TAFPNB)

La TFPNB s'applique aux propriétés non bâties, notamment les sols occupés par des chemins de fer. Toutefois, les propriétés et voies publiques, fleuves, voies navigables et terrains soumis à la taxe foncière sur les propriétés bâties sont exonérées de cette taxe.

Collectée par les communes et intercommunalités, cette taxe a pour assiette la valeur locative cadastrale de la propriété non bâtie, diminuée d'un abattement forfaitaire de 20 %.

Les taux applicables sont fixés par les collectivités, qui les révisent annuellement. En l'absence d'informations plus précises, on utilisera les taux moyens constatés en 2012, soit

48,79 % pour les communes, 22,21 % pour les communautés urbaines et 11,74 % pour les communautés de communes.

Par ailleurs, la TAFPNB est perçue par les communes et les intercommunalités, correspondant au transfert vers ces collectivités des parts départementale et régionale de la TFPNB. Ayant la même assiette que la TFPNB, le taux de la taxe additionnelle est égal à la somme des taux départementaux et régionaux de la TFPNB, applicables en 2010, multipliée par un coefficient de révision égal à 1,0485 pour l'année 2014, puis fixé par les collectivités pour les années suivantes.

Taxe d'aménagement (TA)

La taxe d'aménagement, instituée par les articles L331-1 et suivants du code de l'urbanisme, s'est substituée à la taxe locale d'équipement depuis mars 2012 pour financer les équipements publics. Elle s'applique aux opérations d'aménagement, de construction, de reconstruction et d'agrandissement des bâtiments, installations ou aménagements de toute nature soumises à un régime d'autorisation au titre du code de l'urbanisme. Les constructions et aménagements destinés à être affectés à un service public dont la liste est fixée par un décret en conseil d'Etat en sont toutefois exonérés.

La taxe d'aménagement est due par les bénéficiaires des autorisations à compter de leur date de délivrance. Elle est perçue par les communes ou intercommunalités, les départements, et par la région Île-de-France.

L'assiette de cette taxe est la valeur de la surface de construction (fixée en 2014 à 712 € /m², ou 807 € /m² en Île-de-France, et révisée avec l'indice du coût de la construction) majorée de la valeur des aménagements et installations définis à l'article L331-13. Les taux sont fixés par les collectivités : le taux de la part communale est compris entre 1 % et 5 %, le taux de la part départementale est inférieur à 2,5 % et le taux de la part régionale est inférieur à 1 %.

Redevance d'archéologie préventive (RAP)

Instituée par l'article L524-2 du code du patrimoine, la redevance d'archéologie préventive est destinée à financer l'institut national de recherches archéologiques préventives, en charge des opérations de diagnostic et de fouilles archéologiques. La RAP est due par les personnes projetant l'exécution de travaux qui sont :

- soumis à une autorisation ou une déclaration préalable en application du code de l'urbanisme ;
- ou qui donnent lieu à une étude d'impact en application du code de l'environnement ;
- ou qui, dans les cas des autres travaux d'affouillement, sont soumis à déclaration administrative préalable selon les modalités fixées par décret en Conseil d'État.

Le fait générateur du paiement de cette redevance est, respectivement, pour chacun des trois cas mentionnés ci-avant :

- la délivrance de l'autorisation de construire ou d'aménager, la délivrance du permis modificatif, la naissance d'une autorisation tacite de construire ou d'aménager, la décision de non-opposition à une déclaration préalable ou, en cas de construction sans autorisation ou en infraction aux obligations résultant de l'autorisation de construire ou d'aménager, le procès-verbal constatant les infractions ;
- l'acte qui décide, éventuellement après enquête publique, la réalisation du projet et en détermine l'emprise ;
- le dépôt de la déclaration administrative préalable.

Le montant de la RAP est calculé comme suit :

- pour les travaux correspondant au premier tiret ci-avant, la RAP est égale à 0,40 % de la valeur de l'ensemble immobilier servant d'assiette au calcul de la taxe d'aménagement ;
- pour les travaux correspondant aux tirets suivants, la RAP est calculée comme la surface au sol des travaux, nécessaires à la réalisation des aménagements sur lesquels portent l'étude d'impact ou soumis à la déclaration administrative préalable, multipliée par un montant de 0,50 €/m², indexé sur l'indice du coût de la construction (soit 0,51 €/m² en 2012 et 0,53 €/m² en 2013).

