

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Adopté

N° CF226

AMENDEMENT

présenté par

M. Lahais, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, 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. 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 BIS

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Écologiste et Social vise à supprimer l'article 15 bis, introduit au Sénat, qui prévoit une exonération de taxe sur les billets d'avion (TSBA) pour certaines liaisons aériennes de petits aéroports régionaux soumis à des obligations de service public, dès lors que le trafic annuel est inférieur à 150 000 passagers.

Si cet article se présente comme un dispositif en faveur du « désenclavement » de certaines zones, il est en réalité profondément contestable sur le plan écologique, économique et de cohérence des politiques publiques.

Sur le plan environnemental, le subventionnement indirect des énergies fossiles et en particulier de l'aviation ne peut pas constituer une solution durable à l'accès à la mobilité et au « désenclavement » dans l'Hexagone. L'aviation est effectivement le moyen de transport le plus polluant, au regard du nombre de passagers concernés. L'exonération de TSBA pour certaines liaisons revient à favoriser l'usage de ce mode de transport extrêmement polluant, au détriment du nécessaire développement des alternatives de transport durables (transports en commun : ferroviaire, autobus ou plus largement mobilité décarbonée). Une telle mesure de soutien à l'aviation détourne des modes de transport alternatifs des voyageurs, alors même qu'un taux de remplissage plus important permettrait de développer l'offre et d'en réduire le prix. Par ailleurs, l'exonération de TSBA prive les pouvoirs publics de recettes - certes limitées - mais qui n'en

pourraient pas moins être utiles pour développer l'offre durable. En somme, soutenir ces liaisons aériennes plutôt qu'une véritable politique de mobilité intégrée est contradictoire avec les objectifs de réduction des émissions définis par la loi et les engagements climatiques nationaux et européens.

Sur le plan de l'aménagement du territoire, si les petites plateformes régionales jouent un rôle parfois utile, cela ne doit pas se traduire par un allègement fiscal spécifique à l'aviation bénéficiant à une minorité d'usagers, mais plutôt par des politiques de transport intégrées et durables, adaptées aux besoins des populations locales dans leur grande majorité. Rien ne justifie, en 2026, la création d'une niche fiscale brune supplémentaire dans un secteur non soutenable.

Sur le plan économique et budgétaire, même si l'impact de cette exonération est limitée une fois considérée à l'échelle nationale, la mesure entérine une politique de subvention à l'aviation plutôt que de renforcer la cohérence écologique du budget. Dans un contexte de contraintes budgétaires fortes et d'impératifs climatiques, il est incohérent d'affaiblir un instrument fiscal sans replacer cette dépense dans une stratégie de transition énergétique.