

N°2702

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 avril 2026.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

AU NOM DE LA DELEGATION AUX OUTRE-MER

*sur l'impact des taxes et redevances qui s'appliquent au transport aérien
desservant les outre-mer*

en conclusion des travaux d'une mission d'information ⁽¹⁾

PAR

MME BEATRICE BELLAY, M. ÉLIE CALIFER, M. FRANTZ GUMBS,
M. STEPHANE LENORMAND ET M. DAVY RIMANE

Députés

(1) La composition de cette mission figure au verso de la présente page.

Mme Béatrice Bellay, MM. Elie Califer, Frantz Gumbs, Stéphane Lenormand et Davy Rimane, *rapporteurs de la mission d'information sur l'impact des taxes et redevances qui s'appliquent au transport aérien desservant les outre-mer.*

MM. Steevy Gustave et Joseph Rivière, *membres de la mission d'information.*

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT AERIEN EST CARACTÉRISÉ PAR UN MAQUIS DE TAXES, REDEVANCES ET SURCHARGES.....	9
I. LA FISCALITE APPLICABLE AU SECTEUR DU TRANSPORT AERIEN A ETE RECEMMENT RATIONNALISEE.....	9
A. LA TAXE SUR LE TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS (TTAP).....	10
1. Le tarif de l'aviation civile.....	11
2. Le tarif de solidarité, issu de l'ancienne taxe de solidarité sur les billets d'avion, a récemment connu une forte augmentation	12
3. Le tarif de sûreté et de sécurité (T2S).....	14
4. Le tarif de péréquation aéroportuaire.....	16
5. La majoration « outre-mer » de la TTAP.....	16
B. D'AUTRES FORMES DE TAXATION	18
1. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)	18
2. La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD).....	20
3. La contribution exceptionnelle sur les bénéfices des entreprises	21
4. Le dispositif international CORSIA.....	21
5. La future « contribution spéciale » sur le CDG Express	22
C. UNE TAXATION LOURDE, FRAGMENTEE ET DIFFICILEMENT LISIBLE .	22
1. Le rendement des taxes spécifiques au transport aérien	22
2. Un alourdissement de la taxation est toujours possible	23
3. Des hausses de taxes partiellement financées par les compagnies	24
4. Des aménagements permettent aux outre-mer d'atténuer les effets d'une taxation qui augmente avec l'éloignement.....	25
D. LES TENTATIVES D'EXONERATION AU BENEFICE DES OUTRE-MER ..	27
1. Une disposition, adoptée en 2022, n'est jamais entrée en vigueur	27

2. Une nouvelle tentative infructueuse dans le cadre du budget 2026.....	27
3. La question de la conformité des exonérations au droit européen.....	28
II. LES REDEVANCES QUI PESENT SUR LE TRANSPORT AERIEN	29
A. LES REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE	29
1. Les règles générales	29
2. Les spécificités ultramarines en matière de redevances étatiques	31
B. LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES.....	31
1. La rémunération des services fournis par les exploitants des aéroports	31
2. Des montants encadrés.....	35
3. Les spécificités des aéroports ultramarins	36
4. Des compagnies inégalement concernées par les redevances et taxes	37
III. LA DEGRADATION DU TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS	38
A. LA FRANCE PERD INDENIABLEMENT EN COMPETITIVITE	38
1. Un trafic aérien ultramarin perturbé	38
2. La fiscalité aérienne française est l'une des plus élevée d'Europe.....	39
3. La situation financière disparate des compagnies françaises.....	40
B. UNE SITUATION CONTRASTEE DANS LES PAYS VOISINS	41
1. Une évolution divergente de la taxation européenne du secteur aérien.....	41
2. La fiscalité désavantage l'Europe par rapport à ses concurrents	42
IV. LE CARBURANT, PRINCIPALE CHARGE DU TRANSPORT AERIEN	42
A. LE TRANSPORT AERIEN DEPEND ENTIEREMENT DU PETROLE	42
1. Le carburant représente jusqu'à 45 % du prix d'un billet d'avion	43
2. Les lourdes conséquences du conflit au Moyen-Orient.....	43
B. AUX ANTILLES, LE SUJET TRES CONTROVERSE DE LA SARA.....	44
1. Les prix des produits pétroliers hors kérosène font l'objet d'une régulation par l'État dans les DROM.	44
2. La distribution du pétrole dans les Antilles-Guyane fait l'objet d'un monopole pour partie régulé par l'État	45
3. Du monopole de la SARA découleraient des prix du kérosène élevés.....	46
4. Les pratiques de la SARA attaquées en justice.....	47
DEUXIEME PARTIE : RENDRE LE TRANSPORT AERIEN PLUS ACCESSIBLE POUR LES OUTRE-MER	49
I. QUELQUES PISTES POUR MAITRISER LE COUT DU BILLET D'AVION.....	49
A. LE TARIF DE SOLIDARITE : AU-DELA DES IDEES REÇUES	49
1. Toute exonération est soumise à autorisation de l'Union européenne	49
2. Exonérer du tarif de solidarité les destinations ultramarines ?	51
3. Exonérer du tarif de solidarité les résidents ultramarins ?.....	51

4. Le fonctionnement de la desserte de la Corse.....	52
5. L'attribution du statut de résident par les compagnies aériennes	54
6. Les limites de la comparaison avec la Corse	54
B. REDUIRE LE COUT DES REDEVANCES AEROPORTUAIRES ?	55
1. Augmenter le nombre de lignes	55
2. Les activités commerciales au secours des services aéronautiques ?	56
3. Le rôle déterminant de l'Autorité de régulation des transports (ART).....	57
4. Favoriser les contrats de régulation économiques (CRE).....	58
5. La hausse des redevances d'aéroport de Paris refusée par deux fois.....	59
C. FAVORISER LA CONCURRENCE	60
1. La concurrence a contribué à baisser les tarifs en Polynésie	60
2. Le cas de la ligne Guyane-Antilles	61
II. LES MECANISMES D'AIDE AU TRANSPORT AERIEN ULTRAMARIN	62
A. LES AIDES DE L'ÉTAT AUX COMPAGNIES AERIENNES.....	62
1. Les plans de sauvetage des compagnies aériennes	62
2. Le dispositif de défiscalisation pour l'achat d'aéronefs	62
B. D'AUTRES MECANISMES D'AIDE DISCRETS.....	64
1. L'aide à la navigation aérienne	64
2. La péréquation de la T2S	65
3. L'exonération de TVA	65
4. Les aides sociales de LADOM	66
5. Les compagnies ultramarines prioritaires en cas de perturbations	67
III. LE ROLE MAJEUR JOUE PAR L'UNION EUROPEENNE DANS LE TRANSPORT AERIEN	68
A. UNE SENSIBILISATION IMPARFAITE DES INSTANCES EUROPEENNES AUX SPECIFICITES ULTRAMARINES.....	68
1. La distinction entre RUP et PTOM.....	68
2. Seuls cinq pays sur vingt-sept comptent des territoires ultramarins.....	69
B. LA QUESTION DES ECHANGES DE QUOTAS D'ÉMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE	69
1. Un mécanisme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans différents secteurs industriels.....	70
2. Les vols entre les outre-mer et l'hexagone bénéficient d'une dérogation temporaire jusqu'en 2030 dans le cadre du SEQE.....	70
3. Des surcoûts potentiels pour les compagnies aériennes desservant les territoires ultramarins.....	71
4. Une demande de dérogation supplémentaire	71
5. Améliorer l'information des passagers	72

RÉCAPITULATIF DES PROPOSITIONS	73
ANNEXES	75

INTRODUCTION

Les territoires ultramarins occupent une place essentielle dans la continuité, la cohésion et la dimension internationale de la France. Cette singularité française repose cependant sur un impératif absolu : l'existence d'une connectivité aérienne robuste, fiable et accessible. Sans elle, les outre-mer seraient exposées à un risque d'isolement structurel, de décrochage économique et d'affaiblissement des liens sociaux et institutionnels avec le reste du pays et avec l'Union Européenne.

Pour les ultramarins, le transport aérien représente non seulement la principale voie de déplacement entre les territoires et l'hexagone, mais aussi un élément de vie quotidienne : il est indispensable au bon accès à la santé, à l'éducation, aux opportunités professionnelles et à la mobilité familiale. Dans certains départements et collectivités ultramarines, plus de 95 % des flux intercontinentaux reposent exclusivement sur l'avion qui traverse et dessert les trois principaux océans de notre planète : l'océan Atlantique, l'océan Indien et l'océan Pacifique. Les distances sont importantes, parfois supérieures à 15 000 kilomètres, ce qui élimine toute alternative modale crédible.

Que le transport aérien consomme du combustible fossile et pollue est un argument bien connu des détracteurs de ce moyen de transport. Pour autant, les constructeurs ont fait de réels progrès en matière de sobriété : les appareils de nouvelle génération comme les Boeing 787 ou les Airbus A350 consomment beaucoup moins de carburant que les générations précédentes et présentent un bilan carbone acceptable. L'organisation de l'aviation civile a également progressé, aussi bien dans le choix de routes optimisées que dans ses procédures d'approche. Il en résulte que, bien souvent, la consommation de kérosène par passager aux 100 km, sur un trajet transatlantique par exemple, s'avère inférieure à la consommation aux 100 km d'un SUV.

Malgré son importance, cette connectivité se trouve aujourd'hui fragilisée par une accumulation de contraintes - notamment fiscales et règlementaires - qui, agrégées, menacent l'équilibre des dessertes et la compétitivité des compagnies qui les opèrent. Sur le plan fiscal, la France impose à son transport aérien les prélèvements les plus élevés d'Europe, représentant, selon la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et la Direction générale des finances publiques (DGFIP), environ trois milliards d'euros par an. Les surcoûts fiscaux se traduisent directement par une hausse du prix des billets pour les passagers, une diminution de la marge opérationnelle des compagnies aériennes françaises qui opèrent des routes vitales pour les territoires les plus éloignés de l'hexagone, et un affaiblissement de l'économie touristique ultramarine.

Cette pression affecte d'autant plus les populations locales que le coût de la vie est structurellement plus élevé dans les outre-mer que dans le reste du pays et qu'il n'existe aucune alternative modale à l'avion. À cette pression fiscale s'ajoute un cadre réglementaire européen contraignant et en constante évolution, notamment en matière de quotas d'émissions carbone et d'incorporation de carburants d'aviation durables.

Ces règles n'intègrent que très peu les spécificités propres aux outre-mer que l'Union européenne classe en Régions ultrapériphériques (RUP) et en Pays et territoires d'outre-mer (PTOM). Leur spécificité est reconnue dans les textes fondateurs de l'Union, notamment à l'article 349 du Traité de Lisbonne. Ce biais accentue un déséquilibre préoccupant : les compagnies aériennes qui desservent les outre-mer, déjà fortement contraintes, doivent donc absorber des obligations supplémentaires alors que leurs marges opérationnelles sont particulièrement limitées.

Le présent rapport a donc pour ambition de présenter dans une première partie, le maquis de taxes, redevances et autres surcharges qui pèsent sur le transport aérien desservant les outre-mer en mettant en exergue les conséquences de ces contraintes sur le pavillon aérien français.

Dans une seconde partie, le rapport évoque les particularités du trafic aérien dans les outre-mer et esquisse des propositions pour tenter d'alléger les contraintes qui pèsent sur les compagnies aériennes dans le but de conserver l'accessibilité de ce mode de transport aux populations ultramarines qui, la plupart du temps, n'ont pas d'alternative.

PREMIERE PARTIE : LE TRANSPORT AERIEN EST CARACTÉRISÉ PAR UN MAQUIS DE TAXES, REDEVANCES ET SURCHARGES

Le transport aérien est un secteur nécessitant de nombreux financements : pour créer et maintenir les infrastructures aéroportuaires et les services associés, pour disposer d'équipements garantissant la sûreté et la sécurité du transport aérien, pour assurer les différents services régaliens et d'intérêt général (navigation aérienne, politiques publiques, politiques de sécurité) ou encore pour disposer d'équipements de lutte contre les nuisances sonores.

Le choix a été fait que le secteur finance lui-même en grande partie ses coûts d'investissement et de fonctionnement. C'est pourquoi un certain nombre de taxes et redevances, spécifiques au transport aérien, sont pour la plupart affectées au financement direct des infrastructures et des services aéroportuaires, permettant ainsi une certaine lisibilité entre le prélèvement et la dépense publique associée.

Seules les recettes du tarif de solidarité ne financent pas directement le secteur, mais sont affectées pour partie à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) à hauteur de 270 millions d'euros au maximum et, au-delà de ce seuil, abondent le budget général. Il s'agit là d'un choix politique, afin de réduire le déficit du budget de l'État.

I. LA FISCALITE APPLICABLE AU SECTEUR DU TRANSPORT AERIEN A ETE RECEMMENT RATIONNALISEE

Depuis le 1^{er} janvier 2022, les anciennes taxes « d'aéroport », « de l'aviation civile » et « de solidarité sur les billets d'avion » ont disparu.

Codifiée au sein du code des impositions sur les biens et services (CIBS), la fiscalité applicable au secteur du transport aérien comprend désormais trois taxes :

- la taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP) ⁽¹⁾ ;
- la taxe sur le transport aérien de marchandises (TTAM) ⁽²⁾ : applicable uniquement au fret et au courrier, elle n'est pas prélevée sur les bagages des passagers ⁽³⁾ ;
- la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) ⁽⁴⁾.

(1) [Art. L. 422-13 à L. 422-40 du CIBS.](#)

(2) [Art. L. 422-41 à L. 422-48 du CIBS.](#)

(3) [Art. L. 422-4 du CIBS.](#)

(4) [Art. L. 422-49 à L. 422-57 du CIBS.](#)

Les composantes de ces nouvelles taxes correspondent néanmoins à celles des taxes disparues, de sorte que l'assiette de la fiscalité du secteur aérien est restée particulièrement stable ⁽¹⁾.

Comme les vols à destination de l'étranger, « *les transports aériens [...] de voyageurs en provenance ou à destination [...] des collectivités et départements d'outre-mer* » sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée ⁽²⁾.

A. LA TAXE SUR LE TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS (TTAP)

Cette taxe s'applique à l'ensemble des vols, sur chaque trajet mais hors correspondance, au départ de la France, ce qui inclut le territoire hexagonal, les départements et régions d'outre-mer tels que définis à l'article 73 de la Constitution, la Nouvelle-Calédonie, ainsi que collectivités d'outre-mer telles que définies à l'article 74 de la Constitution, à l'exception de Saint-Pierre et Miquelon et Wallis-et-Futuna.

Prélevé pour chaque embarquement, le montant de la TTAP est égal à la somme de quatre tarifs nationaux et d'une taxe locale :

– le tarif de l'aviation civile (Art. L. 422-21 du code des impositions sur les biens et services - CIBS) : son produit est affecté au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ⁽³⁾ ;

– le tarif de solidarité (Art. L. 422-22 du CIBS) ;

– le tarif de sûreté et de sécurité (Art. L. 422-23 du CIBS) ;

– le tarif de péréquation aéroportuaire (Art. L. 422-24 du CIBS) ;

– une taxe locale, la « *majoration outre-mer de la taxe sur le transport aérien de passagers* » (MOMTAP) définie à l'article L. 422-30 du CIBS.