- *Les spécificités des projets routiers*

<u>Taxe foncière sur les propriétés bâties, pour les projets routiers concédés</u>

Les autoroutes, tant les voies de circulation que leurs dépendances, constituent des propriétés bâties[8]. Le code général des impôts dispose que la taxe foncière frappe les propriétés bâties (article 1380) et non bâties (article 1393) de toute nature sises en France, à l'exception de celles qui en sont expressément exonérées par les dispositions du présent code. Les articles 1382 (propriétés bâties) et 1394 (propriétés non bâties) posent des exonérations permanentes pour un immeuble remplissant de manière cumulative les trois conditions suivantes :

- appartenir à l'État ;
- être affecté à un service public ou d'utilité générale ;
- et ne pas être productif de revenus.

Si les autoroutes non concédées et les routes nationales, non productrices de revenus, ne sont pas soumises à cette taxe, la perception d'un péage a soulevé des débats, concernant les autoroutes concédées. Leur soumission à la taxe foncière sur les propriétés bâties est incontestable depuis la loi de finances rectificative adoptée le 31 décembre 1986, qui a modifié les articles 1382 et 1394 du code général des impôts par l'adjonction de l'alinéa suivant : « Les immeubles qui sont incorporés gratuitement au domaine de l'État, des collectivités locales ou des établissements publics, en vertu d'une convention, sont imposables jusqu'à l'expiration de celle-ci ».

L'État est le redevable légal de la taxe foncière afférente au réseau autoroutier concédé, car il reste le propriétaire des terrains d'assiette de la concession, nonobstant le contrat de concession.

Toutefois, les cahiers des charges des sociétés concessionnaires stipulent que « tous les impôts et taxes établis ou à établir relatifs à la concession, y compris les impôts relatifs aux immeubles de la concession, sont acquittés par la société concessionnaire ». Les avis d'imposition à la taxe foncière sont donc émis au nom de l'Etat, qui peut ensuite se retourner vers la société concessionnaire concernée, en se basant sur le cahier des charges, pour obtenir le remboursement de ce qu'il a payé.

La taxe foncière est assise sur la valeur locative des autoroutes et de leurs dépendances, telle qu'elle est fixée à l'article 1501–II du code général des impôts :

- 4,85 euros par mètre linéaire pour les voies de circulation, les échangeurs et les bretelles de raccordement ;

[8] *Conseil d'Etat, 18 juin 1984, Cofiroute : « En raison de l'importance des travaux qu'exige leur construction, notamment en ce qui concerne leurs infrastructures, les autoroutes constituent, par nature, des propriétés bâties ».*

- 0,61 euro par mètre carré de superficie comportant un revêtement pour les aires de repos, de services, de stationnement et leurs voies d'accès ainsi que pour les zones d'élargissement des gares de péage ;
- 2 725,79 euros pour chaque plate-forme de péage, y compris les auvents et les locaux de contrôle situés à proximité ; cette somme est augmentée de 1 166,54 euros par voie de gare de péage

La taxe d'aménagement du territoire (TAT), pour les projets routiers concédés

La taxe d'aménagement du territoire (TAT) est une taxe perçue par l'Etat, supportée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elle est assise sur le nombre de kilomètres parcourus par les usagers, qui résulte du produit des trafics enregistrés en gare de péage (nombre de véhicules ayant acquitté le péage) par les longueurs des trajets parcourus correspondants. La TAT ne s'applique pas sur les itinéraires hors péage.

En système de péage fermé (ticket à l'entrée et paiement à la sortie ou inversement), les trajets sont calculés sur la base des longueurs effectives des tronçons d'autoroutes parcourus, d'échangeur à échangeur.

En système de péage ouvert (péage à l'entrée et sortie libre ou inversement) ou en extrémité de système fermé (tronçon postérieur à un péage), les trajets sont calculés sur la base du kilométrage correspondant à la moyenne des trajets possibles de la section de tarification concernée.

