

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 octobre 2026

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

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-CF1807

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Voynet, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Thierry, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian et M. Tavernier

ARTICLE 42

I. – À la ligne 4 de la dernière colonne du tableau de l'alinéa 2, substituer au montant :

« 271 000 000 »,

le montant :

« 878 000 000 ».

II. – À ligne 6 de la dernière colonne du même tableau, substituer au montant :

« 550 000 000 »,

le montant :

« 1 443 000 000 ».

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

« X. – 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

Cet amendement affecte 1,5 milliard d'euros supplémentaires à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, afin de financer la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire.

Le besoin de financement supplémentaire du réseau ferroviaire est évalué à 1,5 milliard d'euros par an. Faute d'investissement, 4 000 kilomètres de lignes pourraient se dégrader dès 2028, et 10 000 kilomètres à l'horizon 2032. Ce constat fait l'objet d'un large accord, traduit dans le projet de loi-cadre relatif aux transports, approuvé en commission. Mais l'examen de ce texte a été reporté au début de l'année 2027, et il ne comporte par lui-même aucune ressource. Le présent projet de loi de finances est donc le seul texte qui permette d'apporter, dès 2027, le financement dont le réseau a besoin.

Les ressources existent déjà. L'article 22 du présent projet de loi renforce la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, dont le rendement atteindrait 1 443 millions d'euros, au motif de « préserver l'indispensable investissement en faveur de nos infrastructures de transport ». L'article 42 n'en affecte pourtant que 550 millions d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. De même, le tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers rapporterait 1 478,8 millions d'euros, dont 271 millions seulement reviennent à l'Agence. Au total, sur ces deux impositions acquittées par les usagers et les exploitants des transports, plus de 2,1 milliards d'euros sont reversés au budget général.

L'amendement mobilise cette marge. Il affecte à l'Agence l'intégralité du produit de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, soit 893 millions d'euros de plus, et relève de 607 millions d'euros la part du tarif de solidarité qui lui revient. Le total s'établit à 1,5 milliard d'euros.

Cette réaffectation ne crée aucun impôt nouveau. Elle sera d'autant plus soutenable que plusieurs amendements que nous proposons par ailleurs augmentent le rendement des impositions concernées : la prolongation de la progressivité de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance jusqu'à un taux de 16 %, le relèvement du tarif de solidarité sur les billets d'avion et le maintien à 12 % de la contribution exceptionnelle des grandes entreprises de transport maritime. Si ces amendements sont adoptés, la part revenant au budget général sera en partie reconstituée.