Les tarifs de ces différentes taxes sont revalorisés chaque année en fonction de l'inflation. Ils ont pour particularité d'être exprimés en montant, et non sous la forme d'un taux qui s'appliquerait au montant hors taxe du billet.

Le calcul de la TTAP a fait l'objet récemment, sous la forme d'un amendement gouvernemental au projet de loi de finances pour 2025, d'une importante réforme ayant pour l'objet, par la hausse de son tarif, de « *faire contribuer les passagers aériens à l'effort de rétablissement des comptes publics* » ⁽⁴⁾. Cette réforme, si elle concerne le tarif de l'aviation civile,

(1) « [Taxes diverses - Publication des tarifs 2026 - Autres informations](#) », *D.O. Actualité n° 8, janvier 2026*.

(2) 8° du II de l'[article 262 du code général des impôts](#).

(3) Ce budget « retrace l'ensemble des opérations des services de l'État chargés de l'aviation civile relatives à la navigation aérienne, aux politiques publiques de l'aviation civile, à la sécurité et aux opérations qui leur sont associées » ([Article 125 de la Loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 de finances pour 1991](#)).

(4) [Sénat, Amendement n° I-2076 au projet de loi de finances pour 2025, 22 novembre 2024](#).

s'accompagne également d'importantes modifications au calcul du tarif de solidarité.

1. Le tarif de l'aviation civile

Le tarif varie selon la destination finale du passager, définie comme le premier point d'atterrissage où le passager n'est pas en correspondance. Les distances se calculent entre l'aérodrome national de référence¹ et l'aérodrome principal de la capitale de l'État ou territoire de destination finale. Depuis le 1^{er} mars 2025, les tarifs sont déterminés selon trois zones de destinations :

– destination européenne ou assimilée : lorsque la destination finale est située en France ⁽²⁾, dans un autre État membre de l'Union Européenne (UE), dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace Économique Européen (EÉE), ou dans un État situé à moins de 1 000 km à partir de l'aérodrome national de référence de la métropole ou des territoires ultramarins. Par dérogation, les vols à destination ou en provenance des outre-mer sont assimilés à des « destinations européennes ou assimilées » ;

– destination intermédiaire : États ou territoires dont le principal aérodrome de la capitale est compris entre 1 000 et 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence ;

– destination lointaine : États ou territoires dont le principal aérodrome de la capitale est situé à plus de 5 500 kilomètres de l'aérodrome national de référence.

MONTANTS DU TARIF DE LA TTAP (Art. L. 422-24 et A. 422-8 du CIBS)

Destination finale	Du 1 ^{er} mars 2025 au 31 mars 2025	Du 1 ^{er} avril 2025 au 31 mars 2026 ⁽³⁾	Du 1 ^{er} avril 2026 au 31 mars 2027 ⁽⁴⁾
Européenne ou assimilée	5,05 €	5,14 €	5,21 €
Intermédiaire ou lointaine	9,09 €	9,25 €	9,37 €

(1) [Article L422-15-1 du CIBS](#) : « L'aérodrome national de référence s'entend de l'aérodrome suivant : 1° Lorsque l'embarquement du passager a lieu sur le territoire métropolitain, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; 2° Lorsque l'embarquement du passager a lieu sur le territoire d'une collectivité régie de l'article 73 de la Constitution, de Saint-Barthélemy ou de Saint-Martin, l'aérodrome principal de la collectivité concernée. »

(2) Sont entendus : le territoire métropolitain, les départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin

(3) [Arrêté du 26 décembre 2024 constatant divers paramètres indexés sur l'inflation relatifs à certaines impositions sur les biens et services.](#)

(4) [Arrêté du 24 décembre 2025 constatant les tarifs de certaines impositions sur les biens et services pour l'année 2026](#)

2. Le tarif de solidarité, issu de l'ancienne taxe de solidarité sur les billets d'avion, a récemment connu une forte augmentation

La TSBA : une ancienne taxe à l'histoire singulière

Aussi appelée taxe « Chirac », la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), est une taxe internationale créée en 2005 pour contribuer au financement des pays en voie de développement, notamment dans le secteur de la santé (vaccination, Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme...) et de l'environnement.

Ainsi, depuis 2006, une part de cette taxe, inférieure à un certain plafond, abondait le Fonds de solidarité pour le développement (FSD). La fraction supérieure à ce plafond était, elle, affectée au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA).

La loi de finances pour 2020 ⁽¹⁾ a modifié le régime de cette taxe en créant un plafond intermédiaire au-delà duquel le produit de cette taxe est affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF), afin d'accroître les capacités de cet organisme à intervenir en faveur du développement des mobilités durables, alternatives au transport aérien.

En 2022, la création de la TTAP substitue à la TSBA le « tarif de solidarité » (TS), bien que celui-ci soit très largement toujours désigné sous l'appellation de TSBA.

Enfin, la loi de finances pour 2025 a transformé le Fonds de solidarité pour le développement en un programme budgétaire *ad hoc* au sein de la mission « Aide publique au développement » ⁽²⁾. Dès lors, son financement est désormais assuré par des crédits budgétaires et le produit de l'ex-TSBA est désormais principalement affecté à l'AFITF.

La récente réforme du tarif de solidarité instaure « *une différence de taxation entre les trajets de longue distance et les trajets plus courts* », ainsi qu'en fonction de la catégorie de services. Ainsi, alors que l'ancien calcul de ce tarif ne variait qu'en fonction de la qualité du service en cabine (absence ou présence de services additionnels ⁽³⁾ d'une part et de la distance du vol d'autre part, le nouveau mode de calcul intègre un plus grand nombre de paramètres.

Les rapporteurs regrettent que le produit de la TSBA, estimé à 1,3 milliard d'euros ne soit pas affecté avec plus de transparence. Entre 2020 et 2025, un dispositif particulièrement opaque aboutissait à ce que 80 % des recettes de cette taxe soient reversées, sans légitimité, au budget général de l'État, les 20 % restant revenant à l'AFITF. Depuis, 2025, l'essentiel du produit de cette taxe est orienté vers l'AFITF. Mais dans un cas comme dans l'autre, les sommes payées par les passagers ultramarins ne reviennent pas vers les outre-mer puisque l'AFITF est essentiellement orientée vers les transports hexagonaux (*cf. infra*, la présentation de l'AFITF), ce que regrettent profondément les rapporteurs.

(1) [Art. 72 de la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020.](#)

(2) [Art. 125 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.](#)

(3) *Dispose de services additionnels le passager qui « peut bénéficier, sur au moins l'un des tronçons compris entre le point d'embarquement initial et le point de débarquement final, sans supplément par rapport au prix initialement convenu, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder sans un tel supplément » ; Art. L. 222-22-1 du CIBS.*

CALCUL DU TARIF DE SOLIDARITE AVANT LA REFORME

Avant le 1^{er} mars 2025

Catégorie de service	Destination finale			
	Européenne ou assimilée		Tierce	
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum
Absence de services additionnels	1,13 €	2,63 €	4,51 €	7,51 €
Services additionnels	11,27 €	20,27 €	45,07 €	63,07 €

CALCUL DU TARIF DE SOLIDARITE APRES LA REFORME

Depuis le 1^{er} mars 2025

Catégorie de service	Catégorie de destination		
	Européenne ou assimilée	Intermédiaire	Lointaine
Normale	7,40 €	15 €	40 €
Avec services additionnels	30 €	80 €	120 €
Aéronef d'affaires avec turbopropulseur	210 €	675 €	1 025 €
Aéronef d'affaires avec turboréacteur	420 €	1 015 €	2 100 €

Cette évolution du mode de calcul du tarif de solidarité, lequel a pour vocation, à assiette constante, d'accroître l'effort fiscal pesant sur les billets des classes affaires des vols commerciaux et sur l'aviation d'affaires, entraîne également une augmentation générale des montants de taxation pour l'ensemble des billets des vols commerciaux, et plus particulièrement des vols « sans services additionnels », c'est-à-dire des vols en classe économique.

La société St Barth Commuter, basée à Saint-Barthélemy et effectuant du transport d'îles en îles, fait remarquer que, comme les pistes des archipels antillais sont souvent courtes et que le trafic est faible, elle utilise de petits appareils à hélices, des Cessna Caravan adaptés aux pistes locales et qui peuvent transporter 10 à 14 passagers selon les versions. Comme, en outre, les horaires de la compagnie ne sont pas fixes compte tenu de la faiblesse de la demande, ses vols sont considérés comme des vols d'affaires et ses passagers sont soumis à un tarif de solidarité de 210 euros. Ils paient autant pour un vol de 30 minutes entre deux îles que s'ils se rendaient de Paris à New York en Falcon 2000 ! Notons toutefois que la taxe de solidarité est due uniquement pour les vols à destination de Saint-Martin ou Saint-Barthélemy, les passagers qui décollent de ces deux collectivités en étant exonérés.

**VARIATION DU TARIF DE SOLIDARITÉ EN FONCTION DE LA DESTINATION
ET DE LA CATÉGORIE DE SERVICES PROPOSÉS POUR UN VOL
COMMERCIAL**

Destination	Services proposés	Tarifs avant la réforme	Tarifs après la réforme	Variation
Européenne ou assimilée	Sans services additionnels	2,63 €	7,40 €	+ 181 %
	Avec services additionnels	20,27 €	30 €	+ 48 %
Intermédiaire	Sans services additionnels	7,51 €	15 €	+ 100 %
	Avec services additionnels	63,07 €	80 €	+ 27 %
Lointaine	Sans services additionnels	7,51 €	40 €	+ 433 %
	Avec services additionnels	63,07 €	120 €	+ 90 %

3. Le tarif de sûreté et de sécurité (T2S)

Le tarif de sûreté et de sécurité (T2S) est déterminé pour chaque aéroport ou groupement aéroports ⁽¹⁾ « de manière à ce que le produit qui en résulte couvre, en complément du produit de la taxe sur le transport aérien de marchandises [...] et compte tenu des besoins en financement de son exploitation » ⁽²⁾, les coûts « directement imputables aux services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, [de] sûreté, ainsi qu'aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux » ⁽³⁾.

Ainsi, le tarif de sûreté et de sécurité est fixé, pour chaque aéroport, par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile entre les limites inférieures et supérieures suivantes, en fonction de la classe dont relève l'aéroport ou le groupement d'aéroports, qui dépend de son volume d'activité mesuré en unités de transport (UDT) : une UDT est égale à un passager ou 100 kg de fret ou de courrier. Les chiffres d'UDT par aéroport correspondent à la moyenne constatée sur les trois dernières années civiles connues. Les aéroports dont le volume de trafic ne dépasse pas 5 000 UDT (classe 4) ne sont pas assujettis au tarif de sûreté et de sécurité.

(1) Les groupements d'aéroports sont définis à [l'article L 6328-2 du code des transports](#), selon leur volume de trafic.

(2) [Art. L 422-23 du CIBS](#).

(3) [Art. L 6328-3 du code des transports](#).

LIMITES DU MONTANT DU TARIF DE SURETE ET DE SECURITE

Classe de l'aérodrome	Volume de trafic, exprimé en unités de trafic (UDT) ⁽¹⁾	Aéroports	Min.	Max.
Classe 1	Plus de 20 000 000	Aéroports du groupe ADP	4,30 €	11,80 €
Classe 2	De plus de 5 000 000 à 20 000 000	Aéroports de Bordeaux, Lyon, Nantes, Nice, Marseille et Toulouse	3,50 €	9,50 €
Classe 3	De plus de 5 000 à 5 000 000	La plupart des autres aéroports, y compris les principales plateformes ultramarines	2,60 €	20 €
Classe 4	Trafic inférieur à 5 000	Les aérodromes les plus petits	0,00 €	0,00 €

Source : Art. L. 422-23 du CIBS et Art. L. 6328-2 du code des transports.

Ce tarif, porté à 20 euros dans la plupart des aéroports ultramarins, a été régulièrement augmenté au cours des dernières années : il était encore de 14 euros par embarquement en 2022.

Relevant de la classe 3, les aéroports ultramarins peuvent donc se voir assujettis, par arrêté, à un tarif de sûreté et de sécurité compris entre 2,60 € et 20 €. Dans les faits, aux termes du CIBS ⁽²⁾, le tarif maximal de 20 € leur est systématiquement appliqué, à quelques exceptions près, listés dans le tableau ci-dessous :

MONTANT DE LA T2S APPLIQUEE AUX AEROPORTS NON SOUMIS AU TARIF MAXIMAL

AÉRODROME	TARIF
La Réunion-Roland Garros	18,10 €
Maripasoula (Guyane)	2,60 €
Saint-Barthélemy	3,28 €
Saül (Guyane)	2,60 €
Nouméa-Magenta (Nouvelle-Calédonie)	7,50 €
Bora-Bora (Polynésie)	5,95 €
Raiatea (Polynésie)	7,50 €
Rangiroa (Polynésie)	12,00 €

La loi de finances pour 2026 prévoit la création à l'article L. 6328-2 du code des transports, entre les catégories 3 et 4, d'une nouvelle catégorie 3 *bis* d'aéroport : elle comprendrait ceux dont le volume de trafic est compris entre 5 001 et 1 000 000 UDT. L'article L. 422-23 du CIBS n'étant pas modifié quant au champ des

(1) Une UDT est égale à 1 passager ou 100 kg de fret ou de courrier. Les chiffres d'UDT par aéroport correspondent à la moyenne constatée sur les trois dernières années connues.

(2) Art. [A. 422-14](#), [A. 422-15](#) et [A. 422-16](#) du CIBS.

aéroports assujettis, tous les aéroports relevant de cette nouvelle catégorie 3 *bis* seraient désormais, en l'état, exonérés du tarif de sûreté et de sécurité.

4. Le tarif de péréquation aéroportuaire

Le tarif de péréquation aéroportuaire constitue l'une des recettes fiscales dédiées au financement des activités régaliennes de sécurité et de sûreté confiées aux exploitants aéroportuaires : services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, sûreté ainsi que contrôles environnementaux. Le produit de ce prélèvement, majoritairement payé par les plus grands aéroports, fait l'objet d'une péréquation qui bénéficie uniquement aux petits aérodromes et aux aérodromes de taille moyenne dont le bilan financier au titre de la sûreté/sécurité est déficitaire ⁽¹⁾.

Le montant du tarif de péréquation aéroportuaire est identique pour l'ensemble des aérodromes des classes 1 à 3, et est nul pour les aérodromes et groupements d'aérodromes de classe 4. Il est fixé par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile ⁽²⁾. Il s'élève depuis le 1^{er} avril 2025, à 1,25 euro ⁽³⁾ par UDT. La loi de finances pour 2026 autorise la hausse de la limite maximale de ce tarif à 1,35 euro ⁽⁴⁾, mais le gouvernement n'a pas (encore ?) usé de cette faculté.