L'article 66 de la loi de finances pour 2011 (n°2010-11657 du 29 décembre 2011) a augmenté le tarif de la TAT à 7,32 € pour 1000 véhicules*kilomètres.

La redevance domaniale (RD), pour les projets routiers concédés

La redevance domaniale (ou redevance pour occupation du domaine public) a été instituée par le décret n°97–606 du 31 mai 1997, qui en a fixé les modalités de calcul et de perception dans le cadre de l'article R.122–27 du code de la voirie routière. Perçue par l'Etat, elle constitue la contrepartie de l'avantage que les sociétés tirent de l'occupation du domaine public. Son calcul se réfère à la réalité économique objective que constitue pour les sociétés la valeur locative des biens de l'Etat mis à leur disposition.

Dans le cas des projets autoroutiers concédés, le montant de la RD est proportionnel à la fois à la longueur du réseau de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire et au chiffre d'affaires qu'il perçoit sur le domaine public national au titre de son activité, comme stipulé à l'article R.122–27 du code de la voirie routière : « Les sociétés concessionnaires d'autoroutes versent annuellement à l'Etat, pour une période comprise entre le 1er juillet et le 30 juin, une redevance pour occupation du domaine public déterminée par application de la formule suivante :
R = (R1 + R2) x 0,3
où :

- R1 = V x 1 000 x L ;
- R2 = 0,055 x CA ;
- V est la valeur locative de 1 mètre de voie autoroutière telle qu'elle est fixée au II de l'article 1501 du code général des impôts et actualisée selon les modalités prévues pour les propriétés bâties autres que les immeubles industriels à l'article 1518 bis de ce même code (pour calculer cette valeur locative, se reporter à l'annexe 2) ;
- L correspond au nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année précédant l'année du versement ;

- CA représente le montant du chiffre d'affaires réalisé par la société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national, tel qu'il apparaît dans les comptes définitifs au titre de l'année précédant l'année du versement. »

La TVA pour les projets routiers concédés

Historiquement, les sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient soumises à un régime de TVA spécifique dit « du mandataire », fondé sur le principe que les sociétés concessionnaires agissaient en qualité de simples mandataires de l'Etat pour construire l'autoroute et collecter les péages. Elles construisaient l'autoroute pour l'Etat et ne récupéraient donc pas la TVA sur les travaux de construction. Par ailleurs, les péages étaient réputés perçus pour le compte de l'Etat et n'étaient pas assujettis à la TVA. Seule la part des recettes servant à couvrir d'autres charges que les charges de construction, c'est-à-dire essentiellement les charges d'exploitation, est assujettie à la TVA. Ce système a été jugé contraire aux directives européennes par la CJCE, dans un arrêt du 12 septembre 2000, ce qui a conduit à la suppression de ce régime dérogatoire en 2001.

Depuis le 1er janvier 2001, les péages autoroutiers sont donc exprimés toutes taxes comprises, avec pour conséquences que :

- les sociétés concessionnaires d'autoroutes collectent la TVA sur les péages perçus et la déduisent de la TVA qu'elles versent au Trésor Public ;
- les péages PL sont versés TTC, mais les PL peuvent déduire la TVA payée sur les péages de la TVA qu'ils doivent reverser au Trésor Public ;
- les péages véhicules légers (VL) sont également affichés TTC, ce qui ne change pas du régime de TVA précédent.

Les sociétés concessionnaires récupèrent la TVA sur l'ensemble de leurs dépenses (construction, grosses réparations, renouvellement des immobilisations, ICAS, entretien et exploitation). On ne calcule donc pas de TVA sur les coûts dans le cas des opérations concédées.

La TVA sur les coûts, pour les projets routiers non concédés

La TVA sur les coûts est de 20% (construction, grosses réparations, entretien et exploitation).

- *Les spécificités des projets ferroviaires*

Les principales spécificités en matière fiscale des projets ferroviaires sont les suivantes :

L'Imposition Forfaitaire pour les Entreprises de Réseaux (IFER)

L'imposition forfaitaire pour les entreprises de réseaux (IFER) a remplacé la part de la taxe professionnelle (TP) qui était assise sur la valeur locative des équipements (cf. article 1599 quater A du code général des impôts). Y sont soumis les entreprises de transport ferroviaire disposant de matériel roulant utilisé pour le transport de voyageurs.

