

**ASSEMBLÉE NATIONALE**  
21 octobre 2024

---

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° II-61

présenté par  
M. Jeanbrun  
-----

**ARTICLE 42**

**ÉTAT B**

**Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

Modifier ainsi les autorisations d'engagement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
Fonds de soutien destiné aux exploitants d'aéroports au titre des dépenses de sûreté-sécurité (ligne nouvelle) <i>(ligne nouvelle)</i>	750 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	750 000 000	0
<b>SOLDE</b>	750 000 000	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement d'appel vise à créer un fonds de soutien de 750 millions d'euros pour l'exercice 2025 destiné aux exploitants d'aéroports au titre des dépenses de sûreté-sécurité. Ce fonds de soutien a pour objet de distribuer des subventions directes aux exploitants aéroportuaires afin qu'ils puissent rembourser les 750 millions d'euros d'avances remboursables perçues en application de l'article 59 (état D) de la loi de finances pour 2022 au titre des dépenses de sûreté-sécurité.

Cet amendement d'appel vise à interpeller le Gouvernement sur le fait qu'il serait plus efficace et légitime, sur le plan économique et financier, de transformer ces avances remboursables en subventions.

En effet, le dispositif des avances remboursables pose en particulier le problème de contraindre à une augmentation de l'ex taxe d'aéroport (désormais dénommée « tarif de sécurité et de sureté »), dont le produit sert à financer les dépenses de sûreté-sécurité. Or, cette taxe continue d'affaiblir la compétitivité des compagnies aériennes françaises et de nos aéroports, par rapport à leurs concurrents européens et internationaux, qui, eux, n'ont pas à supporter le financement de

l'intégralité des dépenses de sûreté-sécurité. Ces dépenses sont, du fait de leur nature régalienne, au moins partiellement prises en charge par leurs Etats respectifs et non pas seulement par le passager.

Le tarif de sécurité et de sûreté est perçu sur les passagers en France afin de financer, entre autres, les missions de sûreté aéroportuaire (notamment les contrôles dans les aéroports). Elle est facturée sur les billets d'avions, collectée par les compagnies, reversée à la DGAC qui l'alloue ensuite aux aéroports qui sont les donneurs d'ordre des entreprises de sûreté.

Les 750 millions d'euros d'avances remboursables susmentionnés tendaient à pallier la baisse de rendement attendue de la taxe d'aéroport sur l'exercice 2022, du fait de la prolongation de la crise sanitaire (trafic inférieur de 25 % par rapport à 2019). Au total, durant la crise sanitaire, ce sont environ 700 millions d'euros que l'Etat a versés sous forme d'avances remboursables, qui sont désormais remboursées sur une période de 6 (ou 7) ans depuis le 1er janvier 2024, et qui pèsent sur les compagnies aériennes qui remboursent ainsi un service pourtant non rendu.

L'objectif global poursuivi par cet amendement est de transformer la première partie de ces avances remboursables en subventions de l'Etat afin de diminuer le tarif de sécurité et de sûreté, qui a connu une hausse considérable depuis 2023, portant un coup supplémentaire à la compétitivité du transport aérien français et freinant les investissements nécessaires à sa décarbonation.

Afin d'être recevable au regard de l'article 40 de la Constitution et l'article 47 de la LOLF, la perte de recettes résultant pour l'Etat est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre Ier du livre III du code des impositions sur les biens et services.