5. La majoration « outre-mer » de la TTAP

La « majoration outre-mer de la taxe sur le transport aérien de passagers » (MOMTAP) est déterminée et prélevée par les cinq Drom (Martinique, Guadeloupe, Guyane, Mayotte et La Réunion). Le montant de cette majoration « *est déterminé par la région où se produit l'embarquement dans la limite de 4,57 €* » et « *peut être modulé selon la distance du vol* » ⁽⁵⁾. Son produit revient intégralement à ces régions, et est affecté ⁽⁶⁾ :

– à hauteur de 70 %, à la section de fonctionnement du budget de la région dans laquelle l'embarquement est réalisé ⁽⁷⁾ ;

– à hauteur de 30 %, « *au budget des communes littorales érigées en stations classées de tourisme au sens de l'article L. 133-13 du code du tourisme* » ⁽⁸⁾.

(1) [Réponse du Ministère des Transports à la question écrite n°8955 de M. le député Vincent Rollant, publiée au JORF le 9 septembre 2025, p. 7874.](#)

(2) [Art. L 422-24 du CIBS.](#)

(3) [Art. A 422-17 du CIBS.](#)

(4) Article 142 de la loi de finances pour 2026.

(5) [Art. L. 422-30 du CIBS.](#)

(6) [Art. L. 422-40 du CIBS.](#)

(7) [6° du a de l'art. L. 4331-2 du code général des collectivités territoriales.](#)

(8) [Art. L. 2563-1-1.](#) D'après la [carte des stations classées](#), outre-mer, cela ne concerne que les communes de Schoelcher (Martinique), Saint-Paul et Salazie (La Réunion).

Au 1^{er} janvier 2026, les tarifs arrêtés par les assemblées délibérantes compétentes sont les suivants ⁽¹⁾ :

MONTANT DE LA MOMTAP TEL QU'ARRETE PAR LES COLLECTIVITES CONCERNEES

Guadeloupe	– 4,57 € par passager ; – 0,00 € vers les vols commerciaux effectués au sein du département, notamment entre les îles de l'archipel guadeloupéen, ainsi que pour les liaisons effectuées vers les Pays de la Caraïbe.
Guyane	– 4,57 € par passager ; – 0,00 € pour les liaisons effectuées dans un rayon de 250 km.
Martinique	– 4,50 € par passager ; – 0,00 € pour les vols intérieurs à la Martinique et ceux vers les Pays de la Caraïbe.
Mayotte	– 4,50 € par passager.
La Réunion	– 4,57 € par passager.

À l'arrondi près, tous les vols depuis les Drom vers l'hexagone sont donc assujettis au tarif maximal, alors que ce tarif ne concerne pas les Collectivités d'outre-mer (COM), terme utilisé pour désigner les territoires ultramarins relevant de l'article 74 de la Constitution, c'est-à-dire ceux n'ayant pas été érigés en département ainsi que la Nouvelle Calédonie qui relève d'un titre spécifique.

(1) [Notice explicative pour l'établissement de la déclaration pour la « majoration en outre-mer » de la taxe sur le transport aérien de passagers.](#)

MONTANTS DE LA TTAP POUR UN VOL EN CLASSE ECONOMIQUE VERS ET DEPUIS LES OUTRE-MER

Au départ de (aéroport principal)	Hexagone	Guadeloupe	Guyane	Martinique	Mayotte	La Réunion	Saint- Barthélemy	Saint-Martin	Saint-Pierre- et-Miquelon	Polynésie française	Wallis-et-Futuna	Nouvelle- Calédonie
Tarif de l'aviation civile (à compter du 1 ^{er} avril 2026)	5,21 €	5,21 €	5,21 €	5,21 €	5,21 €	5,21 €	5,21 €	5,21 €	0 €	0 €	0 €	0 €
TS (ex-TSBA)	7,40 €	7,40 €	7,40 €	7,40 €	7,40 €	7,40 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Tarif de sûreté et de sécurité	20 €	20 €	20 €	20 €	20 €	18,10	3,28 €	20 €	0 €	20 €	0 €	7,50 €
Tarif de péréquation aéroportuaire	1,25 €	1,25 €	1,25 €	1,25 €	1,25 €	1,25 €	1,25 €	1,25 €	0 €	1,25 €	0 €	1,25 €
Majoration Drom	0 €	4,57 €	4,57 €	4,50 €	4,50 €	4,57 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
TOTAL	33,86 €	38,43 €	38,43 €	38,36 €	38,36 €	36,53 €	9,74 €	26,46 €	0 €	21,25 €	0 €	8,75 €

Lecture : Au 1^{er} avril 2026, le montant total de TTAP pour un vol en classe économique au départ de l'aéroport principal de La Réunion était de 36,53 €.

B. D'AUTRES FORMES DE TAXATION

1. La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)

Perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes, la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est affectée au financement des travaux de réduction des nuisances sonores entrepris par les riverains ou par des personnes publiques.

Cette taxe n'est toutefois prélevée que pour les aéroports dont l'activité dépasse un certain seuil ⁽¹⁾, lesquels relèvent, par ailleurs, de la compétence de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa). Aucun aéroport situé en outre-mer n'en fait partie ⁽²⁾. Ainsi, seuls les vols au départ de l'hexagone donnent lieu à perception de cette taxe.

La TNSA « met en œuvre le principe pollueur-payeur : plus l'aéronef est bruyant et décolle aux heures les plus gênantes pour les riverains, plus son montant est élevé » ⁽³⁾.

(1) [Art. L. 6360-1 du code des transports.](#)

(2) [Acnusa, Atlas des aéroports.](#)

(3) [Notice explicative pour l'établissement de la déclaration de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.](#)

Le montant de cette taxe est en effet proportionnel :

- à la masse maximale au décollage de l’aéronef ;
- au type d’aéronef ;
- à l’heure du décollage ;
- à un tarif prenant en compte la situation de l’aéroport et les besoins en découlant en matière de travaux d’insonorisation. Le tarif est propre à chaque aérodrome, dans les conditions prévues par l’article du code des impositions sur les biens les services. Ce tarif, quatrième composante de la TNSA, est déterminé par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé de l’aviation civile et du ministre chargé de l’environnement.

**MONTANT DE LA QUATRIEME COMPOSANTE DE LA TNSA PAR AEROPORT ET PAR AVION
(SOMME DUE A CHAQUE DECOLLAGE)**

Groupes d’aérodromes	Minimum	Maximum
Groupe 1 : les aérodromes de Nantes-Atlantique, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly	20 €	75 €
Groupe 2 : aérodrome de Toulouse-Blagnac	10 €	20 €
Groupe 3 : les autres aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d’aéronefs excède certains seuils.	0 €	10 €

Cette taxe, dont le produit sert traditionnellement à insonoriser les logements riverains des aéroports, a longtemps été insuffisante pour satisfaire la demande en travaux d’insonorisation. Mais, au fil du temps, les besoins se sont réduits : d’une part, les avions les plus bruyants et les plus polluants (notamment les quadrimoteurs de type Boeing 747 ou Airbus A340) ont été sortis des flottes et remplacés par des appareils plus discrets ; d’autre part, le nombre de logements à insonoriser, au fil du temps et des travaux réalisés, s’est réduit. Le produit de la TNSA est donc devenu supérieur aux besoins en matière d’insonorisation.

L’État ne pouvait laisser passer une telle opportunité d’alimenter son budget : depuis le 1^{er} janvier 2026, l’excédent non utilisé de la TNSA dans les caisses de certains aéroports est affecté au budget général de l’État. Le projet de loi de finances pour 2026 prévoyait en effet la création d’un prélèvement exceptionnel des soldes excédentaires de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, permettant d’affecter les excédents de TNSA dépassant un seuil de 45 millions d’euros au budget général de l’État.

L’exposé des motifs de l’article (numéroté 43 lors du dépôt du projet de loi) indique que : « *Les riverains éligibles peuvent bénéficier d’une aide à l’insonorisation de leur logement, une fois leur dossier validé par la Commission consultative d’aide aux riverains (CCAR), dans la limite des plafonds fixés par*

l'arrêté du 23 février 2011. Toutefois, malgré une modification de cet arrêté par l'arrêté du 26 décembre 2023 portant une revalorisation à hauteur de 25 % des plafonds d'aide, un ralentissement de la demande d'indemnisation est observé pour certains aéroports. Ce ralentissement peut notamment s'expliquer par la diminution progressive structurelle du stock de logements à indemniser, au fur et à mesure des approbations de dossiers en CCAR. Dès lors, le rythme de décaissement de ces aides par certains aérodromes est limité et génère une accumulation progressive de trésorerie, abondée annuellement par les recettes de la taxe sur les nuisances sonores aériennes ». Il est également précisé que le stock de trésorerie accumulé s'élève à environ 150 millions d'euros fin 2024, dont 123 millions d'euros pour les trois aéroports parisiens.

Cet article 43, devenu article 141 lors de la promulgation de la loi, dispose donc que les excédents de TNSA peuvent, au-delà d'un seuil de 45 millions d'euros, être versés au budget général de l'État, dans la limite de 35 millions d'euros, cette limite ayant été introduite par amendement au Sénat.

Recommandation 1 : ajuster les montants prélevés au titre de la TNSA de manière à recentrer cette taxe sur son objectif initial, à savoir la lutte contre les nuisances aériennes et non l'alimentation du budget général de l'État.

2. La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD)

La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), régie par le Code des impositions sur les biens et services (CIBS) aux articles L. 425-1 et suivants, ne vise pas spécifiquement le transport aérien mais peut-être due par une entreprise exploitant un aéroport si deux conditions sont remplies :

- les revenus de l'exploitation encaissés au cours de l'année civile excèdent 120 millions d'euros ;
- le niveau moyen de rentabilité de l'exploitant excède 10 % en moyenne sur les sept derniers exercices.

Cette taxe a été mise en place en 2024 dans le but initial de mettre à contribution les compagnies d'autoroutes qui réalisaient alors d'importants profits. Le périmètre de cette taxe a toutefois été élargi aux aéroports pour assurer la constitutionnalité de la mesure. Le secteur aérien, dont la santé financière et les profits ne sont nullement comparables à ceux des sociétés d'autoroutes, se considère donc comme « une victime collatérale » de cette taxe.

Dans le secteur aérien, sont ainsi concernés les exploitants des aéroports les plus importants : ADP, Aéroports de Lyon, Aéroport Marseille Provence, Aéroports de la Côte d'Azur (Nice). Les aéroports outre-mer ne sont pas concernés du fait de leur faible trafic.

Cette taxe participe au financement d'investissements de l'État dans les infrastructures de transports, notamment ferroviaires.

La TEILD est largement répercutée par les aéroports sur les compagnies via la hausse des redevances aéroportuaires, avec un impact annuel de 40 millions d'euros pour Air France. C'est donc une taxe qui pèse aussi *in fine* sur les usagers de l'aérien et les voyageurs. Air France fait remarquer que, en visant uniquement les grands aéroports (Paris, Lyon, Nice, Marseille), cette taxe frappe les grandes compagnies aériennes comme Air France qui opèrent depuis ces plateformes, épargnant les compagnies à bas coût dites « *low cost* » qui opèrent depuis les plus petits aéroports (comme Ryanair à Beauvais), ce qui constitue selon Air France, « *une distorsion de concurrence massive* ». Pour les responsables de cette compagnie, cette taxe « *mise en œuvre au nom de la transition écologique, (...) est une recette fiscale qui pèse sur le secteur l'aérien sans contribuer à sa décarbonation, et qui au contraire représente une charge supplémentaire amoindrissant la capacité du secteur à investir* ».

3. La contribution exceptionnelle sur les bénéfices des entreprises

Instaurée par la loi de finances pour 2025, cette contribution peut concerner des entreprises du secteur aérien sans que celles-ci ne soient spécialement ciblées.

Sont concernées les sociétés redevables de l'impôt sur les sociétés (IS) dont le chiffre d'affaires annuel excède un milliard d'euros, ce qui est le cas d'ADP et d'Air France dont une partie de l'activité relève de la desserte ultramarine.

Selon le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), au total, l'État taxe chaque année les compagnies aériennes d'un peu plus de 1,2 milliard d'euros pour financer son budget général (845 millions d'euros) ou des infrastructures de transport non aériennes (370 millions d'euros).

4. Le dispositif international CORSIA

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) a mis en place en 2018 un programme de compensation des émissions de CO₂ appelé CORSIA applicable aux vols internationaux afin de s'inscrire dans l'objectif fixé lors de la COP 21 de limiter l'augmentation des températures en dessous de 2 °C d'ici la fin du siècle.

À ce jour, 129 pays dont les États membres de l'Union Européenne (France comprise), les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, le Japon et l'Australie participent de manière volontaire à ce programme. Toutefois, seuls les vols internationaux entre les États participant à CORSIA sont soumis à des compensations carbone. Pour une compagnie comme Air Tahiti Nui qui dessert l'ensemble de ces pays, tous les vols sont soumis au dispositif CORSIA.

Afin de compenser leurs émissions, les compagnies aériennes doivent investir dans des projets de reforestation, de captation et de séquestration de carbone. L'OACI a fixé des exigences élevées de qualité environnementale des projets pouvant être sélectionnés. Les émissions au titre de la première phase 2024 à 2026 devront être compensées avant le 31 janvier 2028 puis validées par un cabinet accrédité. L'utilisation de biocarburant (« *Sustainable Aviation Fuel (SAF)* ») accrédité CORSIA peut également permettre de réduire les compensations dues. Toutefois, ce carburant très spécifique n'est pas disponible partout : la Polynésie ou la Nouvelle-Calédonie, par exemple, n'y ont pas accès.

À titre d'exemple, au 31 décembre 2025, une compagnie comme Air Tahiti Nui comptabilisait une charge d'exploitation relative aux compensations carbone d'un montant d'environ un million de dollars américains (45 550 tonnes de CO² à 22 dollars la tonne – dernier prix connu), soit environ 860 000 euros.

5. La future « contribution spéciale » sur le CDG Express

Une nouvelle liaison ferroviaire rapide reliant l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle au centre de la capitale est en construction. Le modèle économique de cette nouvelle ligne repose sur les recettes de billetterie et une taxe dite « *contribution spéciale CDG Express* ». Le principe de cette contribution, entièrement affectée au financement de ce train, a été adopté par le Parlement en 2016. Mais cette nouvelle taxe ne s'appliquera qu'à compter de la mise en service de la liaison, actuellement prévue en mars 2027. Elle sera due par les clients des compagnies aériennes décollant, hors correspondance, de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

À la date d'aujourd'hui, cette contribution est fixée à 1,40 euro par passager.

C. UNE TAXATION LOURDE, FRAGMENTEE ET DIFFICILEMENT LISIBLE

1. Le rendement des taxes spécifiques au transport aérien

Selon les services de l'État, l'ensemble de la fiscalité spécifique au transport aérien a représenté, en 2025, près de 3 milliards d'euros. Le tableau suivant, fourni par la Direction générale des finances publiques (DGFIP), présente de manière incomplète les rendements annuels de la TTAP, ainsi que de la TNSA, sur les exercices financiers de 2021 à 2025. Étrangement, seules trois des cinq composantes de la TTAP figurent dans ce tableau qui fait l'impasse sur le tarif de péréquation aéroportuaire et la majoration outremer (MOMTAP), respectivement quatrième et cinquième composantes de la TTAP. Malgré les demandes des rapporteurs le rendement global de ces deux taxes n'a pas été fourni à la mission.

