

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Adopté

**AMENDEMENT**

N ° I-3174

présenté par

M. Arnaud Bonnet, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Bateau, 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. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

-----

**ARTICLE 15**

Rédiger ainsi cet article :

« I. – L'article L. 312-58 du code des impositions des biens et services est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Par dérogation, le tarif prévu au premier alinéa de cet article ne s'applique aux carburants utilisés pour les vols non réguliers de passagers effectués à titre onéreux, ni aux vols réalisés à des fins privées par des aéronefs ne relevant pas du transport public régulier.

« Les carburants mentionnés au présent alinéa sont soumis à l'accise sur les produits énergétiques au taux applicable aux carburéacteurs prévu à l'article L. 312-35. »

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

« 11° Le produit de l'accise additionnelle sur les carburants d'aviation mentionnée au deuxième alinéa de l'article L. 312-58 du code des impositions sur les biens et services dans la limite de 100 millions d'euros par an. »

« III. – Le produit de l'accise du I est affecté à l'établissement public Île-de-France Mobilités, dans la limite globale de 100 millions d'euros. Le produit excédant ce montant est reversé au budget général.

« IV. – Le présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026.

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement supprime l'exonération d'accise qui existe actuellement sur les carburants d'aviation (Jet A-1) utilisés par les jets privés et les vols non réguliers de passagers onéreux, afin de les soumettre au taux applicable aux carburéacteurs.

Cette mesure permet de mettre fin à une assimilation malvenue entre l'aviation commerciale, qui bénéficie en tant que transport collectif d'une exonération d'accise sur son taux de carburant et une aviation d'affaires ou non par jets privés qui ne concerne qu'une poignée de voyageurs, disposant de moyens conséquents. Un tel amendement permet de remettre de l'équité face au principe du "pollueur-payeur" en mettant face à leurs responsabilités une poignée de voyageurs qui décident sciemment d'utiliser un moyen de transport fortement polluant, compte tenu du nombre de passagers concernés. Ainsi, il s'agit d'une alternative de bon sens et juste.

Le financement des transports collectifs ne doit pas peser sur ceux qui n'en bénéficient pas entièrement, puisque contraints, faute d'alternative suffisante à utiliser leur voiture. Cela revient à accentuer les inégalités territoriales : les habitants des zones peu ou mal desservies n'ont pas à payer pour un réseau dont profitent surtout les usagers des centres urbains, souvent titulaires d'un abonnement Navigo partiellement pris en charge par leur employeur.

Nous défendons une transition écologique qui ne fasse pas peser le coût de la transformation sur les ménages les plus contraints.

Si la perte de recettes liée à la suppression de la part de TICPE affectée à Île-de-France Mobilités – estimée à près de 80 millions d'euros en 2026 – doit effectivement être compensée, cette compensation ne peut se faire au détriment des automobilistes captifs.

L'amendement propose donc une alternative plus équitable et cohérente avec les objectifs climatiques : remettre dans le droit commun l'aviation par jet privé, qui ne profite qu'à une petite poignée, afin de financer les transports publics franciliens. Cette mesure ferait contribuer les modes de transport les plus polluants au développement des mobilités collectives, dans un principe de justice environnementale et d'acceptabilité sociale.