

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 octobre 2026

---

**PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2027 - (N° 3210)**

Tombé

N° I-CF656

**AMENDEMENT**

présenté par  
M. Ray, M. Le Fur, Mme Dalloz, M. Tryzna et M. Liger

-----

**ARTICLE 21**

I. – À l’avant-dernière colonne du tableau de l’alinéa 7, substituer au nombre :

« 22 »

le nombre :

« 21 ».

II. – Compléter cet article par les deux alinéas suivants :

« VI. – 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.

« VII. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale 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<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement est un amendement de repli à l'amendement CF655.

Si le financement des missions de sûreté et de sécurité aéroportuaires doit naturellement être garanti, cette nécessité ne doit pas conduire à accroître davantage la fiscalité pesant sur les liaisons opérées depuis les aéroports régionaux. En effet, ces plateformes disposent d'un trafic plus limité et d'un modèle économique souvent plus fragile que celui des grands aéroports internationaux, alors même qu'elles jouent un rôle important pour la desserte et l'accessibilité de nombreux territoires enclavés.

Pourtant, à travers l'article 21 du projet de loi de finances pour 2027, une hausse de 2 euros du montant de la T2S est prévue pour les aéroports relevant de la catégorie d'aéroport dont le trafic est compris entre 5000 et 700 000 passagers (catégorie 3 bis), tandis que le tarif de cette taxe serait stable pour les aéroports dont le trafic est compris entre 700 000 et 20 millions de passagers (catégories 2 et 3), et augmenterait de seulement 1 euro pour les aéroports de plus de 20 millions de passagers par an (catégorie 1). Autrement dit, les plus petites plateformes subissent une hausse de T2S deux fois supérieure à celle prévue pour les aéroports d'Orly ou de Roissy.

Or, l'an dernier, par le biais de l'article 61 de la loi de finances pour 2026, le législateur a reconnu la fragilité spécifique des aéroports de proximité en créant la catégorie 3 bis d'aérodromes, afin de mieux prendre en compte leur rôle dans le maillage territorial et d'éviter qu'ils ne soient soumis aux mêmes règles que les plateformes les plus importantes.

Dès lors, il serait contradictoire de leur faire peser, dès l'année suivante une augmentation importante de la T2S.

Une telle évolution risquerait, à terme, de fragiliser certaines liaisons pourtant essentielles à l'attractivité économique et à l'accessibilité de nos territoires et de compromettre l'équilibre financier des aéroports de petite taille dont le rôle dépasse largement la seule dimension commerciale. Ces plateformes garantissent en effet une accessibilité indispensable aux entreprises locales et nationales dépendantes de la connectivité aérienne. Elles jouent également un rôle important en matière de désenclavement sanitaire, en facilitant notamment les évacuations médicales urgentes et l'accès rapide à certains établissements de soins spécialisés.

C'est pourquoi, cet amendement propose d'appliquer aux aéroports de moins de 700 000 passagers par an, une hausse de 1 euro au plafond de la T2S, similaire à celle prévue pour les aéroports de plus de 20 millions de passagers par an.