Le tableau présenté indique donc un total de 2,9 milliards d'euros de taxes frappant le secteur aérien. Avec le tarif de péréquation et le MOMTAP, il est probable que le seuil des 3 milliards d'euros est dépassé.

À ces prélèvements s'ajoute la TEITLD, qui ne concerne que quelques aéroports hexagonaux, la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des entreprises, qui ne concernent que deux acteurs, et le dispositif CORSIA (*cf. supra*).

TABLEAU INCOMPLET FOURNI PAR LA DGFIP DETAILLANT LES RENDEMENTS DES PRINCIPAUX TARIFS ET TAXES SPECIFIQUES AU TRANSPORT AERIEN

Rendements annuels par taxes et tarifs	Exécution 2021 (M€)	Exécution 2022 (M€)	Exécution 2023 (M€)	Exécution 2024 (M€)	Exécution 2025 (M€)
Tarif de l'aviation civile (TTAP et TTAM)	204,6	418,4	484,6	542,7	555,4
Tarif de solidarité de la TTAP (ex-TSBA)	172,8	379,0	438,3	462,0	1 150,8
Tarif de sûreté et de sécurité (TTAP et TTAM)	441,5 (+250 M€ d'avances)	793,93 (+150 M€ d'avances)	985,3	1 076,3	1 141,0
Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)	23,6	38,0	43,9	44,0	48,1
Total	842,5 (hors avances)	1 629,33 (hors avances)	1 952,1	2 125	2 895,3

Source : ministère de l'économie et des finances (DGFIP)

Le pavillon français représente environ 36 % des recettes du tarif de solidarité de la TTAP en 2025.

La principale compagnie nationale Air France-KLM a reversé, pour l'année 2024, environ 750 millions d'euros de taxes françaises sur les billets et acquitté 990 millions d'euros de redevances de transport aérien, soit un total de 1,74 milliard d'euros sur l'ensemble du réseau. En 2025, le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 33 milliards d'euros, avec un bénéfice net de 1,7 milliard d'euros, un montant sensiblement équivalent à celui des taxes et redevances payées.

Ces dernières années, le poids global des prélèvements s'est alourdi. La hausse massive en 2025 de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (+ 180 %) représente, pour le groupe Air France (Air France et Transavia), un impact annuel estimé à 150 millions d'euros. La création en 2024 de la Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), répercutée en grande partie aux compagnies aériennes via les redevances aéroportuaires, représente un impact supplémentaire estimé à 40 millions d'euros par an pour le groupe Air France-KLM.

2. Un alourdissement de la taxation est toujours possible

La liste des taxes auxquelles sont soumises les compagnies aériennes desservant les outre-mer est impressionnante. Elle n'est pourtant pas exhaustive, tant les évolutions sont fréquentes et la créativité grande. Trois sujets de préoccupation supplémentaires peuvent être cités :

– la mise en place depuis le 1^{er} janvier 2025 d'un mandat d'incorporation de carburants aéronautiques durables (CAD) européen venant se substituer au mandat français existant (depuis 2022). Le taux d'incorporation de CAD, raisonnable pour l'instant, n'était que de 2 % en 2025. Mais la trajectoire prévoit de porter progressivement ce taux à 20 % en 2035, ce qui sera financièrement douloureux ;

– l'inclusion du transport aérien dans le schéma européen d'échange de quotas de permis d'émissions (SEQE ou ETS européen) pour l'ensemble des vols intra-européens ;

– des discussions, enfin, sont en cours à l'échelle européenne en vue d'amender la directive sur la taxation de l'énergie (DTE) dans le but d'instaurer une taxe sur le kérosène pour les vols intra-européens.

3. Des hausses de taxes partiellement financées par les compagnies

Les hausses de taxes sont censées être supportées par les passagers, et non par les compagnies aériennes supposées jouer un simple rôle de collecteur reversant le produit des taxes à l'État. Du moins en théorie.

Mais dans le transport aérien, les billets d'avion peuvent s'acheter jusqu'à un an à l'avance. Les achats six à huit mois avant le voyage ne sont pas rares et tendent à devenir usuels, surtout s'agissant des périodes de vacances. Que se passe-t-il lorsqu'une augmentation de taxe est votée en loi de finances et que le législateur, dans sa sagesse, décide que son application aura lieu à une date donnée, le préavis étant parfois très court ? Dans un tel cas, la compagnie, en toute logique, ajuste ses tarifs pour y intégrer l'augmentation de la taxe en question. Mais quid des billets déjà vendus pour des voyages postérieurs à l'entrée en vigueur de la disposition ?

Dans un tel cas, la compagnie est tenue de verser aux services fiscaux le produit qu'elle est censée avoir prélevé sur l'ensemble des billets postérieurs à la date d'entrée en vigueur, même ceux achetés avant le vote de la mesure et, donc, qui n'y ont pas été soumis. La compagnie peut difficilement se tourner vers les clients qui ont déjà acheté les billets et ont échappé, de bonne foi, à la mesure. Ceux-ci auraient peut-être renoncé au voyage s'ils avaient été informés, au moment de l'achat, d'une hausse de taxe qui n'était alors pas encore connue.

C'est donc la compagnie qui paie le différentiel de la taxe pour les passagers ayant acheté leur billet précocement. Pascal de Izaguirre, président-directeur général de Corsair, a ainsi révélé que « *l'augmentation de la TSBA en 2025 a généré pour Corsair un impact estimé à environ 2 millions d'euros, correspondant à des billets pour lesquels nous avons dû reverser la taxe mais que nous n'avons pas été en mesure de collecter dans sa totalité suite à l'augmentation tardive de la taxe par les autorités et impossible à refacturer aux clients* ».

De son côté, Air France estime que ce phénomène d'annonce tardive de l'augmentation de la TSBA, en mars 2025, lui a coûté 40 millions d'euros quand Air Austral estime son préjudice « *entre 3 et 4 millions d'euros* ».

Recommandation 2 : cesser de pénaliser les compagnies aériennes par des annonces d'augmentations de taxes trop tardives :

- soit en annonçant toute augmentation de taxe avec un préavis d'au moins six mois ;
- soit en mettant au point un mécanisme qui exonère de la hausse les billets achetés antérieurement à l'annonce de l'augmentation.

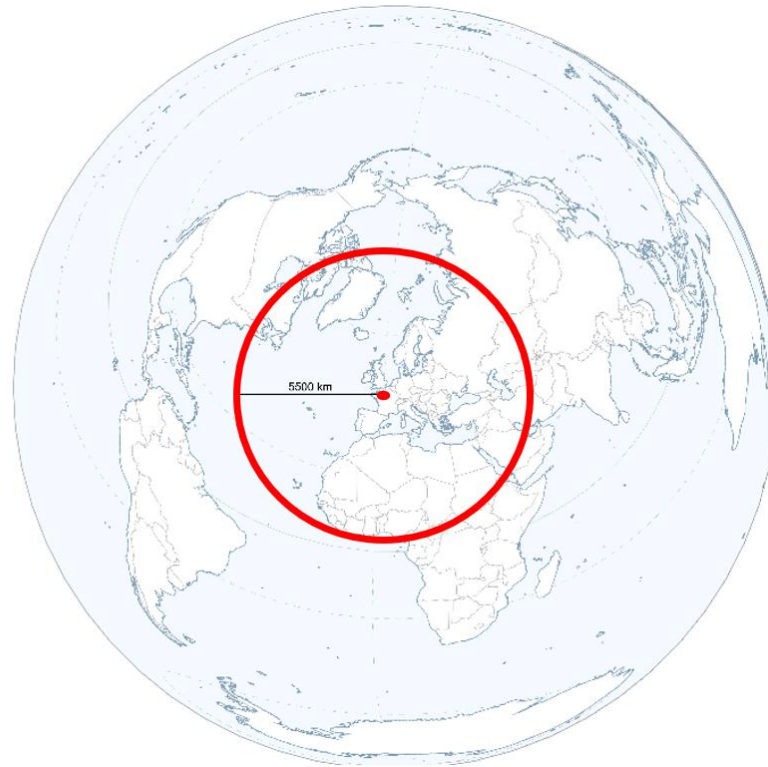
4. Des aménagements permettent aux outre-mer d'atténuer les effets d'une taxation qui augmente avec l'éloignement

Comme nous l'avons vu précédemment (*cf. supra*), le montant total de la TTAP augmente à mesure que la destination du vol est lointaine, les États de l'Union européenne et de l'Espace économique européen étant assujettis au montant le plus faible, désigné comme « *Destination européenne ou assimilée* ». La France a obtenu que, de manière dérogatoire, les vols qui concernent les outre-mer soient inclus dans cette catégorie malgré des distances beaucoup plus importantes ce qui lui permet de bénéficier des tarifs de TTAP les plus bas ⁽¹⁾ pour les vols depuis et vers l'Union européenne.

L'absence de dérogation conduirait à appliquer systématiquement aux outre-mer (sauf pour les rares vols directs à destinations Saint-Pierre-et-Miquelon), le tarif le plus élevé, celui qui concerne les vols de plus de 5 500 km. En outre, elle freinerait leur insertion régionale en classant les vols, même courts, entre les outre-mer et les territoires qui les environnent dans la catégorie « *destination lointaine* ».

(1) [Art. L. 422-15 du CIBS](#).

LE RAYON DE 5 500 KM AUTOUR DE PARIS



Pour les vols au départ des Drom, de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin, le calcul de la distance pour la détermination de la catégorie applicable se fait à partir du principal aéroport du territoire ⁽¹⁾ :

AEROPORTS PRINCIPAUX DES DROM ET DE ST-MARTIN ET ST-BARTHELEMY

Collectivité ultramarine	Aérodrome de référence
Guadeloupe	Aéroport de Guadeloupe-Maryse Condé
Guyane	Aéroport de Cayenne-Félix Éboué
La Réunion	Aéroport de La Réunion Roland Garros
Martinique	Aéroport de Martinique-Aimé Césaire
Mayotte	Aéroport de Mayotte-Marcel Henry
Saint-Barthélemy	Aéroport de Saint-Barthélemy - Rémy-de-Haenen
Saint-Martin	Aéroport de Saint-Martin Grand-Case Espérance

De plus, outre l'exonération totale de TTAP applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna (*cf. supra*), les vols au départ de Saint-Barthélemy et Saint-Martin sont exonérés du tarif de solidarité. En Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, l'exonération concerne, outre le tarif de solidarité, le tarif de l'aviation civile.

(1) [Article A. 422-7 du CIBS](#)

D. LES TENTATIVES D'EXONERATION AU BENEFICE DES OUTRE-MER

La mise en place de tout dispositif de taxation engendre ses tentatives d'exonération. La taxation du secteur aérien n'échappe pas à cette règle, les outre-mer ayant tenté à plusieurs reprises d'alléger la fiscalité à laquelle ils sont soumis.

1. Une disposition, adoptée en 2022, n'est jamais entrée en vigueur

Plusieurs tentatives d'alléger le poids de cette fiscalité sur les vols depuis ou à destination des territoires d'outre-mer ont existé, sans aboutir.

Ainsi, l'ordonnance par laquelle il avait été procédé à la codification de la partie législative du CIBS comportait une disposition créant un article L. 422-25-1 ayant pour objet d'assujettir les embarquements « *reliant la métropole et l'un des territoires mentionnés à l'article 72-3 de la Constitution ou reliant ces mêmes territoires entre eux* » à « *la limite inférieure* » du tarif de solidarité⁽¹⁾. L'article L. 422-22 du CIBS disposait en effet, jusqu'au 28 février 2025 (*cf. supra*), que ce tarif était « *déterminé par arrêté* » dans des limites fixées par cet article. Avant la réforme du tarif de solidarité entrée en vigueur le 1^{er} mars 2025, cette limite inférieure était de 1,13 € pour les vols sans services additionnels et de 11,27 € pour les vols avec services additionnels, soit des montants bien inférieurs à ceux actuellement en vigueur pour ces mêmes vols.

Cette disposition – rendue donc obsolète, en toute hypothèse, par la réforme du mode de calcul du tarif de solidarité – n'est jamais entrée en vigueur. Afin de s'assurer de sa conformité au droit européen de la concurrence, celle-ci était en effet conditionnée à la « *réception par le Gouvernement de la réponse de la Commission européenne permettant de considérer ce dispositif législatif comme conforme au droit de l'Union européenne* ». Or, bien que le ministre des transports ait indiqué, en juillet 2025, que « *les services de l'État ont travaillé à engager la procédure de consultation de la Commission européenne* » sur « *l'intégralité du dispositif de réductions du tarif de solidarité votée en loi de finances 2025* », la réponse semble n'avoir jamais été reçue.

2. Une nouvelle tentative infructueuse dans le cadre du budget 2026

Lors de la discussion du projet de loi de finances pour 2026, plusieurs initiatives ont été menées pour réduire les montants prélevés, au titre de ces taxes, sur les vols au départ ou à destination des outre-mer.

Ainsi, l'Assemblée nationale a, en première lecture, adopté un amendement disposant que le tarif de solidarité « *ne concerne pas les passagers dont la résidence habituelle est située en Corse ou dans une collectivité régie par les articles 73 ou 74 de la Constitution, pour leurs trajets entre la France continentale, la Corse et ces*

(1) [11° de l'article 37 de l'ordonnance n° 2021-1843 du 22 décembre 2021 portant partie législative du code des impositions sur les biens et services et transposant diverses normes du droit de l'Union européenne.](#)

collectivités, ainsi que pour les trajets effectués entre ces collectivités »⁽¹⁾. Le rejet de la première partie du texte en première lecture n'a toutefois pas permis d'y conserver cette disposition.

3. La question de la conformité des exonérations au droit européen

Dans une analyse juridique présentée aux rapporteurs, l'avocate Juliette Robert a étudié, à la demande de l'organisation « T&E », les « *conditions de compatibilité avec le droit européen de l'exonération du tarif de solidarité sur les billets d'avion pour les territoires d'Outre-mer* »⁽²⁾. La question d'une telle exonération se pose uniquement pour les Drom, les COM n'y étant pas assujetties (*cf. supra*).

Une telle exonération se heurterait vraisemblablement à l'interdiction des aides d'État, lesquelles « *menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* »⁽³⁾. En effet, la perte de recettes fiscales équivaut à une consommation des ressources de l'État sous forme de dépenses budgétaires, l'exemption des Drom étant ainsi « *qualifiée de subvention provenant des ressources de l'État français* », favorisant les lignes ultramarines par rapport aux autres et affectant ainsi la concurrence.

De telles aides d'État ne sont autorisées que :

– si elles entrent dans le cadre des « *règlements d'exemption par catégorie* » : c'est le cas de l'aide à la continuité territoriale mise en place par le conseil régional de La Réunion ;

– si elles sont, après notifications, autorisées par la Commission européenne au regard notamment des dérogations prévues aux paragraphes 2 et 3 de l'article 107 du TFUE.

L'application de ces dérogations est encadrée par les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes⁽⁴⁾.

