

ASSEMBLÉE NATIONALE
21 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-1177

présenté par

M. Le Coq, Mme Amrani, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE ADDITIONNEL

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

Le paragraphe 1 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre II du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

1° L'article L. 422-20 est complété par un 5° ainsi rédigé :

« 5° Le tarif de la taxe sur les jets privés déterminé dans les conditions prévues à l'article L422 - 24 *bis*. » ;

2° Il est ajouté un article L. 422-24 *bis* ainsi rédigé :

« Art. L. 422-24 *bis*. La circulation d'aéronefs privés, dit « aéronef d'affaires » », tels que définis aux 3° et 4° de l'article L422-22-1, sont soumis à un complément de taxe en fonction des émissions de dioxyde de carbone qu'ils émettent lors du survol de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française.

« Le fait générateur du complément de taxe est constitué par toute entrée dans l'espace aérien national, ou dans l'un des espaces aériens placés sous juridiction française, ainsi que par l'embarquement sur le territoire français.

« Le tarif du complément la taxe est fixé à 77 euros par tonne de dioxyde de carbone émise au dessus lors du survol de l'espace aérien national et des espaces aériens placés sous juridiction française, arrondie à l'unité supérieure.

« Ce complément est contrôlé et collecté de la même manière et sous le même régime de sanction que la taxe définie à la présente section. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

"Cet amendement du groupe LFI propose de taxer tout jet privé qui traverse l'espace aérien français, qu'il soit immatriculé en France ou non, qu'il se pose en France ou non, en fonction du volume d'émissions de gaz à effet de serre qu'il rejette.

Un vol d'une heure en jet privé est à l'origine de deux tonnes de CO2 en moyenne, et peut aller jusqu'à 5 tonnes. Au kilomètre, un jet émet jusqu'à 20 fois plus de gaz à effet de serre qu'un avion de ligne classique. Selon Médiapart, une cinquantaine de jets privés immatriculés en France ont émis pas loin de 80 000 tonnes de CO2, réalisé 11 000 vols et parcouru environ 11 millions de kilomètres entre mai 2023 et avril 2024. Si l'on ramène ces émissions au nombre de voyageurs transportés, le bilan écocidaire de ces aéronefs est encore plus catastrophique : un jet privé dispose en général d'une dizaine de places, contre 75 à plus de 800 places pour les avions long-courrier de ligne classique.

En dépit de l'aberration qu'ils représentent d'un point de vue écologique, ces aéronefs ont vu leurs ventres croître sans discontinuer depuis des années. Ils étaient moins de 10 000 en 2000, contre plus de 26 000 en 2024, soit une augmentation de 160% en 24 ans. Loin d'accuser le coup face au nécessaire virage écologique que nous devons prendre, le secteur de l'aviation d'affaire se porte bien et a enregistré une hausse de 28,4% du nombre de vols en jet entre 2020 et 2024.

Faute de pouvoir proposer une interdiction pure et simple des jets privés, il apparaît vital de désinciter à leur usage. Il s'agit d'un impératif écologique, mais aussi d'une question de justice fiscale et sociale : comment faire accepter à nos concitoyens la sobriété nécessaire dans le cadre de la transition énergétique, pendant qu'en parallèle, une vie d'efforts d'un Français moyen peut être effacée par un trajet en jet privé d'un multimilliardaire représentant 0,0008% de la population mondiale ? Car il s'agit bien de cela : de l'égoïsme de quelques-uns. Selon un rapport du think tank Institute for Policy Studies, la fortune médiane d'un propriétaire de jet privé est de 190 millions de dollars. En outre, les études montrent que le niveau de pollution individuelle est très corrélé aux niveaux de richesse. À l'échelle mondiale, les 1 % les plus riches polluent autant que les 50 % les plus pauvres. Et pourtant, ce sont ces 50 % les plus pauvres qui subiront en premier lieux les conséquences catastrophiques du réchauffement climatique.

Ces préoccupations ne sont pas théoriques : elles renvoient directement aux recommandations n°2 et 3 de l'OCDE aux Etats pour réussir à rendre acceptables les politiques écologiques. D'ailleurs, la multiplication des comptes en ligne de "flight tracker" permettant le suivi des vols des jets privés

est éloquente, et témoigne bien de l'indignation légitime de nos concitoyens face à ces symboles des caprices d'ultra-riches, anachroniques au regard de l'urgence qui est la nôtre aujourd'hui. Lorsqu'un ministre va voter, ou se rend à un Conseil municipal en jet privé, il pollue autant qu'il abîme la confiance des citoyens dans la République. La moindre des choses est bien que les pollueurs particulièrement aisés participent eux aussi au financement de la bifurcation écologique par l'acquittement d'une taxe proche de la taxe carbone européenne. "