

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 octobre 2026

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

Tombé

N° I-CF701

AMENDEMENT

présenté par

Mme Pirès Beaune, M. Mickaël Bouloux, Mme Allemand, Mme Bregman, Mme Diop, M. Fégné,
Mme Karamanli, M. Proença, Mme Rossi, Mme Dombre Coste, M. Naillet, Mme Bellay,
Mme Rouaux, M. Pribetich, Mme Pic, M. Garot et M. Oberti

ARTICLE 21

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

« 22 »

le nombre :

« 10,5 ».

II. – Compléter cet article par les l'alinéa suivant :

« 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^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le prolongement de la décision du Conseil d'État du 20 mai 1998, le législateur a créé par la loi de finances pour 1999, une taxe dont le produit est affecté « financement des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre le péril aviaire, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ». Cette taxe est aujourd'hui codifiée aux articles L.422-20 et L.422-23 du code des impositions des biens et services (« CIBS ») sous la dénomination de « tarifs de sûreté et de sécurité » (« T2S »). Le coût des Missions de sûreté-sécurité ayant connu un rythme de progression soutenu, en particulier dans le domaine de la sûreté pour contrer la menace terroriste, un mécanisme de péréquation a été créé. Ce mécanisme est abondé par les ressources d'une majoration du T2S (le tarif de péréquation), au bénéfice des plus petits aéroports afin de compenser l'insuffisance de financement à laquelle ils sont confrontés en raison de la faiblesse de leur trafic.

Le T2S constitue donc, avec le tarif de péréquation aéroportuaire, un instrument de financement des missions de sûreté et de sécurité des exploitants d'aéroports français (filtrage des passagers et bagages, sécurité-incendie et sauvetage (« SSLIA »), lutte contre le péril animalier, et certains contrôles environnementaux).

Les différences de T2S entre aéroports sont importantes : la plupart des plateformes de classe 2 (plus de 5 millions de passagers) appliquent un tarif de 9,50 euros par passager, là où une majorité d'aéroports régionaux (classe 3 de moins de 5 millions de passagers comme Rennes-Bretagne qui accueille 500 000 passagers ou Clermont-Ferrand qui accueille 160 000 passagers) appliquent un tarif de 20 euros par passager. Cet écart de plus de 100% entre aéroports conduit les compagnies aériennes à déprogrammer des vols dans les aéroports régionaux, alors même que la demande existe : les compagnies low cost opèrent avec des marges par passager de 5 à 6€. Une différence de 10€ entre aéroports ne peut donc être absorbée par les compagnies et doit donc être répercutée sur le prix vendu au passager. Dans un contexte de pénuries d'avions disponibles, cela pèse fortement sur les décisions de programmation des vols dans les aéroports régionaux, les compagnies affectant leurs aéronefs en priorité vers les lignes et les plateformes les plus compétitives.

Les coûts des missions de sûreté-sécurité des aéroports de classe 3 sont, rapportés au passager, structurellement supérieurs à ceux des aéroports de classe 2 dans la mesure où ils sont conduits à mettre en œuvre des dispositifs de sûreté (scanners d'inspection filtrage, camions de lutte contre les incendies d'aéronefs, etc.) similaires avec un trafic bien moindre. Les aéroports de classe 3 et 4 subissent un déficit 96,7M€ contre 43M€ pour les aéroports de classe 2, alors que leur trafic et leurs ressources financières sont plus limités.

C'est pourquoi, le présent amendement, vise à baisser le montant maximum de la classe 3, pour l'aligner sur celui de la classe 2.