Parmi ces dérogations figurent notamment :

– les aides à caractère social ; ce critère ne permet pas d'autoriser l'exonération de TSBA si celle-ci bénéficie à l'ensemble des passagers : elle doit être limitée à des personnes ayant des besoins particuliers ou aux seuls habitants d'une région ultrapériphérique ;

(1) [Amendement n° I-3511 portant article additionnel au Projet de loi de finances pour 2026, n° 1906, déposé le 23 octobre 2025, adopté le 19 novembre 2025.](#)

(2) En ligne sur [le site internet](#) du commanditaire de l'étude.

(3) [Art. 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.](#)

(4) [Communication de la Commission, 2014/C 99/03.](#)

– les aides à caractère environnemental : ce n'est pas le cas de la TSBA qui, comme l'a rappelé le Conseil constitutionnel, « *n'a pas une finalité incitative mais poursuit un objectif de rendement budgétaire* » ⁽¹⁾.

Ainsi, pour M^e Robert, l'exonération de TSBA n'est envisageable que selon deux modalités :

– celle d'une exonération du paiement de la TSBA pour les seuls résidents des territoires d'outre-mer ;

– celle d'une nouvelle taxe à finalité environnementale dont seraient exemptés tous les voyageurs en provenance et à destination des outre-mer.

II. LES REDEVANCES QUI PESENT SUR LE TRANSPORT AERIEN

Le code des transports distingue les redevances de navigation aérienne ⁽²⁾, qui rémunèrent les services relevant de l'État des redevances aéroportuaires ⁽³⁾, qui rémunèrent les prestations fournies par les exploitants des aéroports.

A. LES REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE

1. Les règles générales

Ces redevances rémunèrent « *la fourniture des installations et services de navigation aérienne par l'État* », c'est-à-dire la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ⁽⁴⁾, qui « *rend les services de la circulation aérienne, au moyen de ses centres de contrôle en route et de ses tours de contrôle* » ⁽⁵⁾. Versées par les compagnies aériennes, ces redevances alimentent le budget annexe « Contrôle et exploitation aérien » (Bacea).

Les redevances applicables dans l'hexagone doivent être distinguées de celles spécifiques aux outre-mer. ⁽⁶⁾

Dans l'hexagone existent la redevance de route et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne en métropole (RSTCA).

La redevance de route (RR) rémunère « *l'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'État dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité au-dessus du territoire métropolitain et dans son*

(1) [Conseil constitutionnel, n° 2019-796 DC, 27 décembre 2019, Loi de finances pour 2020.](#)

(2) [Art. R. 6213-29 à D. 6213-42 du code des transports.](#)

(3) [Art. R. 6325-1 à R. 6325-94 du code des transports.](#)

(4) [Art. R. 6213-29 du code des transports.](#)

(5) [ecologie.gouv.fr, page de la DGAC.](http://ecologie.gouv.fr/page-de-la-DGAC)

(6) [DGAC, « Redevances de navigation aérienne - Guide des usagers - Édition 2026 ».](#)

voisinage » ⁽¹⁾. Son montant est proportionnel, pour chaque vol, « à la distance parcourue au-dessus du territoire métropolitain et [est] fonction de la masse maximale au décollage de l'aéronef ».

La RSTCA, exigible pour chaque décollage, rémunère quant à elle « l'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'État à l'arrivée et au départ des [principaux] aéroports métropolitains » ⁽²⁾. Les aéroports hexagonaux concernés à la RSTCA sont répartis en deux zones : la zone 1 inclut les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly, tandis que la zone 2 englobe tous les autres aéroports.

Ces deux types de redevances ont leurs équivalents dans les outre-mer.

À la redevance de route correspond la redevance océanique (ROC), qui rémunère « l'usage des installations et services en-route de navigation aérienne mis en œuvre par l'État dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité outre-mer » ⁽³⁾.

La RSTCA-OM (redevance pour services terminaux de la circulation aérienne outre-mer) rémunère quant à elle « l'usage des installations et services terminaux de navigation aérienne mis en œuvre par l'État à l'arrivée et au départ des [principaux] aéroports situés outre-mer » ⁽⁴⁾.

MONTANTS ET EVOLUTION DES REDEVANCES DE NAVIGATION AERIENNE DANS L'HEXAGONE ET DANS LES OUTRE-MER ENTRE 2021 ET 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
Montant unitaire des redevances dans l'hexagone (par zone, en € courants par UDT)					
Redevance de route (RR)	59,16 €	73,24 €	73,69 €	70,99 €	80,07 €
<i>Variation année n/n-1</i>	+0,6 %	+23,8 %	+0,6 %	-3,7 %	+12,8 %
RSTCA zone 1	173,78 €	196,56 €	205,45 €	200,48 €	207,34 €
<i>Variation année n/n-1</i>	+1,0 %	+13,1 %	+4,5 %	-2,4 %	+3,4 %
RSTCA zone 2	211,13 €	192,34 €	247,90 €	277,01 €	299,84 €
<i>Variation année n/n-1</i>	-0,6 %	-8,9 %	+28,9 %	+11,7 %	+8,2 %
Montant unitaire des redevances outre-mer (en € courants par UDT)					
Redevance océanique (ROC)	35,78 €	35,78 €	35,78 €	35,78 €	35,78 €
RSTCA-OM	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €

Source : Ministères de la transition écologique, de l'aménagement du territoire, des transports et de la ville et du logement

(1) Art. R. 6213-30 du code des transports.

(2) Art. R. 6213-31 du code des transports.

(3) Art. R. 6712-3 du code des transports.

(4) Art. R. 6712-4 du code des transports.

2. Les spécificités ultramarines en matière de redevances étatiques

S'agissant des redevances en outre-mer, les particularités suivantes sont à souligner :

– les taux unitaires sont fixés depuis plusieurs années à un niveau inchangé, quand bien même celui-ci ne permet pas de couvrir la totalité des coûts ; ce niveau est considéré comme le maximum supportable pour l'économie des dessertes ultramarines ;

– les dessertes entre deux aérodromes assujettis à la RSTCA OM, en Antilles-Guyane et dans l'océan Indien, font l'objet d'un taux unitaire de RSTCA OM réduit de 50 % ;

– les vols inter-îles effectués en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, les vols entre la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie ainsi que les vols intérieurs effectués en Guyane sont exonérés de la redevance océanique ;

– le calcul des unités de service auxquelles s'applique le taux unitaire diffère entre la RSTCA OM et la RSTCA hexagonale, au bénéfice des outre-mer ;

– la Direction des services de la navigation aérienne (DSNA) qui gère les redevances de navigation aérienne a bénéficié de 49 millions d'euros de recettes apportées par les redevances ultramarines, tandis que les coûts étaient estimés à 144 millions d'euros. L'État a ainsi dû apporter une subvention de 95 millions d'euros pour assurer l'équilibre financier du service dans les outre-mer. En outre, Météo France ne facture aucun de ses coûts relatifs aux services qu'elle rend dans les outre-mer, ce qui génère une économie pour le secteur aérien estimée à 15 millions d'euros annuels.

B. LES REDEVANCES AEROPORTUAIRES

1. La rémunération des services fournis par les exploitants des aéroports

Les redevances aéroportuaires ne sont pas de nature fiscale : elles sont « *la contrepartie payée par les compagnies aériennes* »⁽¹⁾ aux « *services publics aéroportuaires* »⁽²⁾ rendus par les exploitants des aéroports qui les fixent sous le contrôle de l'Autorité de régulation des transports (ART) ou de la DGAC en fonction de leur taille (*cf. infra*).

Ces services correspondent à « *l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur*

(1) [Assemblée nationale, Christine Arrighi, « Rapport d'information déposé par la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur les dépenses de soutien aux aéroports », n° 1659, 2 juillet, 2025.](#)

(2) Art. L. 6325-1 du code des transports.

l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien »⁽¹⁾.

Il existe des redevances principales et des redevances accessoires.

Au nombre de trois, les redevances principales *« comprennent la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager »* :

– la redevance d'atterrissage rémunère *« la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires, tels que le balisage, l'information de vol et les aides visuelles »*, proportionnellement à la masse de l'avion⁽²⁾ ;

EXEMPLES DE REDEVANCES D'ATTERRISSAGE POUR UN AIRBUS A330 NÉO

Aéroport	Montant en euros
Paris	1 060 euros
Fort-de-France (Martinique)	704 euros
Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)	1 144 euros
Saint-Denis (La Réunion)	985 euros
Dzaoudzi (Mayotte)	2 027 euros
Marseille	1 063 euros
Lyon	520 euros
Nantes	1 307 euros
Bordeaux	391 euros

– la redevance de stationnement rémunère *« la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires tels que la fourniture de passerelles et d'électricité et le dégivrage »*, proportionnellement à *« la durée du stationnement, [aux] caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, [à] celles de l'aire de stationnement »⁽³⁾* ;

– la redevance par passager rémunère *« la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, [des] services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, et d'installations de tri des bagages »*, proportionnellement au nombre de passagers embarqués⁽⁴⁾.

Les rapporteurs prennent acte de la manière dont sont fixées les redevances aéroportuaires mais s'étonnent des écarts considérables et inexpliqués constatés

(1) Art. R. 6325-1 du code des transports.

(2) Art. R. 6325-5 du code des transports.

(3) Art. R. 6325-6 du code des transports.

(4) Art. R. 6325-7 du code des transports.

entre des plateformes *a priori* comparables. Ces montants, qui ne semblent pas liés au trafic, ne favorisent pas l'attractivité des territoires ultramarins.

De plus, « *une redevance sur les produits pétroliers livrés à l'avitaillement des aéronefs peut être instituée ou perçue* »⁽¹⁾ sur « *les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique* »⁽²⁾.

**Une faible lisibilité de la composition du prix des billets : l'exemple de la
« surcharge carburant »**

Pour le grand public, la composition du prix des billets d'avion reste peu accessible. L'application des différentes taxes et redevances fait en effet l'objet d'une transparence assez faible. Aux différentes composantes du prix du billet correspondent des codes peu significatifs : FR (tarif de l'aviation civile), IZ (tarif de solidarité), XT (tarif de sûreté et de sécurité), etc.

Les codes YQ ou YR correspondent, quant à eux, à la « *surcharge carburant* », dont le montant est fixé librement par le transporteur et dont la finalité est de « *couvrir les fluctuations des prix du kérosène* »⁽³⁾ en facturant au passager le carburant payé par la compagnie aérienne au fournisseur. Cette surcharge, comme l'indiquait, en 2014, le ministre des transports, « *ne constitue pas une taxe, mais un élément du prix de revient du billet entrant dans la composition du tarif demandé au passager* »⁽⁴⁾.

Malgré une ambiguïté dont on peut parfois se demander si elle n'est pas entretenue de façon volontaire, la nature de la « *surcharge carburant* » est donc claire : il ne s'agit ni d'une taxe ni d'une redevance mais d'une composante commerciale du prix du billet d'avion qui revient en totalité dans la caisse du transporteur.

Notons que certaines compagnies comme Air Caraïbes ou French Bee (qui appartiennent au même groupe) ont décidé d'afficher aussi des « *surcharges CO²* ».

Des « *redevances accessoires* » peuvent être instaurées par l'exploitant pour rémunérer des services qui ne le seraient pas par les trois redevances principales, qu'il s'agisse « *de la mise à disposition de locaux techniques, d'installations de traitement des eaux, d'installations fixes de distribution de carburant et d'aires d'entreposage, ainsi que, pour les aéronefs de six tonnes et moins, de l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement* »⁽⁵⁾. L'exploitant peut donc « détacher » une prestation précise de l'une des trois redevances principales pour la « facturer » séparément, en fonction de critères propres.

(1) [Art. L. 6325-4 du code des transports.](#)

(2) [Art. D. 6325-12 du code des transports.](#)

(3) [Loïc Grard, « Hausse de la taxe sur les billets d'avion : décryptage juridique d'une polémique », *Le club des juristes*, 5 février 2025.](#)

(4) [Assemblée nationale, 14^{ème} législature, Virginie Duby-Muller, Question écrite n° 49820, 18 février 2014, réponse du 20 mai 2014.](#)

(5) [Art. R. 6325-9 du code des transports.](#)

Ainsi, « *l'usage des infrastructures du groupe [Aéroports de Paris] donne lieu au versement de 11 redevances différentes, correspondant chacune à l'usage d'une infrastructure spécifique* » ⁽¹⁾.

L'exemple du groupe ADP

Les tarifs des redevances dues par les compagnies au titre des services que leur fournissent les aéroports du groupe ADP sont publics ⁽²⁾.

En 2026, on distingue les redevances suivantes :

1. La redevance d'atterrissage correspondant à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, en fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef (MMD) ;
2. La redevance de stationnement, dont le tarif dépend de la durée du stationnement, de la masse de l'aéronef et des caractéristiques de l'aire de stationnement (« *au contact des aérogares* » avec une passerelle ou « *au large* » (lorsque les passagers rejoignent l'aérogare par bus) ;
3. La redevance par passager, dont le montant par passager dépend de son statut (en/hors correspondance) et de sa destination finale ;
4. La redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux, y compris un tarif facultatif, par passager, pour l'utilisation de bornes d'enregistrement en libre-service ;
5. La redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance, en fonction du nombre de passagers dans cette situation ;
6. La redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs, dont le montant dépend du type de prise électrique utilisée ;
7. La redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air, dont le montant dépend du type d'équipement utilisé ;
8. La redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions, perçue entre le 15 octobre 2026 et le 15 mai 2027 et dont le montant dépend du type d'avion ;
9. La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;
10. La redevance de titre de circulation aéroportuaire ;
11. La redevance pour les services d'eau et vidanges des avions, dont le montant forfaitaire est dû à chaque « *passage de camion de vidange* ».

Ces redevances peuvent faire l'objet, « *pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de*

(1) [Sénat, Damien Michallet, « Rapport fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes », n° 401, 5 mars 2025.](#)

(2) [Site internet du groupe ADP, page « Tarifs des redevances aéroportuaires ».](#)

nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire »⁽¹⁾.

Les redevances facturées par l'aéroport Roland Garros de La Réunion

Les redevances notifiées, pour homologation, par cet aéroport, pour une application à compter du 1^{er} avril 2026, sont les suivantes⁽²⁾ :

Redevances principales :

1. La redevance d'atterrissage, qui fait l'objet d'une modulation « *en matière de bruit d'aéronefs* » dont le montant dépend de l'heure et de la masse de l'aéronef ;
2. La redevance de stationnement, dont le montant dépend de la masse de l'appareil, de la durée du stationnement, et de sa nature : le tarif d'un stationnement « *accostable par passerelle* » depuis l'aérogare est différent celui d'un stationnement « *au large desservi par bus ou à pied* » ;
3. La redevance par passager, en fonction de la zone de destination.

Redevances accessoires (en matière de trafic de passager) :

- Redevances d'usage des bus, par rotation ;
- Redevance d'usage des installations de distribution de carburant, par hectolitre ;
- Forfait service en dehors des horaires d'ouverture, applicable entre 00 h 30 et 4 h 45, en fonction de la durée ;
- Redevance passager haute contribution (Affaires, Premium Eco, Carte Elite), par passager ;
- Redevance de fabrication des titres de circulation en zone à accès réglementé, par titre ;
- Redevance pour la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique et de pré-conditionnement d'air pour les aéronefs

2. Des montants encadrés

La fixation des tarifs de ces redevances et de leurs modulations, proposés par les exploitants des aéroports, fait l'objet d'un encadrement. En effet, « *la fixation du montant des redevances aéroportuaires n'est pas laissée à la libre appréciation de l'aéroport dans la mesure où sa situation de monopole sur les services rendus pourrait mener à ce qu'il fixe des tarifs excessifs, compte tenu de son pouvoir de marché* »⁽³⁾.

