

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 novembre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° II-3550

présenté par
M. Lenormand

ARTICLE 50

**ETAT C - RÉPARTITION DES CRÉDITS POUR 2026, PAR MISSION ET PROGRAMME,
AU TITRE DES BUDGETS ANNEXES**

« Contrôle et exploitation aériens »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Soutien aux prestations de l'aviation civile	0	82 000 000
Navigation aérienne	0	0
Transports aériens, surveillance et certification	0	0
Nouvelle ligne de programme "Fonds de compensation de la TSBA du L.422-22 pour les dessertes ultramarines, corses et DSP à consigner à la Caisse des dépôts" (<i>ligne nouvelle</i>)	82 000 000	0
TOTAUX	82 000 000	82 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour rappel, la TSBA, ex-taxe Chirac et éco-contribution Borne, a fait l'objet, dans la loi de finances 2025, d'une exonération proposée par le gouvernement et votée par le Parlement pour les dessertes ultramarines, corses et de délégation de service public (DSP), soumise à l'homologation de la Commission européenne.

Néanmoins, suite aux différentes réunions de travail et rappels, force est de constater que le gouvernement n'a aucunement permis d'avoir une quelconque réponse concluante de la Commission européenne.

Entre temps, cette taxe pèse sur les transports des ultramarins et des corses, bafoue le principe de service public qui se donne pour objectif de renforcer la cohésion entre différents territoires d'un même État.

Pour rappel, lors du PLF 2025, l'introduction de cette hausse n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact, alors que sur le plan financier, cette taxe est entièrement supportée par les compagnies aériennes, entraînant inévitablement une hausse des prix des billets pour les voyageurs.

L'exploitant aéroportuaire font également face aux risques de délocalisation des passagers vers d'autres hubs européens, ce qui affaiblit l'attractivité touristique de la France, notamment pour les visiteurs internationaux.

Sur l'échelle européenne, la France est le pays qui taxe d'une manière la plus drastique ses compagnies nationales, à savoir à hauteur de 17€, alors que l'Allemagne à 14€ (avec le projet d'une baisse supplémentaire dans les prochains mois) ou encore à 3€ en Espagne et l'Italie.

L'aviation joue un rôle clé dans le positionnement de la France en tant que première destination touristique mondiale et constitue un levier économique essentiel pour un pays qui figure parmi les dix plus grands exportateurs et importateurs mondiaux de biens et de services.

Aussi, il s'agit en l'espèce de concrétiser la promesse faite par les pouvoirs publics, notamment lors de l'instauration de la taxe de solidarité en 2020, d'exonérer de cette taxe tous les vols au départ ou à destination des territoires ultramarins et de la Corse, mais aussi d'acter la prise en charge des missions régaliennes de l'État par le budget général de la Nation : c'est en effet la mission de l'État que de protéger ses citoyens, notamment en matière de contrôle et de filtrage aux frontières, ainsi que de services d'intervention en cas d'accident/incident aérien sur un aéroport.

Il s'agit également de mettre fin notamment à:

- une injustice, car le transport aérien est déjà soumis à une quantité considérable de taxes environnementales (ETS européens, loi Climat et Résilience, taxe sur les nuisances acoustiques, ...)
;
- une incohérence, car on ne comprend pas la logique qu'il pourrait y avoir à faire ainsi subventionner un moyen de transport par un autre, a fortiori lorsqu'ils sont concurrents (« l'écocontribution » finance les projets d'infrastructure ferroviaire, routière, portuaire ou fluviale) ;

- contre-productive, car elle vient capter des marges que les compagnies aériennes pourraient consacrer à leur propre décarbonation.

Il s'agit enfin et surtout de garantir une meilleure continuité territoriale des Ultramarins et des Corses.

C'est pourquoi, en attendant la décision de la Commission européenne, il est demandé de consigner à la Caisse des dépôts les sommes de la TSBA du L.422-22 perçues au-delà du tarif indiqué dans cet article et relatif aux dessertes ultramarines, corses et DSP.

Et le cas échéant, cela permettrait, selon l'engagement du gouvernement, de restituer ces sommes indues aux compagnies aériennes concernées.

Aussi il est demandé de créer une nouvelle ligne budgétaire "Fonds de compensation de la TSBA du L.422-22 pour les dessertes ultramarines, corses et DSP à consigner à la Caisse des dépôts" et il proposé les mouvements de crédits suivants :

- Une augmentation de 82 000 000 euros des crédits pour cette nouvelle ligne budgétaire "Fonds de compensation de la TSBA du L.422-22 pour les dessertes ultramarines, corses et DSP à consigner à la Caisse des dépôts"
- Une diminution de 82 000 000 euros du programme "Soutien aux prestations de l'aviation civile"

Cette réduction a pour but de se conformer aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) qui oblige, lorsque l'auteur d'un amendement souhaite augmenter les crédits d'un programme, à diminuer les crédits d'un autre programme d'autant.

Il n'est donc en réalité pas envisagé de restreindre les moyens alloués au "Soutien aux prestations de l'aviation civile".

En conséquence, les signataires du présent amendement demandent au Gouvernement de lever le gage.