

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° I-2168

présenté par

M. Berger, Mme Corneloup, Mme Gruet, M. Cordier, Mme Frédérique Meunier et
Mme Sylvie Bonnet

ARTICLE 15

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Le paragraphe 4 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 complété par un article L. 422-30-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-30-1.* – I. – Tout embarquement constitutif d'un fait générateur aux aérodromes de Paris–Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget fait l'objet, lorsqu'il ne s'agit pas d'une correspondance au sens de l'article L. 422-7, d'une majoration forfaitaire d'un euro par passager.

« II. – Le produit de cette majoration est affecté à l'établissement public Île-de-France Mobilités.

« III. – La majoration est due par les redevables de la taxe sur le transport aérien de passagers et est déclarée, recouvrée, contrôlée et sanctionnée selon les mêmes règles que cette taxe.

« IV. – Les exonérations prévues aux articles L. 422-21 à L. 422-25 sont applicables à la majoration prévue au présent article. »

« II. – Le 11° de l'article L. 1241-14 du code des transports est ainsi rédigé :

« 11° Le produit de la majoration de la taxe sur le transport aérien de passagers prévue à l'article L. 422-30-1 du code des impositions sur les biens et services. »

« III. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2026. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'Île-de-France concentre les principaux hubs aéroportuaires du pays et des flux de passagers considérables qui reposent, pour leur accessibilité, sur un réseau de transports collectifs dimensionné, entretenu et exploité par Île-de-France Mobilités (IDFM) et ses opérateurs. Les besoins de financement sont durables : hausse des coûts d'exploitation (énergie, maintenance, sûreté), renouvellement et renforcement du matériel roulant, adaptation des fréquences, accessibilité des gares et mise à niveau des infrastructures desservant directement les plates-formes aéroportuaires.

Dans ce contexte, la surtaxe de la taxe régionale sur les certificats d'immatriculation (« carte grise ») n'est pas une solution pertinente. Elle ferait porter l'effort sur les seuls Franciliens alors que les aéroports franciliens accueillent majoritairement des flux nationaux et internationaux, y compris de non-résidents. Elle serait déconnectée de l'usage réel des aéroports et des dessertes qu'ils requièrent, puisqu'elle ne s'appuie pas sur l'ensemble des flux de transport carbonés circulant dans la région. Pour obtenir un rendement équivalent à la TICPE additionnelle supprimée (de l'ordre d'un centime par litre), l'augmentation nécessaire serait significative au regard de l'assiette visée et pèserait sans lien direct avec la fréquentation aéroportuaire. Enfin, elle réduirait la marge de manœuvre fiscale de la Région sur un levier qui lui est propre, au détriment de ses autres priorités.

La majoration proposée met en place un prélèvement mieux aligné sur l'usage. Assise sur le nombre de passagers embarqués dans les aéroports franciliens, hors correspondances pour éviter toute double imposition des trajets en transit, elle fait contribuer les bénéficiaires directs des dessertes. Elle fournit à IDFM une recette dédiée, prévisible et faiblement cyclique, adaptée à la programmation pluriannuelle des investissements et à la soutenabilité du modèle d'exploitation.

Le montant forfaitaire d'un euro par passager concilie efficacité et modération : il génère un produit significatif au regard des volumes concernés tout en limitant l'incidence unitaire pour l'utilisateur et la complexité de gestion pour les compagnies. Le renvoi aux modalités de déclaration, de recouvrement, de contrôle et d'exonérations déjà appliquées à la taxe sur le transport aérien de passagers garantit une mise en œuvre immédiate, sans création de nouveaux circuits administratifs.

Cette substitution met en cohérence le financement des mobilités collectives franciliennes avec les flux qui en bénéficient effectivement, sécurise une ressource dédiée pour IDFM et contribue à la pérennité d'un service public de transport fiable, accessible et à la hauteur des besoins de la première région aéroportuaire du pays.