(1) Art. L. 6325-1 du code des transports.

(2) [Site internet de l'aéroport de La Réunion Roland Garros, page « Tarifs et redevances ».](#)

(3) Ibid.

Pour les principaux aéroports⁽¹⁾, cette homologation relève de l’Autorité de régulation des transports (ART). Dans les autres cas, l’autorité administrative chargée de l’homologation est le ministre chargé de l’aviation civile⁽²⁾.

Pour les aéroports relevant de l’ART, « *la détermination des redevances est encadrée [...] par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires* ».

Cette directive « *fixe quatre principes de fixation du tarif des redevances aéroportuaires* :

« – *leur caractère non discriminatoire* ;

« – *la consultation régulière des usagers d’aéroport, notamment lors de la procédure de définition des tarifs des redevances* ;

« – *la transparence sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances* ;

« – *la supervision des mesures prises pour se conformer aux règles fixées par la directive par une autorité indépendante.* »⁽³⁾

Toutefois, « *la redevance sur les produits pétroliers dont les conditions d’établissement et de perception sont précisées par un arrêté du ministre chargé de l’aviation civile est exclue* » du champ de contrôle de l’ART⁽⁴⁾.

3. Les spécificités des aéroports ultramarins

En règle générale, le montant de redevance par unité de trafic (UDT), fixé par décret, décroît lorsque la taille de l’aérodrome augmente : toutes choses égales par ailleurs, plus l’aérodrome est petit, plus le niveau unitaire de redevance est élevé. En effet, les redevances sont proportionnelles aux services fournis. Or, à service équivalent, le coût peut être partagé entre un plus grand nombre d’aéronefs dans les aérodromes connaissant un fort trafic.

Par exemple, les aérodromes de la zone 1 (Paris-CDG et Paris-Orly), de par leur taille, bénéficient d’économies d’échelles importantes : le total des coûts liés aux services tels que l’usage des installations et services terminaux de navigation aérienne est réparti entre un grand nombre d’usagers.

(1) « Aéroports dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l’une des cinq années civiles précédentes » ; Art. L. 6327-1 du code des transports.

(2) Art. R. 6325-26 du code des transports.

(3) Sénat, D. Michallet, op. cit.

(4) [Autorité de régulation des transports, Décision n° 2024-040 du 30 mai 2024 relative à la demande d’homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l’aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2024.](#)

Les aéroports ultramarins, du fait de leur taille et de leur trafic limité, présentent souvent :

- une base de coûts répartie sur un nombre restreint de passagers et de vol ;
- des niveaux de redevances relativement élevés au regard du trafic traité.

L'Union des aéroports de France (UAF) insiste sur le fait qu'« *un aéroport, ce sont d'abord des coûts fixes. Pistes, terminaux, maintenance, énergie, conformité, systèmes, exploitation quotidienne, mais aussi sûreté et sécurité. Une grande partie de ces charges est incompressible, indépendamment du nombre de passagers. Or beaucoup d'aéroports ultramarins ont un trafic qui ne permet pas de "diluer" ces coûts fixes. Résultat : si on fragilise leurs recettes, on fragilise mécaniquement l'investissement, la qualité de service, et parfois la capacité à répondre aux obligations régaliennes. Et quand un aéroport ultramarin est fragilisé, ce n'est pas un bilan comptable qui souffre : c'est la continuité du territoire* ».

4. Des compagnies inégalement concernées par les redevances et taxes

Les redevances concernent la rétribution de services aéroportuaires et sont payées à chaque atterrissage. Les taxes sont également dues chaque fois que l'avion se pose. Il en résulte une grande inégalité des compagnies selon qu'elles desservent des lignes courtes et que leurs avions se posent souvent ou qu'elles desservent des destinations lointaines et que leurs avions passent la plus grande partie de leur temps en vol.

Ainsi, la compagnie Air Tahiti Nui dispose de quatre avions long-courriers qui ne desservent que des destinations internationales lointaines. Sur sa ligne emblématique entre Paris-CDG et Papeete, ses avions volent chaque jour une vingtaine d'heures ne se posant que deux fois : à leur arrivée à destination ainsi qu'à l'escale de Los Angeles.

Il en résulte que, pour cette compagnie, les redevances aéroportuaires payées à Roissy et à Papeete n'ont représenté, en 2025, que 0,3 % du chiffre d'affaires, loin derrière le carburant (23 %), la masse salariale (22 %), le coût d'acquisition des avions (14 %) ou leur entretien (10 %). Les responsables d'Air Tahiti Nui font toutefois remarquer que les redevances ont augmenté de 16 % l'an dernier alors que le chiffre d'affaires de la compagnie n'a cru que de 3,5 % sur la même période.

Pour cette compagnie, les taxes relatives aux passagers représentent environ 5 % du prix d'un billet TTC (2,5 % pour la classe affaires, 3 % pour la classe premium et 7 % pour l'économie).

Pour le syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), les taxes et redevances représenteraient plutôt en moyenne entre 20 % et 35 % du prix final du billet selon les classes, ce pourcentage étant plus élevé sur les billets d'entrée de

gamme. « *En valeur absolue, le montant cumulé peut atteindre plusieurs centaines d'euros par billet aller-retour* ».

III. LA DEGRADATION DU TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) a publié en novembre 2025 un rapport au titre dépourvu d'ambiguïté : « *Premiers retours sur la hausse de TSBA de mars 2025 : baisse de compétitivité du transport aérien français* » qui met en évidence les effets négatifs de la hausse de la fiscalité sur le coût des billets d'avion et, par répercussion, sur le transport aérien français ⁽¹⁾.

A. LA FRANCE PERD INDENIABLEMENT EN COMPETITIVITE

1. Un trafic aérien ultramarin perturbé

Le trafic aérien de, vers et en France a atteint 183 millions de passagers, soit 2,8 % de trafic en plus qu'en 2024 et 1,9 % de plus que le niveau de trafic atteint cinq ans auparavant (2019). Les changements de comportement consécutifs à la période COVID se sont confirmés avec une baisse significative du trafic intérieur hexagonal (73 % de 2019) et notamment du trafic pour motifs professionnels. Le trafic entre l'hexagone et les Drom est en légère hausse à 103,1 % du niveau de 2019 et le trafic international est à 107,3 % du trafic de 2019. Le transport aérien en Europe dépasse ainsi ses niveaux de trafic pré-COVID.

Le trafic aérien de et vers l'outre-mer est en croissance en 2025 par rapport à 2024 sauf sur le trafic intérieur à ces territoires. Le trafic entre l'hexagone et les outre-mer est ainsi de 5 millions de passagers en hausse de 2,8 % (+ 3,1 % par rapport à 2019), le trafic intérieur aux outre-mer a été de 2,3 millions de passagers en 2025, en baisse de 0,8 % (- 6,8 % par rapport à 2019) et le trafic entre les outre-mer et les destinations internationales s'est élevé à 2,5 millions de passagers, en hausse de 4,6 % (mais en baisse de 7,6 % par rapport à 2019).

Depuis 2019, le trafic entre l'hexagone et La Réunion a fortement progressé (+ 15,4 %, atteignant 1,6 million de passagers) tandis que celui entre l'hexagone et la Guadeloupe a baissé de 8,1 % à seulement 1,4 million de passagers. Celui entre l'hexagone et la Martinique a également baissé (- 4,7 %) pour s'établir à 1,2 million de passagers.

Sur un plan strictement hexagonal, le trafic entre Paris et les grandes villes de province est revenu, en 2025, au niveau qui était le sien en 1983, principalement en raison de la concurrence des trains à grande vitesse ; pour les lignes transversales, moins bien desservies par le train, on est revenu en 2025 au niveau de 2014.

(1) https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/etude_impact_TSBA_transport_aerien_france_novembre_2025.pdf

2. La fiscalité aérienne française est l'une des plus élevée d'Europe

Notre pays, qui attire le plus de touristes au monde, ne tire pas profit de ses atouts et ses compagnies aériennes, notamment sous le poids d'une taxation très lourde, souffrent d'une concurrence étrangère très agressive.

Selon la DGAC, en France, *« la hausse des tarifs de la TSBA s'est répercutée en grande partie, voire en totalité, sur les prix du transport aérien, représentant jusqu'à deux points d'inflation supplémentaire »*.

Sur une ligne donnée, la TSBA est une taxe « neutre », qui évite les distorsions de concurrence, puisque le tarif est défini en fonction de la destination finale quel que soit le parcours emprunté par le passager. Cette « neutralité » est d'autant plus vraie pour la desserte ultramarine, dans la mesure où il n'existe pas de desserte alternative via des pays tiers et que tous les transporteurs sont de nationalité française.

Mais à une échelle plus globale, la TSBA affecte bien la compétitivité des compagnies françaises car le marché français est majoritaire dans leur activité économique alors que, pour les compagnies étrangères, le marché français représente une (faible) fraction de leur chiffre d'affaires. Cette problématique entre transporteurs français et étrangers est particulièrement forte vers l'Asie. À titre d'illustration, on peut estimer que la moitié du trafic d'Air France est au départ de France, et donc soumise à la TSBA, là où, pour des transporteurs tels qu'Emirates, Qatar Airways ou Turkish Airways, le trafic au départ de la France soumis à la TSBA ne représentera qu'une très faible part de leur activité globale (1 à 2 % des passagers transportés).

L'offre de sièges au départ de France a augmenté de trois points de moins que dans le reste de l'Europe, à compter du deuxième trimestre 2025 : + 1,4 % en France contre + 4,7 % en Europe. Cet écart concerne les trois principaux faisceaux géographiques au départ de la France : le faisceau domestique, le faisceau européen et le faisceau international (hors Europe).

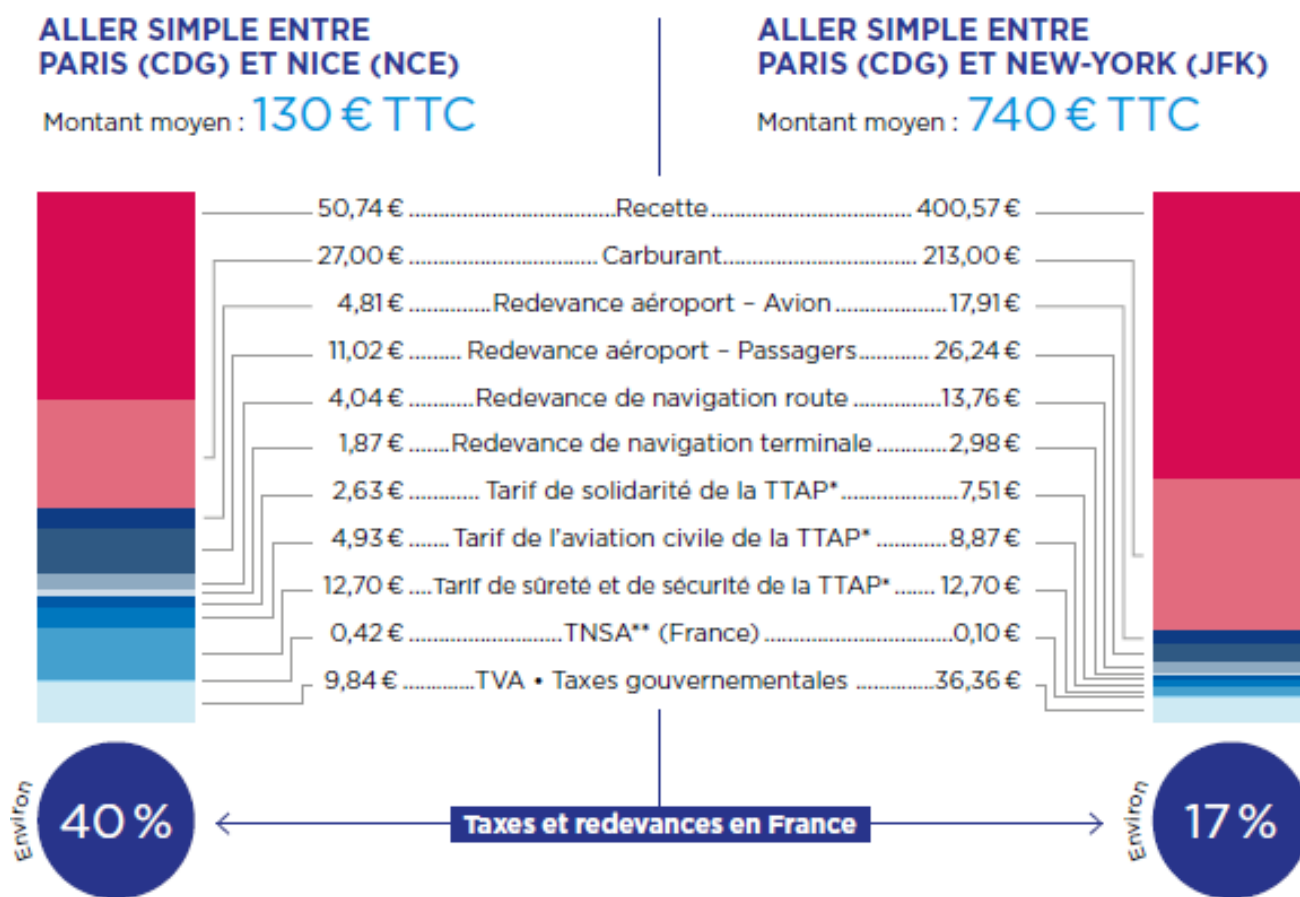
Cette faible dynamique du transport aérien français intervient dans un contexte post-olympique, où l'on pouvait s'attendre à une expansion du tourisme international, par expérience des précédents Jeux olympiques dans le monde. Le différentiel de croissance se vérifie avec quasiment tous les autres pays européens. La France se positionne désormais au sixième rang européen en termes d'offre globale de sièges.

Selon les responsables d'Air France-KLM que les rapporteurs ont rencontrés, *« la question de l'impact des taxes et redevances sur les dessertes ultramarines doit être replacée dans un contexte plus large : celui d'une fiscalité aérienne française devenue, selon l'étude publiée en 2025 par le cabinet Asterès, la plus élevée de l'Union européenne »*.

Avec environ 22,8 millions de sièges offerts en juillet-août 2025, l'offre estivale en France a connu une faible croissance par rapport à 2024 alors que les autres grands marchés européens connaissaient des hausses plus sensibles.

Dans le domaine de l'aviation d'affaires commerciale, le pavillon français a enregistré une baisse d'activité de 21,8 % entre l'été 2024 et l'été 2025, passant de 2 600 mouvements (troisième trimestre 2024) à 2 000 (troisième trimestre 2025), tandis que le pavillon étranger progressait de 4 % durant cette même période.

