

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Rejeté

N° CF39

AMENDEMENT

présenté par
M. Renault et les membres du groupe Rassemblement National

ARTICLE 36

I. – À la ligne 2 de la dernière colonne du tableau de l'alinéa 2, substituer au montant :

« 271 000 000 »

le montant :

« 216 800 000 ».

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« XIV. – La perte de recettes pour l'État 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^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis le grand rapport de 2012 publié par l'Inspection générale des finances, L'État et ses agences, les dépenses des opérateurs ont crû continûment alors qu'il était question de les rationaliser. Malgré une réduction de leur nombre, notamment en 2016 et en 2021, leur charge pour le budget de l'État a augmenté, passant de 48,9 Md€ en 2012 à 81,1 Md€ en 2024. Pour la seule période courant de 2017 à 2024, ce sont 30 Md€ de financements publics supplémentaires qui ont été alloués aux opérateurs, alors que le programme Action publique 2022 du président de la République Emmanuel Macron visait à réduire cette charge.

Deux raisons peuvent être avancées concernant cette inflation. D'une part, alors que l'État a fait un effort sur ses dépenses – de personnel notamment – les règles plus souples des opérateurs leur permettent de recourir à l'embauche, avec plus de facilité dans la fixation des rémunérations. D'autre part, la faible taille de certaines structures rend difficile toute rationalisation, poussant

aujourd'hui à réfléchir sur des fusions et des réinternalisations en vue de dégager des synergies et donc in fine de réduire les coûts.

Outre les inefficacités caractérisées quant à la maîtrise de la dépense publique, la multiplication de ce type d'organismes peut nuire à la lisibilité de l'action publique. En effet, ils éloignent les ministres de l'exécution, si bien que leur responsabilité est moins facilement identifiable. Or, pour des structures voulues plus démocratiques, il est paradoxal que le contrôle du citoyen d'une part, et surtout de la représentation nationale devant laquelle les ministres engagent leur responsabilité d'autre part, soit moins évident.

Considérant donc les problèmes budgétaires et démocratiques posés par la montée en puissance de certains opérateurs et au vu du rapport de la Cour des comptes du 11 mars 2024 préconisant la suppression de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), le présent à amendement vise à minorer le plafond de la taxe sur le transport aérien de passagers et du tarif de solidarité de 54 200 000 €, en vue de la réinternalisation à terme de l'opérateur.

Il est demandé au Gouvernement de lever le gage, dans la mesure où la baisse du plafond induit une réaffectation du rendement de la taxe au budget général, et constitue donc une mesure neutre du point de vue des recettes publiques.