

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° I-2227

présenté par

Mme Feld, Mme Amrani, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant:**

I. – Les articles 1609 H et 1609 I du code général des impôts sont abrogés.

II. – La perte de recettes pour l'établissement public local Société du Grand Projet du Sud-Ouest est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

"Par cet amendement, le groupe LFI propose d'abroger la Taxe spéciale d'équipement (TSE), qui constitue depuis son instauration une charge fiscale injuste et disproportionnée pour les contribuables.

Cette taxe impose en effet une contribution supplémentaire aux propriétaires, entreprises et touristes des 2 340 communes situées à moins de soixante minutes en voiture d'une gare desservie par la future ligne à grande vitesse Bordeaux–Toulouse ou Bordeaux–Dax. Or, une majorité de ces communes ne bénéficiera pas directement des nouvelles infrastructures ferroviaires, soulevant ainsi d'évidentes questions d'équité territoriale.

En réalité, ce projet profitera principalement au rayonnement de la métropole toulousaine et, plus largement, à la centralisation économique autour de la région parisienne, pourtant non soumise à la TSE. Les communes rurales du Sud-Ouest, déjà confrontées à des difficultés financières, se verront donc imposer une contribution supplémentaire pour financer des infrastructures dont elles ne tireront qu'un bénéfice marginal, sans amélioration notable de leur accessibilité ferroviaire.

De surcroît, le plan de financement du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) repose sur des hypothèses fragiles qui conduiront inévitablement à une hausse future de la TSE. D'une part, la contribution européenne, estimée à environ 20 % du coût total, n'est pas garantie ; en cas de non-versement total ou partiel, les collectivités locales devront compenser jusqu'à 50 % des financements manquants.

D'autre part, l'article 7 du plan de financement prévoit que tout surcoût éventuel sera couvert par « une mobilisation accrue des recettes fiscales ». Ces surcoûts sont inévitables, d'autant plus que le budget initial a été arrêté avant le choc inflationniste de 2022. La société SNCF Réseau a d'ailleurs déjà confirmé que le coût global du projet dépassera les prévisions, sans en préciser l'ampleur. Ces éléments risquent d'alourdir encore davantage le fardeau fiscal pesant sur les communes concernées et leurs administrés.

Au-delà de l'aspect financier, le projet aura un impact environnemental majeur, y compris sur des territoires éloignés du tracé. Les travaux entraîneront inévitablement la destruction d'espaces naturels et de terres agricoles, dans un contexte où la préservation des sols et de la biodiversité devrait être une priorité nationale.

Enfin, c'est l'utilité même du projet GPSO qui doit être interrogée. Si la modernisation du réseau ferroviaire est indispensable pour favoriser des modes de transport durables, les lignes existantes Bordeaux–Toulouse et Bordeaux–Dax demeurent sous-exploitées et aucun projet sérieux de rénovation ou de doublement de capacité n'a été étudié. Pendant ce temps, de nombreuses lignes locales, essentielles à la mobilité quotidienne et à la cohésion territoriale, sont laissées à l'abandon au profit du tout-TGV, symbole d'une politique de transport tournée vers les grandes métropoles au détriment des territoires ruraux.

Cet amendement des députés LFi vise donc à mettre fin à une taxe injuste et à réorienter les priorités ferroviaires vers l'entretien, la modernisation et la réouverture des lignes du quotidien, seules garantes d'un aménagement du territoire équilibré et écologique."