

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 octobre 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° I-CF150

présenté par

Mme Le Feur, Mme Coggia et Mme Givernet

ARTICLE 42

I. – À la ligne 6 de la dernière colonne du tableau de l'alinéa 2, substituer au montant :

« 550 000 000 »

le montant :

« 1 350 000 000 ».

II. – Compléter cet article par les alinéas suivants :

« I. – La perte de recettes pour l'État résultant du relèvement du plafond prévu à la ligne 6 du tableau du I 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. »

« II. – La perte de recettes pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, 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

L'article 22 du présent projet de loi renforce la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, acquittée par les concessionnaires d'autoroutes et les grands aéroports. Selon le Gouvernement, cette mesure accroîtrait son rendement d'environ 800 millions d'euros pour le porter à 1,4 milliard d'euros, afin de « préserver l'indispensable investissement en faveur de nos infrastructures de transport ».

Pourtant, l'article 42 maintient à 550 millions d'euros la part de cette taxe affectée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. L'intégralité du produit supplémentaire serait ainsi versée au budget général, sans bénéficier aux infrastructures.

Le présent amendement relève le plafond d'affectation de 800 millions d'euros, afin que le surplus de recettes serve l'objectif annoncé. Il contribuera notamment à la régénération du réseau ferroviaire, qui exigera environ 1,5 milliard d'euros d'investissements supplémentaires par an à partir de 2028. Faire financer le rail par les exploitants les plus rentables de la route et de l'aérien est cohérent avec l'objectif de report modal.