**LA PLACE DES TAXES ET REDEVANCES DANS LE PRIX D'UN BILLET D'AVION
(CHIFFRES AIR FRANCE AVANT LA HAUSSE DE 2025)**



3. La situation financière disparate des compagnies françaises

La situation financière des transporteurs français, quoi que très variable, reste préoccupante. Ainsi, le chiffre d'affaires du groupe Air France-KLM s'élevait à 33 milliards d'euros pour l'exercice 2025 et son résultat net était de 1,75 milliard d'euros, ce qui constitue de bons résultats. Mais l'endettement de l'entreprise continuait à s'aggraver, à 8,4 milliards d'euros contre 7,3 un an plus tôt. La compagnie Air France, en tant que telle, a des capitaux propres négatifs. De plus, la capitalisation boursière du groupe Air France est nettement moins élevée que celle de ses concurrents européens (pour ne citer que l'Europe), soit trois fois moins que Lufthansa et six fois moins que British Airways, ce qui traduit une situation moins

favorable sur le plan financier du groupe français, un endettement plus élevé et une rentabilité encore en phase de rattrapage. Le cours de l'action Air France stagne sous les 10 euros et la compagnie n'a plus versé de dividende à ses actionnaires depuis 2007, soit vingt ans.

Plusieurs autres compagnies françaises avaient pour ce même exercice un chiffre d'affaires avoisinant les 500 millions d'euros ; pour les compagnies régionales, ce chiffre d'affaires s'élevait plutôt à quelques dizaines de millions d'euros. En revanche, le résultat net de ces transporteurs était compris entre - 80 et une quinzaine de millions d'euros.

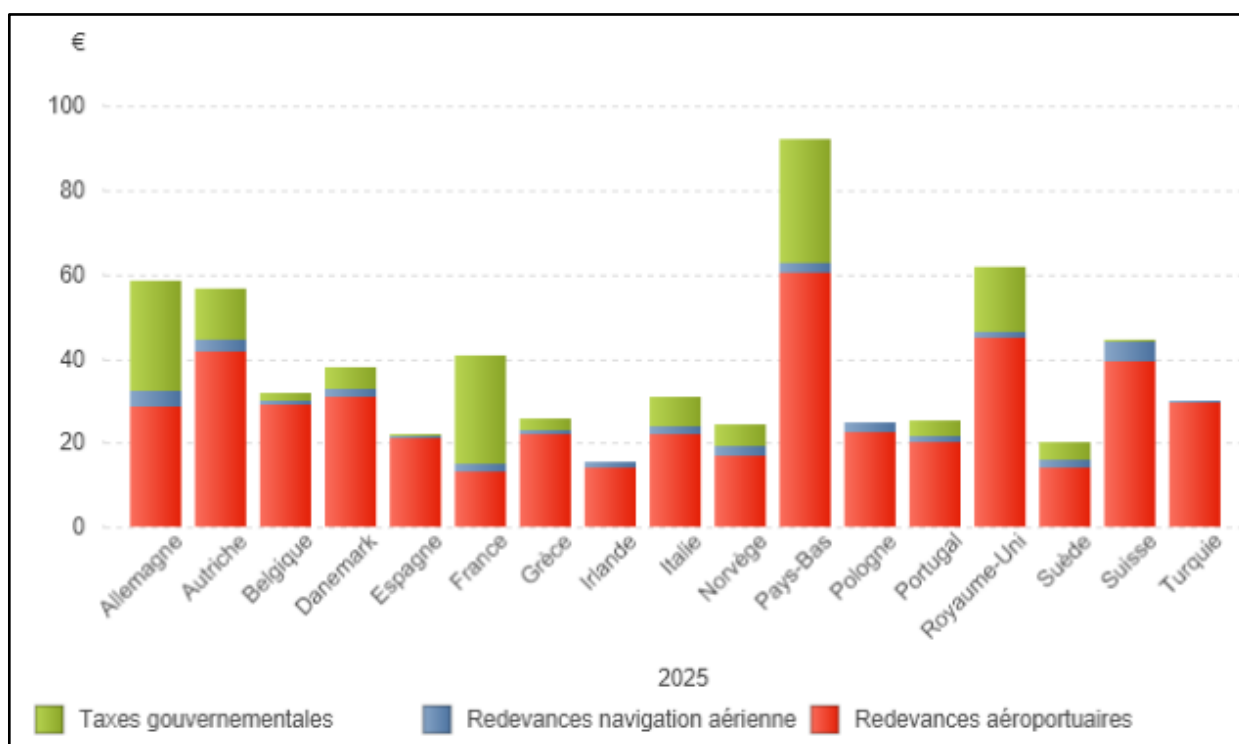
Chacun reconnaît la faiblesse de la marge opérationnelle pour les compagnies aériennes, placée en bout de chaîne dans le secteur de l'aérien.

B. UNE SITUATION CONTRASTÉE DANS LES PAYS VOISINS

1. Une évolution divergente de la taxation européenne du secteur aérien

Selon l'étude de la DGAC, trois pays (le Danemark, les Pays-Bas et la France) affichent des coûts (taxation et redevances) en très forte progression et supérieurs à la moyenne européenne qui, entre 2023 et 2025, s'établit à + 11 %. Pour la France, c'est la révision des tarifs de solidarité (TSBA) à compter du 1^{er} mars 2025 qui pèse sur la fiscalité ; les Pays-Bas, en revanche, sont fortement touchés par une hausse du coût des redevances aéroportuaires.

**STRUCTURE DE COÛT DE TOUCHÉE PAR PASSAGER EN 2025
(MOYENNE PONDERÉE PAR PAYS)**



Source : Autorité de régulation des transports (ART) 2025

Mais plusieurs pays enregistrent une baisse de leurs coûts entre 2023 et 2025 : l'Irlande, la Grèce, la Suède et la Hongrie, ces deux derniers pays ayant supprimé une taxe sur les billets d'avion.

L'année 2025 a montré d'importantes divergences entre les différents pays européens en matière de fiscalité : création d'une taxe sur les billets d'avion au Danemark mais suppression de celle-ci en Suède ; forte augmentation de la TSBA en France mais réflexion en cours en Allemagne pour diminuer les montants de la taxe sur les billets d'avions ; suppression de la taxe sur les billets d'avion en Hongrie (créée en 2022) mais augmentation des tarifs de cette taxe aux Pays-Bas.

2. La fiscalité désavantage l'Europe par rapport à ses concurrents

La part des taxes dans le coût de touchée globale ⁽¹⁾ est supérieure à 50 % pour les principales plateformes européennes : Francfort, Munich, Londres Heathrow et Paris, Madrid constituant une exception. Pour les aéroports extra-européens, la part des taxes est soit inexistante (à Dubaï ou Addis-Abeba, par exemple) soit inférieure à 10 % (à Doha ou Istanbul).

Lorsque des taxes existent, elles se situent à un faible niveau, toujours très inférieur à celui des pays européens. C'est le cas au Qatar : 2,05 dollars par passager à l'arrivée et au départ mais seulement 0,5 dollar si le passager est en correspondance.

Pour certains observateurs s'exprimant avant le déclenchement du conflit en cours dans le Golfe persique, l'écart de charges entre la France et les pays du Golfe était d'environ 25 %. « *Si Air France opérait dans les mêmes conditions que ses concurrentes du Golfe persique, elle économiserait environ 4 milliards d'euros par an* » ont entendu les rapporteurs.

IV. LE CARBURANT, PRINCIPALE CHARGE DU TRANSPORT AERIEN

Les rapporteurs qui consacrent principalement le présent rapport aux charges et redevances pesant sur le transport aérien ne peuvent passer sous silence que la principale charge du secteur est représentée par le coût du carburant, particulièrement volatil ces derniers temps.

A. LE TRANSPORT AERIEN DEPEND ENTIEREMENT DU PETROLE

L'étude des variations du prix du kérosène n'entre clairement pas dans le champ de la présente étude dans la mesure où le carburant d'aviation est l'un des rares produits pétroliers à échapper de manière internationale, à toute taxation.

(1) Le « coût de touchée » est défini comme « l'ensemble des prestations facturées sous forme de taxes ou de redevances, à une compagnie aérienne pour effectuer l'atterrissage, la circulation au sol, le stationnement et le décollage de l'aéronef, le débarquement et l'embarquement des passagers ». (*rapport DGAC – observatoire des coûts de touchée (septembre 2025)*)

Il est pourtant difficile, dans un rapport consacré, au printemps 2026, à la taxation du transport aérien de ne pas évoquer la flambée des cours du pétrole consécutive à la guerre déclenchée le 28 février dans le Golfe persique.

1. Le carburant représente jusqu'à 45 % du prix d'un billet d'avion

Le carburant constitue de loin le premier poste de coût du transport aérien. Avant le déclenchement des hostilités dans le Golfe persique, le carburant représentait 25 % à 28 % des coûts d'exploitation des compagnies aériennes, une proportion pouvant varier fortement selon le cours des matières premières et la distance parcourue. Depuis le 28 février 2026 et le début des troubles évoqués, le prix du carburant a fortement augmenté et représente désormais jusqu'à 45 % du coût d'un billet d'avion. Mais les risques géopolitiques ne sont pas les seuls à peser sur la facture en kérosène.

À moyen terme, l'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) accroîtra considérablement ce poste de coût puisque le prix de ces carburants à la tonne est actuellement quatre à huit fois plus élevé que celui du kérosène.

Pour le groupe Air France, dans les années à venir, les dépenses liées à l'impératif de décarbonation pourraient être multipliées par 12. Les mesures réglementaires (incorporation de carburants d'aviation durable, prix des quotas européens d'émissions carbone dits « ETS », mesures de compensations domestiques et internationales, taxe sur le kérosène) atteindront plus de 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2030.

Une telle hausse pourrait se traduire, dès 2030, par une hausse de 80 euros par passager pour un vol aller-retour en moyen-courrier (environ 3 000 km) et de 140 euros par passager pour un vol aller-retour de 19 000 km de type Paris-Singapour.

2. Les lourdes conséquences du conflit au Moyen-Orient

Le carburant utilisé par les compagnies aériennes, usuellement appelé « kérosène », est connu sous l'appellation de « Jet Cif » sur les marchés financiers mondiaux. La tonne de Jet Cif qui coûtait entre 750 et 780 dollars (entre 636 et 660 euros) avant le conflit au Moyen-Orient, se négocie désormais entre 1 600 et 1 800 dollars (entre 1 356 et 1 525 euros) selon les fluctuations des marchés.

Le coût du carburant d'aviation a donc été multiplié par 2,2 à 2,4 depuis le 28 février 2026, date du déclenchement de la guerre dans le Golfe persique.

La plupart des compagnies aériennes ont annoncé augmenter de 50 euros la « surcharge carburant » qu'elles imposent depuis des années et de leur propre initiative à leurs clients. Mais de l'avis général, cette hausse ne suffira pas à compenser les effets de l'augmentation des prix du kérosène. Air France considère que le préjudice constitué par le conflit au Moyen-Orient pourrait lui coûter jusqu'à

un milliard d'euros en 2026 « *si la situation ne revient pas rapidement à la normale* ». Corsair évalue son préjudice à 12 millions d'euros par mois, soit un total de 108 millions d'euros entre avril et décembre, le carburant du mois de mars ayant été payé par anticipation. Pour mémoire, le budget carburant annuel de Corsair s'élève à 200 millions d'euros.

Certains vols deviennent déficitaires. Les compagnies se posent toutes la même question : faut-il annuler des vols pour augmenter le taux de remplissage des appareils qui continueront à voler ? Certaines compagnies ont déjà annoncé la réduction de leur programme de vols.

Au-delà du renchérissement du coût du carburant, le conflit au Moyen-Orient interdit le survol de certaines zones (qui s'ajoutent à l'Ukraine et à la Russie, déjà interdites de survol depuis plusieurs années) et allonge en conséquence certaines routes vers l'Asie : les lignes d'AirCalin et d'Air France vers la Nouvelle-Calédonie (respectivement via Bangkok et via Singapour) sont concernées, avec des durées de vol plus longues et donc une consommation de carburant augmentée.

Enfin, pour les consommateurs français, le retour de l'inflation, les hausses des prix des carburants automobile, du chauffage, du gaz, ajoutées à une situation géopolitique très anxiogène réduisent la demande en voyages exotiques, fragilisant encore les transporteurs aériens : en mars, les agences de voyage annonçaient des baisses d'activité comprises entre 30 et 40 %.

B. AUX ANTILLES, LE SUJET TRES CONTROVERSE DE LA SARA

La zone des Antilles et de la Guyane est dotée de la seule raffinerie de pétrole que la France possède dans ses outre-mer. La situation de monopole dont elle jouit sur certains marchés suscite des controverses.

1. Les prix des produits pétroliers hors kérosène font l'objet d'une régulation par l'État dans les DROM.

En 2022, l'Inspection générale des finances (IGF) notait ⁽¹⁾ que « *Les prix des carburants [dans les Antilles-Guyane] sont, depuis 2011, supérieurs à ceux de la métropole [...] ou des autres DOM. Cet écart relativement réduit n'est atteint qu'au prix d'une fiscalité sur les carburants maintenue inférieure d'un tiers par les collectivités territoriales qui en sont affectataires* ⁽²⁾. *Hors fiscalité, les coûts amont (approvisionnement et production) et les marges de distribution représentent respectivement 82 % et 18 % des surcoûts constatés par rapport à la métropole.* »

Afin d'éviter que les coûts du carburant n'aggravent encore la cherté de la vie dans ces territoires, ceux-ci sont régulés par l'État. Ainsi, dans les Antilles-

(1) *Inspection générale des finances, Rapport relatif à la régulation des prix des carburants et du gaz dans les Départements Français d'Amérique, mai 2022 (rendu public en 2024).*

(2) *À titre d'exemple, l'État ne perçoit ni TVA, ni TICPE sur les carburants consommés dans les Antilles-Guyane.*

Guyane (comme à La Réunion ou à Mayotte), le préfet fixe par arrêté les prix maxima pour le carburant à la pompe ⁽¹⁾.

**PRIX MAXIMUMS FIXES PAR LES PREFECTURES DE MARTINIQUE, GUYANE ET
GUADELOUPE POUR LES MOIS DE MARS ET AVRIL 2026**

		Martinique	Guyane	Guadeloupe
Au 1^{er} mars 2026	Supercarburant sans-plomb TTC	1,69 €/L (+ 0,02 € par rapport à fév. 2026)	1,81 €/L (+ 0,02 € par rapport à fév. 2026)	1,70 €/L (+ 0,02 € par rapport à fév. 2026)
	Gazole routier TTC	1,64 €/L (+ 0,04 € par rapport à fév. 2026)	1,75 €/L (+ 0,03 € par rapport à fév. 2026)	1,65 €/L (+ 0,03 € par rapport à fév. 2026)
Au 1^{er} avril 2026	Supercarburant sans-plomb TTC	1,86 €/L (+ 0,17 € par rapport à mars 2026)	1,98 €/L (+ 0,17 € par rapport à mars 2026)	1,87 €/L (+ 0,17 € par rapport à mars 2026)
	Gazole routier TTC	1,95 €/L (+ 0,31 € par rapport à mars 2026)	1,99 €/L (+ 0,24 € par rapport à mars 2026)	1,96 €/L (+ 0,31 € par rapport à mars 2026)

Source : sites internet des services de l'État en Martinique, en Guyane et en Guadeloupe.