Les taux unitaires de l'IFER pour le matériel roulant utilisé pour le transport de voyageurs sont les suivants :

	en $€_{2010}$ / an
Engins à moteur thermique	
Automoteur	30 000
Locomotive diesel	30 000
Engins à moteur électrique	
Automotrice	23 000
Locomotive électrique	20 000
Motrice de matériel à grande vitesse	35 000
Automotrice tram-train	11 500
Engins remorqués	
Remorque pour le transport de passagers	4 800
Remorque pour le transport de passagers à grande vitesse	10 000
Remorque tram-train	2 400
Métro	
Motrice	12 260
Autre matériel	
Automotrice et motrice	23 000
Remorque	4 800

La Contribution de Solidarité Territoriale (CST) et la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF)

L'article 65 de la Loi de finance 2011 instaure deux nouvelles taxes, applicables à l'exercice 2011. Les montants de la CST et de la TREF sont destinés à garantir le financement des lignes d'équilibre du territoire, structurellement déficitaires ;

- la Contribution de Solidarité Territoriale (CST) assise sur le montant total, déduction faite des contributions versées par l'État en compensation des tarifs sociaux et conventionnées, du chiffre d'affaires encaissé au cours du dernier exercice clos à la date d'exigibilité de la taxe relatif aux prestations de transport ferroviaire de voyageurs non conventionnées, et des prestations commerciales ;
- la Taxe sur le Résultat des Entreprises Ferroviaires (TREF) assise sur le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés, avant imputation des déficits fiscaux reportables, au titre de son dernier exercice clos avant l'exigibilité de la taxe. Le montant de la taxe est plafonné à 200 M€ en 2014 après avoir été initialement plafonné à 75 M€ sur 2010 ;

Ces taxes perçues par l'Etat ont vocation à couvrir le déficit d'exploitation annuel des trains d'équilibre des territoires, et leur taux est déterminé en conséquence pour chaque exercice.

La Taxe de financement de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires (ARAF)

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires dispose de l'autonomie financière. Elle perçoit le produit du droit fixe établi à l'article L.2132-13. Cette taxe est acquittée par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferroviaire**.**
Le montant de cette taxe est fixé par les ministres chargés des transports et du budget sur proposition de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires.

Cette taxe est calculé à partir de :

- une part du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à Réseau ferré de France, dans la limite de 0,5 % de ce montant ;
- une somme proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus sur les autres lignes du réseau ferroviaire, dans la limite de 0,10 € par kilomètre parcouru.

Taxe de financement de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

L'EPSF a un budget autonome et il perçoit des recettes qui lui sont propres. L'EPSF perçoit une taxe (droit de sécurité) représentant un pourcentage du montant des péages versés à RFF par les entreprises ferroviaires.

Le droit de sécurité est prévu par la loi du 5 janvier 2006. Il est versé chaque trimestre par les entreprises ferroviaires qui utilisent le réseau ferré national. Par arrêté ministériel du 24 mai 2006 et sur proposition du conseil d'administration, le montant du droit de sécurité a été fixé à 0,50 % du montant des redevances d'utilisation du réseau ferré national versées à RFF.

2. Taxes versées par les usagers

- *Mode routier*

La TVA sur les dépenses de transport des usagers

Les usagers routiers versent la TVA sur leur dépense transport, donc sur les frais de fonctionnement des véhicules y compris les péages.
NB :

- la TVA sur le coût du carburant s'applique après application de la TICPE ;
- les PL récupèrent la TVA sur les dépenses de transport.

La Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)

La Taxe Intérieure de Consommation sur les produits Pétroliers (TIPP) a été remplacée en 2010 par la TICPE. L'Article 265 du Code des Douanes présente un tableau récapitulatif des valeurs de la TICPE en fonction du type de produits.
A partir du montant de la TICPE par litre de gazole et d'essence en 2014, on obtient la TICPE perçue par le trafic routier:

TICPE	Euros2014/litre
Véhicules Légers (72% de diesel et 28% d'essence en 2012 selon la CCTN)	0,4784
Poids Lourds	0.4284

Une partie de la TICPE est remboursée aux entreprises possédant des poids lourds de plus de 7,5 tonnes : de 2,50 à 5 euros par hectolitre selon le taux régional de TICPE. Après remboursement, la TICPE à la charge des entreprises se monte à 39,19 €/hL quelle que soit la région d'achat du gazole.
On peut considérer pour simplifier que le taux de récupération de la TICPE est de 4%.

