

ASSEMBLÉE NATIONALE
22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° I-2391 (Rect)

présenté par

M. Ray, M. Le Fur, M. Jean-Pierre Vigier, Mme Pirès Beaune, Mme Lingemann, Mme Corneloup,
Mme Dalloz et M. Bazin

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 21, insérer l'article suivant:

I. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 422-24 du code des impositions sur les biens et services est complété par les mots : « ainsi qu'aux aérodromes et groupements d'aérodromes de la classe 3 *bis* ».

II. – Le tableau du second alinéa de l'article L. 6328-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° À la quatrième ligne de la seconde colonne, le nombre : « 5 001 » est remplacé par le le nombre : « 1 000 001 » ;

2° Après la quatrième ligne, est insérée une ligne ainsi rédigée :

«

3 bis	De 5 001 à 1 000 000
-------	----------------------

III – Le 2° du II de l'article 133 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025 est ainsi rédigé :

« 2° Au *b*, après le nombre : « 3 », est inséré le mot : « *bis* ».

IV. – 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 impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les aéroports de proximité constituent une composante essentielle du maillage aéroportuaire national. Leur rôle dépasse la seule dimension commerciale : ils participent à l'aménagement du territoire et garantissent une accessibilité indispensable aux bassins économiques et industriels qu'ils desservent, notamment pour les territoires dans lesquels l'offre ferroviaire est particulièrement dégradée.

Or, ces plateformes se trouvent aujourd'hui dans une situation financière extrêmement fragile.

La crise sanitaire a en effet entraîné une chute du trafic passagers qui n'a pas retrouvé son niveau d'avant 2020. Cette situation a réduit mécaniquement les recettes de sûreté sans diminuer les charges fixes liées aux missions régaliennes (sécurité, incendie, filtrage, normes techniques nouvelles), dont le coût augmente régulièrement.

La fin programmée du mécanisme d'apurement des déficits de sûreté-sécurité par la DGAC en fin de délégation de service public, prévue à l'article 133 de la loi de finances initiale pour 2025, pour l'ensemble des aéroports de catégorie 3 enregistrant un trafic compris entre 5 000 et 5 000 000 de passagers, constitue un nouveau risque financier important pour les collectivités propriétaires, qui **met en péril la survie même de ces plateformes**.

À titre d'exemple, pour l'aéroport de Clermont-Ferrand, cela représenterait une perte de près de 15 millions d'euros, qui ne pourrait être assumée sans envisager la fermeture pure et simple de la structure.

Une telle mesure aurait pourtant des conséquences particulièrement graves.

Elle **fragiliserait d'une part les entreprises locales et nationales dépendantes de la connectivité aérienne** ainsi que les activités industrielles et logistiques implantées sur ces sites.

Elle **compromettrait également le désenclavement sanitaire** de la région, puisque les missions d'évacuation d'urgence représentent par exemple près de 8 % des mouvements à Clermont-Ferrand.

Dès lors, appliquer indistinctement aux aéroports dont le trafic varie de 5 000 à 5 millions de passagers par an, les mêmes règles financières que pour les grandes plateformes nationales apparaît non seulement inéquitable mais aussi contre-productif. Les situations financières et opérationnelles de ces plateformes sont en effet extrêmement disparates.

C'est pourquoi, le présent amendement propose d'exclure du champ de l'article 133 de la loi de finances de 2025 les aéroports dont le trafic est inférieur à un million de passagers par an.

Cette mesure permettra de préserver l'équilibre financier des aéroports de petite taille, de sécuriser l'avenir du maillage aéroportuaire national, et d'éviter que des collectivités territoriales, qui font déjà face à des difficultés budgétaires, ne soient contraintes de fermer des plateformes indispensables à la vitalité et à l'attractivité de leur territoire.