

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N° I-3737

présenté par

Mme Sas, M. Eskenazi, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, 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, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

à l'amendement n° 3630 du Gouvernement

APRÈS L'ARTICLE 26

I. – Rédiger ainsi le tableau de l'alinéa 20 :

DESTINATION FINALE	CATEGORIE DE SERVICE	Tarif (€)
DESTINATION EUROPÉENNE OU ASSIMILÉE	Normale	9,50
DESTINATION EUROPÉENNE OU ASSIMILÉE	Avec services additionnels	60
DESTINATION EUROPÉENNE OU ASSIMILÉE	Aéronef d'affaires	600
DESTINATION INTERMÉDIAIRE	Normale	15
DESTINATION INTERMÉDIAIRE	Avec services additionnels	100
DESTINATION INTERMÉDIAIRE	Aéronef d'affaires	1500
DESTINATION LOINTAINE	Normale	40
DESTINATION LOINTAINE	Avec services additionnels	200
DESTINATION LOINTAINE	Aéronef d'affaires	3000

II. – En conséquence, à la fin de l'alinéa 23, substituer aux mots :

« à 4° »

les mots : « et 3° ».

III. – En conséquence, à l'alinéa 24, substituer aux mots :

« des 3° à 4° »

les mots :

« du 3° ».

IV. – En conséquence, supprimer l'alinéa 26.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce sous-amendement à l'amendement n°I-3630 vise à renforcer la proposition gouvernementale sur le tarif solidarité de la taxe sur les billets d'avion (TSBA), en modifiant plusieurs points clés :

- Augmentation du tarif solidarité pour la classe business, qui concerne les voyageurs les plus aisés bénéficiant de services haut de gamme.

- Suppression de la distinction entre jets à turboréacteurs et jets à turbopropulseurs. Bien que les avions à turbopropulseurs émettent moins de CO₂, il n'est pas pertinent selon nous de créer une catégorie factice de jets privés « verts ». Cette distinction relève davantage du greenwashing que d'une réelle démarche écologique. La priorité doit être de réduire l'usage des trajets en avion, en particulier ceux effectués en jets privés qui restent des moyens de transport extrêmement énergivores. Il est essentiel de ne pas détourner l'attention des impacts environnementaux réels en faisant croire à des solutions « vertes » là où elles ne sont pas.

- Application du tarif le plus élevé pour tous les aéronefs privés, en conservant le tarif solidarité initialement prévu par le gouvernement pour les jets d'affaires à turboréacteur.

Ainsi, tout en saluant l'initiative du gouvernement pour accroître la taxation du secteur aérien, nous estimons qu'il est nécessaire d'aller un peu plus loin en renforçant le principe du « pollueur-payeur » en ciblant davantage encore les voyageurs privilégiés, notamment ceux qui bénéficient de services haut de gamme et utilisent des jets privés. Une telle mesure permettrait non seulement de mieux répartir l'effort écologique et de responsabiliser les plus gros émetteurs, mais aussi de générer des recettes supplémentaires.

Dans sa version actuelle, le gouvernement estime ces recettes à 1 milliard d'euros supplémentaires par an. Cependant, en augmentant le tarif business, en appliquant le tarif le plus élevé aux vols privés au lieu du double tarif actuel, on peut anticiper des recettes encore plus importantes.

La fiscalité écologique n'est pas une fiscalité de rendement, elle doit s'accompagner d'une fiscalité incitative sur les modes de transport durables (baisse de la TVA sur les billets de train) et d'un fléchage des recettes vers la transition écologique. C'est pourquoi nous suggérons que 50 % des recettes supplémentaires estimées, actuellement à au moins 1 milliard d'euros, soit a minima 500 millions d'euros, soient alloués à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour soutenir le développement des transports ferroviaires.

De plus, les 50 % restants devraient être affectés au Fonds de solidarité pour le développement (FDS), rétablissant ainsi son financement par le produit de la TSBA. En effet, l'article 33 du présent projet de loi de finances supprime non seulement l'affectation du produit de la TSBA, mais également de la taxe sur les transactions financières (TTF) au FDS. Cette décision, associée à une réduction de 10,51 % des crédits de paiement alloués à l'aide publique au développement, menace directement la capacité de la France à honorer ses engagements internationaux et affaiblit son rôle dans la lutte contre la pauvreté mondiale.