

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2025

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

Rejeté

AMENDEMENT

N° I-CF471

présenté par

Mme Maximi, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, 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 Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, 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-Terreñoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 21

I. – Après l'alinéa 2, insérer les alinéas suivants :

A. Après l'article L. 422-14 du code des impositions sur les biens et services, il est inséré un article L. 422-14-bis ainsi rédigé :

« *Art. L. 422-14-bis.* – De manière complémentaire, est soumise à une majoration de la taxe toute tonne de fret ou de courrier embarqué à bord d'un aéronef réalisant un vol commercial, autre qu'en transit direct.

« Le tarif de la majoration est de 50 € par tonne de courrier ou de fret embarquée.

« Cette majoration est contrôlée et collectée de la même manière et sous le même régime de sanction que la taxe définie à la présente section. »

B. – Au 3° de l'article L. 422-15, le nombre : « 5 500 » est remplacé par le nombre : « 2 200 ».

C. – L'article L. 422-22 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« À compter de l'année 2026, ces tarifs sont indexés sur l'inflation dans les conditions prévues à la sous-section 2 de la section 1 du présent chapitre. Cette revalorisation entre en vigueur pour les vols effectués à compter du 1^{er} avril de l'année. »

D. – Les articles L. 422-26 et L. 422-34 sont abrogés. En conséquence, supprimer le 1° de l'article L. 422-40.

II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe parlementaire de la France Insoumise vise à garantir une taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) cohérente avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre des Accords de Paris.

Pour cela, nous demandons à ce que :

- Cette TSBA comptabilise le fret et le courrier aérien, à raison de 50 € partonne.
- Les long-courriers soient considérés comme tels à partir de 2 200 kilomètres, contre 5 500 actuellement.
- La taxe de solidarité soit automatiquement revalorisée sur l'inflation.
- L'aéroport de Mulhouse-Bâle, situé sur le territoire français, participe également au financement de la bifurcation écologique.

Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 85 % entre 1990 et 2019 en France (ADEME). Dans son rapport de 2025, la Cour des comptes a indiqué que les émissions du transport aérien représentaient 20,8 millions de tonnes de CO₂ en 2023, soit 5,3 % des émissions globales françaises.

Cette dynamique est poussée par une augmentation massive du nombre de passagers transportés, en effet, en l'absence de régulation, les projections de l'industrie indiquent que le nombre de passagers au départ des aéroports européens devrait doubler en 2050 par rapport à 2019. Cette dynamique entraînera une hausse de la consommation de carburant de 59 %, toujours par rapport à 2019.

La rupture technologique avancée par le secteur et notamment l'introduction de biocarburant ne permettra pas d'éviter l'augmentation massive des émissions de gaz à effets de serre du secteur lié à l'augmentation du trafic. L'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et le déploiement des biocarburants ne seront en mesure de produire des effets que sur le long terme. Dans ses scénarios de décarbonation l'ADEME a bien pointé que seule la voie de la régulation du trafic peut produire des effets immédiats et à grande échelle en termes de réduction des émissions de CO₂. Sans cela, le pic d'émission est attendu pour 2049.

Cette croissance des émissions aériennes est incompatible avec la neutralité carbone promise par la France d'ici 2050 : il nous faut diviser par six les émissions de gaz à effet de serre du territoire. À date, le transport aérien est le seul moyen de transport pour lequel les prévisions d'émissions de CO₂ augmentent de manière continue. La décarbonation du secteur aérien joue donc un rôle phare

dans l'atteinte de cet objectif. Malheureusement, notre fiscalité est actuellement insuffisante pour limiter certains comportements néfastes pour l'environnement.

L'idée de cet amendement provient de la Convention citoyenne pour le climat. Il vient compléter la hausse de la taxe de solidarité ayant eu lieu en mars 2025. La taxe que nous proposons permet d'atteindre deux objectifs : agir contre le réchauffement climatique tout en luttant contre une injustice sociale. Car si le trafic augmente, cela reste limité à une certaine partie de la population qui a les moyens de se déplacer fréquemment.

Nous nous félicitons de la victoire culturelle que La France insoumise a remporté l'année dernière, par la mise en place d'une TSBA proportionnelle à la classe des billets et à la distance parcourue, comme nous le demandons de longue date.

Nous regrettons que la macronie ait limité la portée de cette TSBA en retenant le seuil de 5 500 kilomètres pour un long-courrier, soit plus de deux fois la distance d'un Paris-Moscou ! Aussi, nous proposons de nous doter d'une véritable TSBA, sans en changer le barème.

La hausse du montant des recettes pourra être affectée à l'investissement dans le ferroviaire et les transports en commun. Une partie de ces recettes peut également financer l'accompagnement des salariés du secteur via des dispositifs publics de formation et de transition professionnelles.

Parce que nos émissions de gaz à effet de serre ne réduiront pas sans que nous ne changions notre approche des transports, il est nécessaire de mettre en place une politique ambitieuse et courageuse profitant à tous. Nous appelons donc à désinciter fiscalement le transport aérien, mode de transport le plus polluant. Cette mesure présente l'avantage de réduire notre dette budgétaire tout en s'attaquant à la dette la plus importante, notre dette climatique.