Le péage de transit

Le péage de transit s'appliquera à tous les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes circulant sur un réseau de 4000 km.

Les informations sur le péage de transit sont disponibles sur le site Internet du Ministère (sous Transports > Secteur Routier > Grands projets > Taxe poids lourds)

- *Transports en commun*

A partir du 1er janvier 2014, la TVA applicable au transport de voyageurs est fixée à 10%.

3. Références règlementaires et bibliographiques

Les sources pour établir la valeur de ces taxes sont indiquées ci-dessous.

TVA: Article 256 B du Code Général des Impôts
CET: Article 1647 B sexies du Code Général des Impôts
CFE: Circulaire N°NOR/INT/B/13/04336/C, p 3
CVAE: Article 1586 sexies du Code Général des Impôts
IS: Article 219 du Code Général des Impôts
C3S: Article L-651 du Code de la Sécurité Sociale
TFBP: Articles 1380, 1381, 1382 du Code Général des Impôts
TFPB: Rapport "Elément de référence 2010 pour 2013", Bureau CL2A, p1, p2 et p5
TFPNB et TAFPNB: Articles 1392, 1393, 1394 du Code Général des Impôts et Article 1519 I du Code Général des Impôts
TFPNB et TAFPNB: Rapport "Elément de référence 2010 pour 2013", Bureau CL2A, p1, p2 et p5
TA: Articles L331-1 et L331-13 du Code de l'Urbanisme
RAP: Article L524-2 du Code du Patrimoine
TAT: Article 66 de la loi de finances pour 2011 (n°2010-11657 du 29 décembre 2011)
RD: Article R.122–27 du Code de la Voirie Routière
TVA sur les coûts d'entretiens et d'exploitation: Instruction cadre de 2005, mise à jour en 2007
IFER: Article 1599 quater A du Code Général des Impôts
CST et TREF: Article 65 de la Loi de finance 2011
ARAF: Article L.2132-13 du Code des Transports
EPSF: Loi du 5 janvier 2006 du droit de sécurité et arrêté ministériel du 24 mai 2006
TICPE: Article 265 du Code des Douanes
TSVR: Article 284 bis du Code des Douanes
Dispositif Bonus - Malus: Site du Service Public: (Mis à jour le 01.11.2013 - Direction de l'information légale et administrative)

Annexe 2 – Calcul de la valeur locative

Cette annexe propose des formules et valeurs indicatives pour le calcul de la valeur locative.

Tracé

La base locative du tracé se calcule selon la formule suivante :

$$\mathbf{B_t = L \times} V_1$$

B_t : base d'imposition **(valeur locative)** pour le tracé.
L : longueur du tracé exprimé en mètres linéaires **par voie** comprenant :

- les voies de circulation ;
- les échangeurs ;
- les bretelles de raccordement (longueur moyenne évaluée à 350 m).

V_1 = 13.74 $€_{2010}$ **(valeur locative)** le mètre linéaire.

Aires de repos et de service

$$\mathbf{B_a = S \times} V_2$$

S : superficie en m² des surfaces revêtues
V_2 = 1.73 $€_{2010}$ euros le mètre carré.

Pour S, on retiendra les valeurs suivantes en fonction du trafic :

Surface en m²

Trafic véh/j 2 sens	< 10 000	10 000 à 20 000	20 000 à 30 000	> 30 000
Aire de repos	3 500	5 200	6 900	8 600
Aire de service	8 600	10 300	12 000	13 800

Gare de péage

On peut appliquer la formule suivante :

$$\mathbf{B_g = V_3 + V_4 \times v}$$

Avec :
V_3= 7723.90 $€_{2010}$ par plate-forme de péage
V_4 = 3305.42 $€_{2010}$ par voie de gare de péage
v : le nombre de voies au niveau de la gare de péage

Nombre de voies en fonction du trafic à la gare.

