

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD29

AMENDEMENT

présenté par

M. Leseul, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Dufau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan et
M. Roussel

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:

Le titre II de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« *Chapitre XXI*

« ***Contribution sur les billets ferroviaires en services librement organisés***

« *Art. 302 bis ZP – I.* – Il est institué une contribution sur les billets de transport ferroviaire de voyageurs afférents aux services librement organisés mentionnés à l'article L. 2121-12 du code des transports sur lesquels circulent plusieurs entreprises ferroviaires.

« II. – La contribution est assise sur le prix hors taxes du titre de transport acquitté par le voyageur.

« III. – Le taux de la contribution est fixé au quart de la diminution du prix des billets constatés avant l'ouverture à la concurrence de la ligne concernée par l'autorité de régulation mentionnée à l'article 2131-1 du code des transports.

« IV. – La contribution est exigible lors de l'émission du titre de transport. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe socialistes et apparentés vise créer une contribution sur les billets de train des lignes ouvertes à la concurrence dont les recettes seraient intégralement affectées à un fonds pour l'aménagement ferroviaire du territoire.

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs a été décidée par l'adoption du nouveau pacte ferroviaire en 2018. Cette ouverture à la concurrence se développe avec des disparités sur le territoire et a des répercussions sur l'ensemble de la desserte ferroviaire du pays. En effet, en situation de monopole, la SNCF pratiquait une véritable péréquation permettant de maintenir un niveau de desserte élevé sur des lignes déficitaires grâce aux recettes des lignes rentables.

L'arrivée de la concurrence a d'ores et déjà contraint la SNCF à diminuer ses prix sur la ligne Paris-Lyon, qui était la plus rentable, avec pour répercussion, puisqu'elle ne peut faire de déficits et doit opérer comme une entreprise privée avec les objectifs de rentabilité demandés par son actionnaire unique, de diminuer le nombre de trains sur des lignes moins attractives financièrement. Pour parer cette situation, il est proposé de créer une contribution sur les billets de train des lignes ouvertes à la concurrence dont les recettes seraient intégralement affectées à un fonds pour l'aménagement ferroviaire du territoire, dont bénéficieraient les entreprises ferroviaires qui accepteraient de faire circuler des trains sur des lignes déficitaires. Soumis à l'article 40, il est suggéré donc la création de ce fonds à travers l'objet de cet amendement.

Cette contribution s'élèverait à 25 % du montant de la baisse des prix constatée avant l'arrivée de la concurrence, permettant aux voyageurs de continuer à bénéficier de 75 % de la baisse du prix constatée.

Alors que la demande de train n'a jamais été aussi forte dans notre pays, il est absolument nécessaire de trouver les moyens de développer le transport ferroviaire de voyageurs dans tous les territoires et de perpétuer la logique positive de la péréquation à l'aune de l'ouverture à la concurrence, qui risque d'accroître encore le malthusianisme ferroviaire.