

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1061

présenté par

M. Eskenazi, Mme Mercier, M. Philippe Brun, M. Baptiste, M. Baumel, M. Bouloux, M. Oberti, Mme Pantel, Mme Pirès Beaune, M. Vallaud, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Barusseau, Mme Battistel, M. Belhaddad, Mme Bellay, M. Benbrahim, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophe, M. Courbon, M. David, M. Delaporte, M. Delautrette, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Dufau, M. Echaniz, M. Faure, Mme Froger, M. Fégné, M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot, Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, M. Houlié, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Leseul, M. Lhardit, M. Naillet, M. Pena, Mme Pic, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux, M. Aurélien Rousseau, M. Roussel, Mme Runel, Mme Recalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago, M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vicot, M. William et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:**

L'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « passager », sont insérés les mots : « , du nombre d'embarquements effectués par un même passager au cours d'une période de douze mois consécutifs » ;

2° Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« À compter du troisième embarquement effectué par un même passager au cours d'une période de douze mois consécutifs, le tarif de solidarité déterminé en application du présent article est majoré. Cette majoration progresse à chaque embarquement supplémentaire.

« Les montants de la majoration sont déterminés par décret en Conseil d'État.

« Les embarquements et débarquements en départements, régions et collectivités d'outre-mer au sens des articles 72-3 et 73 de la Constitution, ainsi qu'en collectivité territoriale de Corse au sens

de l'article 72-1 de la Constitution, sont exonérés de la majoration du tarif de solidarité prévu au présent article. Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à majorer le tarif de solidarité afin de compenser les exonérations fiscales dont bénéficie le secteur aérien tout en mettant davantage à contribution les utilisateurs fréquents de ce mode de transport – dits les « grands voyageurs ».

En effet, dans son rapport intitulé « Comment réduire le trafic aérien de manière juste et efficace », publié le 26 septembre 2024, le Réseau Action Climat (RAC), les émissions du secteur aérien qui pesaient pour 7 % des émissions françaises de CO₂ en 2019 ont augmenté de 71 % entre 1990 et 2018 en France. Par ailleurs, au niveau européen, elles sont susceptibles de tripler d'ici à 2050 sans action politique d'envergure. Selon les calculs de Réseau Action Climat, une taxe « grands voyageurs » pourrait être particulièrement à la fois juste et efficace.

Malgré l'essor des compagnies low cost et les multiples niches fiscales dont jouit le secteur aérien, l'avion est un mode de transport inégalitaire. À peine 1 % de la population mondiale est responsable de 50 % des émissions dues à l'aviation, alors qu'environ 80 % de la population mondiale n'ont jamais mis les pieds dans un avion. Les Français qui prennent l'avion sont principalement des personnes aisées, diplômées, jeunes et urbaines, qui l'utilisent pour partir en vacances.

Quelques chiffres, issus du rapport, illustrent ce constat :

- sur 100 passagers aériens, on dénombre 37 cadres supérieurs (contre 14 dans la population générale) et seulement 8 ouvriers (contre 21 dans la population générale) ;
- les vols de loisir représentent 75 % des émissions de CO₂ des Français qui prennent l'avion – le quart restant se répartissant équitablement entre vols professionnels et familiaux ;
- un habitant de région parisienne a deux fois plus de chances qu'un habitant de zone rurale de prendre l'avion, toutes choses égales par ailleurs.

L'avion est un moyen de transport accessible principalement aux personnes aisées, diplômées, jeunes et urbaines, qui l'utilisent pour partir en vacances. Seulement 29 % des Français prennent l'avion au moins une fois par an, et parmi eux, selon l'aviation civile, ils sont 49 % à l'avoir pris entre une et cinq fois dans les douze derniers mois. 29 % l'ont même pris entre six et trente fois dans la même période.

Selon la Direction générale du Trésor (Trésor-Éco n°367, juillet 2025), le transport aérien contribue à l'activité économique du pays mais génère d'importantes externalités négatives, en particulier climatiques et sonores. Le rapport souligne que, malgré les différents niveaux de taxation, la tarification du transport aérien ne couvre en moyenne que 34 % de ses externalités négatives. Autrement dit, lorsqu'un vol engendre 1 euro de nuisances pour la société, seuls 34 centimes sont

effectivement supportés par l'usager. Il serait donc juste, dans un contexte budgétaire restreint, que ceux qui ont les moyens de profiter à outrance de ce moyen de transport paient cette différence.

Le montant de cette majoration progressive reposerait sur le nombre de vols aller-retour effectués par an par le voyageur. Les pays, régions et départements d'outre-mer et de Corse ne sont pas concernés par cette majoration afin de garantir la continuité territoriale. Pour mettre en œuvre ce barème et permettre d'appliquer la taxe à chaque citoyen lors de sa réservation, il s'agit, pour les compagnies aériennes, d'avoir accès au recensement du nombre de voyages effectués chaque année, en utilisant, de manière limitée, les données du fichier grand voyageur qui existe déjà au niveau de l'État à des fins de sécurité – le système API-PNR France – qui enregistre les voyages réalisés par les Français.

Afin de renforcer l'efficacité environnementale de la taxe et son acceptabilité, les ressources dégagées devraient être affectées à l'amélioration et à l'accessibilité du transport ferroviaire, des transports en commun et du vélo. Il est nécessaire d'affecter une partie non négligeable des ressources de la taxe à l'accompagnement des salariés du secteur, des dispositifs publics de formation et de transition professionnelle étant nécessaires. La hausse du montant des taxes permet de dégager les marges de manœuvre nécessaires.