Trafic en véh/j à la gare de péage	< 2 000	5 000	7 000	10 000	15 000	20 000
v	3	4	5	7	10	13

Elargissement de gare de péage.

$$\mathbf{B_{eg} = S \times} V_2$$

S : superficie en m² des surfaces revêtues
V_2 = 1.73 $€_{2010}$ euros le mètre carré.

Calcul de la surface de l'élargissement au niveau d'une gare de péage :
On prend l'hypothèse que la zone d'élargissement à la forme d'un losange de surface l par L
S = l x L

Avec :
l = v × largeur type
Largeur type évaluée à 4,5 m
v : le nombre de voies au niveau de la gare de péage

L= 5 × l
S = v^2 x $(\text{largeur type})^2$ x 5 = v^2 x $(4.5)^2$ x 5

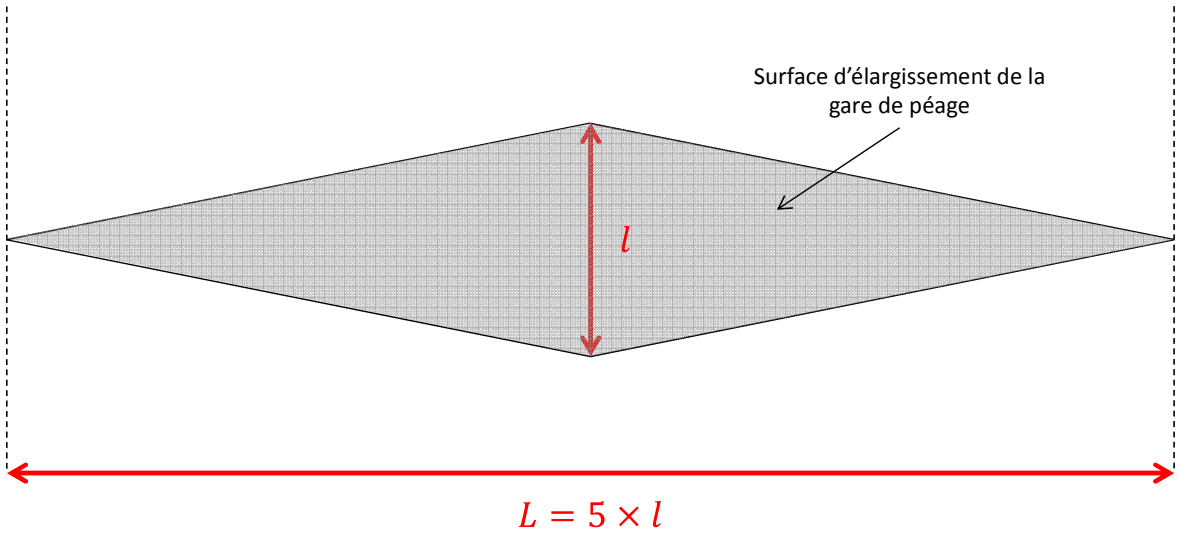

Figure 1 - Principe de calcul de la surface d'élargissement d'une gare de péage

La base brute d'imposition de la CFE est la base locative totale : $B_{CFE}=B_t+B_a+B_g$

Tableau : Actualisation des valeurs forfaitaires suivant l'article 1518 bis du CGI

	Art 1518bis	Coef cumulé	***V1***	***V2***	***V3***	***V4***
1 980	1.00	1.00	***4.85 €***	***0.61 €***	***2 725.90 €***	***1 166.54 €***
2 010	**1.01**	**2.83**	**13.74 €**	**1.73 €**	**7 723.90 €**	**3 305.42 €**
2 011	1.02	2.89	14.02 €	1.76 €	7 878.38 €	3 371.53 €
2 012	1.02	2.94	14.27 €	1.79 €	8 020.19 €	3 432.22 €
2 013	1.02	3.00	14.53 €	1.83 €	8 164.56 €	3 494.00 €
2 014	1.01	3.02	14.66 €	1.84 €	8 238.04 €	3 525.44 €