La régulation des prix du carburant dans ces territoires ne concerne pas le kérosène, ou carburéacteur, nécessaire au fonctionnement des lignes aériennes.

Or, des éléments permettent de mettre en avant l'existence d'un surcoût structurel du kérosène dans les Antilles et en Guyane, contribuant à des prix particulièrement élevés pour les vols pourtant nécessaires à la continuité territoriale. La Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) souligne l'existence d'un décalage persistant entre les prix du kérosène dans les territoires d'outre-mer par rapport à l'hexagone. En 2023, les comparaisons de prix laissaient clairement apparaître un surcoût de l'ordre de 25 % dans les Antilles et en Guyane². Lors de son audition, le PDG de Corsair, M. Pascal de Izaguirre a indiqué que la tonne de Jet CIF s'échangeait, en février 2026, à 750 dollars dans l'hexagone contre 980 dollars dans les Antilles³, pointant déjà un différentiel de 230 dollars, soit environ 200 euros.

2. La distribution du pétrole dans les Antilles-Guyane fait l'objet d'un monopole pour partie régulé par l'État

La Société Anonyme de la Raffinerie des Antilles (SARA), vieille société fondée en 1969 par la volonté du général de Gaulle, détient un triple monopole de

(1) [Article R671-1 du code de l'énergie.](#)

(2) [FNAM, Communiqué de presse « Une continuité territoriale menacée par la hausse des coûts », 23 mai 2023.](#)

(3) *Le PDG de Corsair a communiqué ces informations dans la presse :*

<https://www.lechotouristique.com/article/pascal-de-izaguirre-fnam-la-surcharge-carburant-est-tres-loin-de-couvrir-le-surcout-reel-du-petrole> ;

<https://la1ere.franceinfo.fr/crise-au-moyen-orient-et-prix-des-billets-d-avion-le-petrole-est-il-vraiment-le-coupable-1682937.html>

fait dans les Antilles-Guyane : sur l'importation de produits pétroliers bruts, finis et semi-finis, sur le raffinage et sur le stockage des produits pétroliers. Ainsi, les activités de la SARA sont partagées en un secteur réglementé (automobile et fioul domestique) et un secteur non-réglementé (principalement l'aérien).

**PART DES PRODUITS REGLEMENTES ET NON-REGLEMENTES
DANS LES ACTIVITES DE LA SARA (EN 2021)**

Produits réglementés		Produits non-réglementés	
Gasoil route	34,8 %	Carburéacteur jet A1	18,6 %
Sans-plomb 95	20,4 %	Fioul lourd HFO soutage et EDF	12,3 %
Fioul domestique	4,0 %		
GPL	2,7 %	Autres	5,3 %
Autres	2,0 %		
Total	63,9 %	Total	36,1 %

Source : Inspection générale des finances, Rapport relatif à la régulation des prix des carburants et du gaz dans les Départements Français d'Amérique, mai 2022.

3. Du monopole de la SARA découleraient des prix du kérosène élevés

Selon l'IGF, la rentabilité de la SARA, garantie par voie réglementaire, est supérieure en moyenne à celle constatée dans le secteur et est assurée par le biais d'une méthode de calcul d'un chiffre d'affaires théorique, incluant notamment :

- le coût des achats de pétrole brut par la SARA : les cotations internationales, les quantités vendues et un « différentiel »⁽¹⁾, englobant pertes, coûts d'assurance, frais de trading, prime de livraison et autres primes ;

- le coût d'importation des produits semi-finis et finis ;

- l'ensemble des coûts de raffinage et de logistique de tous les produits finis de la SARA (produits régulés et non-régulés) ;

- la rémunération des capitaux de la SARA ;

- un « coefficient de commercialité » pour chaque produit administré pour déterminer les prix mensuels au prorata de leurs cotations ventes internationales ;

- le chiffre d'affaires réalisé sur les produits et services non-administrés au cours de l'exercice précédent : « plus le chiffre d'affaires sur les produits non réglementés augmente, plus cela fait baisser le prix des produits réglementés »⁽²⁾.

(1) L'IGF note que ce différentiel, introduit en 2022, n'est pas plafonné par les textes et que son montant n'est plus justifié par la SARA.

(2) Rapport de l'IGF de 2022, précité.

Le différentiel a, par ailleurs, fait l'objet d'une question écrite ⁽¹⁾ adressée à la ministre de la transition écologique le 15 octobre 2024 par le député Max Mathiasin qui soulignait notamment que « depuis juin 2022, la SARA (Société anonyme de raffinerie des Antilles), acteur majeur de la production de produits pétroliers aux Antilles-Guyane, a augmenté significativement le prix du kérosène à travers la création d'une nouvelle ligne tarifaire : le « différentiel ». Le montant du différentiel était de 10,80 euros par hectolitre en mars 2024 contre 9,606 euros par hectolitre en janvier et février 2024, soit une augmentation de 12,5 % [...] alors que le prix du Brent a sensiblement baissé durant cette même période. Ainsi, depuis deux ans, le surcoût induit par le différentiel et répercuté par les distributeurs, se chiffrerait en plusieurs dizaines de millions d'euros pour les compagnies aériennes ». Signalée au gouvernement le 14 avril 2025, cette question écrite n'a pas obtenu de réponse à la date de publication du présent rapport, fin avril 2026.

4. Les pratiques de la SARA attaquées en justice.

En 2025, la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) a engagé un double recours contre la SARA suite à des hausses jugées injustifiées des prix des carburéacteurs dès 2022. Devant l'autorité de la concurrence, la FNAM dénonce ainsi trois pratiques abusives, lesquelles étaient déjà soulignées par le rapport de l'IGF en 2022 :

– l'absence de mise en place par la SARA d'une comptabilité analytique priverait la régulation de son effectivité depuis 2013, puisqu'elle empêcherait le contrôle de la nature des coûts imputés aux compagnies ;

– l'absence de séparation comptable entre activités régulées (monopole) et concurrentielles (carburéacteur, énergies renouvelables) créerait un risque avéré de subventions croisées. Les recettes du monopole financeraient ainsi des activités concurrentielles, faussant ainsi les conditions de marché. La hausse des prix du carburéacteur servirait ainsi à financer indirectement les activités régulées ;

– des conditions de transaction inéquitables : en imposant des tarifs « opaques, imprévisibles et non justifiés », la SARA contraindrait les compagnies aériennes — dépourvues de toute alternative d'approvisionnement — à supporter des surcoûts arbitraires. Cette pratique affecte directement la compétitivité des liaisons ultramarines et, *in fine*, le pouvoir d'achat des résidents ultramarins.

Dans le même temps, la FNAM a déposé un recours devant le Conseil d'État contre le refus implicite d'abroger l'arrêté du 5 février 2014 définissant la méthode de calcul des prix de sortie raffinerie de la SARA. Ce recours soulève 3 moyens :

– l'illégalité procédurale de l'arrêté ;

(1) [Question écrite n° 957, publiée le 15 octobre 2024, posée par M. Max Mathiasin.](#)

– la méconnaissance des règles de concurrence et de transparence, l'arrêté laissant à la SARA une latitude unilatérale pour fixer les composantes du prix du carburéacteur, hors de tout contrôle effectif ;

– un changement de circonstances de fait, en particulier l'absence persistante de comptabilité analytique rendant le dispositif de contrôle et de régulation inadapté et encourageant des pratiques abusives de la part de la SARA.

DEUXIEME PARTIE : RENDRE LE TRANSPORT AERIEN PLUS ACCESSIBLE POUR LES OUTRE-MER

Les outre-mer sont dépendants des liaisons aériennes car, contrairement à la situation qui prévaut dans les territoires continentaux, il n'existe pas d'alternative à l'avion pour relier à l'hexagone ces territoires presque tous insulaires et lointains.

L'objectif de cette partie du rapport consistera donc à examiner les éléments, parmi les taxes et redevances, qui constituent un frein à la mobilité ultramarine ainsi que les moyens de remédier à la situation actuelle.

I. QUELQUES PISTES POUR MAITRISER LE COUT DU BILLET D'AVION

Tenter d'aménager les taxes existantes ou d'en exonérer une partie ciblée des voyageurs, travailler à modérer l'évolution des redevances ou promouvoir la concurrence sur certaines lignes sont les principales pistes qui pourraient contribuer à maîtriser le coût des billets d'avion.

A. LE TARIF DE SOLIDARITE : AU-DELA DES IDEES REÇUES

Les hausses successives de l'ex-TSBA ont été accueillies avec d'autant plus de réserve dans les outre-mer que cette taxe, rebaptisée tarif de solidarité est désormais en partie reversée à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) qui a notamment pour objectif de promouvoir les chemins de fer. Ce mode de transport étant absent des outre-mer, une exonération des territoires en question paraît légitime.

1. Toute exonération est soumise à autorisation de l'Union européenne

Paradoxalement, une taxe de création purement française comme l'ex-TSBA ne peut bénéficier d'aménagement qu'avec l'autorisation de la Commission européenne, garante de la libre concurrence et qui veille à ce que certains acteurs économiques ne bénéficient pas d'avantages indus.

Par deux fois, en 2021 puis en 2025, le Parlement français s'est prononcé en faveur d'une exonération de ce qui s'appelait alors la TSBA au profit des lignes ultramarines ou des résidents ultramarins. En 2021, la Commission européenne a refusé l'exonération partielle que la France lui demandait au profit des outre-mer.

Certains observateurs, et notamment le cabinet d'avocats Baldon, à l'origine d'un récent rapport sur le sujet ⁽¹⁾, regrettent que ni les argumentaires du

(1) *Cabinet Baldon. Analyse juridique : conditions de compatibilité avec le droit européen de l'exonération du tarif de solidarité sur les billets d'avion pour les territoires d'outre-mer (21 octobre 2025).*

gouvernement français ni ceux de la Commission européenne n'aient été rendus publics. Le gouvernement français est même soupçonné d'un certain manque d'empressement d'autant que, si l'exonération était accordée par les instances européennes, elle aboutirait à une réduction des recettes fiscales du budget de l'État.

L'AFITF, une agence davantage orientée vers l'hexagone que vers les outre-mer

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT France) est un établissement public national placé sous la tutelle du ministre chargé des transports créée en 2004 et codifiée aux articles [R 1512-12 à R 1512-19 du Code des transports](#)

L'AFITF concourt au financement de projets d'intérêt national, international ou faisant l'objet d'une contractualisation entre l'État et les régions en matière de réalisation ou d'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires ainsi que leurs équipements indissociables, et de littoraux. Elle finance également des projets relatifs à la création ou au développement de transports en commun, ainsi que les concours dus par l'État aux titulaires d'un partenariat public-privé.

La trajectoire définie par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 fait de l'AFITF un acteur central du financement des infrastructures de transport dans le cadre de la transition écologique. Ainsi, pour la seule année 2024⁽¹⁾, l'Agence a engagé 5,083 milliards d'euros de d'autorisations d'engagement, dont :

- 2,794 milliards d'euros pour le transport ferroviaire, soit 54,9 % ;
- 1,059 milliard d'euros pour les infrastructures routières, soit 20,83 % ;
- 0,896 milliard d'euros pour les transports collectifs et mobilités actives, soit 17,6 % ;
- 0,755 milliard d'euros de support, soit 14,8 % ;
- 0,171 milliard d'euros pour les voies navigables, soit 3,3 % ;
- 0,118 milliard d'euros pour les ports maritimes, soit 2,3 % ;
- 0,044 milliard d'euros pour des programmes exceptionnels et la défense contre la mer, soit 0,8 %.

En 2024, l'AFITF a ainsi contribué à certains projets d'aménagement dans les outre-mer, par exemple par un soutien à hauteur de 116,4 millions d'euros au Programme des Interventions Territoriales (PITE) de l'État au bénéfice de la Guyane, son Grand port maritime (GPM), ses routes et ses fleuves.

Néanmoins, la part déterminante de crédits accordée au transport ferroviaire (54,9 %) exclut de facto les territoires ultramarins de la majorité de ces financements : entre 2005 et 2024, l'Agence a engagé un montant de 62,1 milliards d'euros de financement, dont 26,8 milliards d'euros en faveur du ferroviaire (43,2 %)². Or, les territoires ultramarins n'ont actuellement pas de réseau ferroviaire, bien que des projets visant à désengorger des réseaux routiers régulièrement saturés soient à l'étude, tels que le « Réunion Express » à La Réunion ou le « Train bleu » à Mayotte.

En réponse à une question parlementaire posée au mois de mars 2025, le ministre des transports s'est contenté d'indiquer laconiquement que « les services

(1) [Agence de financement des infrastructures de transport de France, Rapport d'activité 2024.](#)

(2) [Site internet de l'AFITF, « Transport ferroviaire ».](#)

de l'État ont travaillé à engager la procédure de consultation de la Commission européenne » dès la promulgation de la loi de finances, sans donner plus de précisions.

Recommandation 3 : publier les argumentaires que le gouvernement français adresse à la Commission européenne lorsqu'il tente d'obtenir les exonérations fiscales votées par le Parlement.

2. Exonérer du tarif de solidarité les destinations ultramarines ?

En 2021, la Commission européenne a refusé la demande d'exonération que la France avait déposée au profit des lignes ultramarines au motif qu'une telle exonération n'était pas compatible avec le régime des aides d'État, qui doivent être davantage ciblées vers certains publics, et qu'elle risquait de procurer un avantage indu aux compagnies aériennes travaillant exclusivement ou principalement avec les outre-mer.

D'évidence, la Commission n'estime pas opportun d'exonérer de la même manière, sur une même ligne, à la fois des ultramarins modestes se déplaçant par nécessité et des touristes plus aisés voyageant pour leurs loisirs.

Le droit français en matière de transport présente donc actuellement une incongruité : l'article L. 222-25-1 du code des impositions sur les biens et services, adopté par le Parlement et validé par le Conseil constitutionnel, prévoit une réduction du tarif de solidarité (TS) applicable aux vols à destination et en provenance des outre-mer. Toutefois, cette réduction n'est pas mise en œuvre à ce jour en l'absence d'autorisation de la Commission européenne !

3. Exonérer du tarif de solidarité les résidents ultramarins ?

Une dérogation peut être accordée par la Commission européenne sous la forme d'« aide à caractère social (ACS) » à une catégorie de la population. Des réductions pourraient être envisagées pour les étudiants, les malades voyageant pour des raisons médicales, voire, plus largement, pour l'ensemble des résidents ultramarins dans la mesure où le niveau de vie est largement plus faible dans les outre-mer que dans le reste du pays.

En Allemagne, les résidents de certaines îles du Nord du pays, sans alternative de transport, ont obtenu sans difficulté d'être exonérés de certaines taxes mises en place par le Parlement fédéral. Une exonération similaire avait été validée par la Commission européenne pour des îles écossaises à l'époque où le Royaume Uni appartenait à l'Union.

Ainsi, le cabinet Baldon, auteur de l'étude précitée (*cf. supra*), considère que l'option la plus immédiate serait de demander à la Commission européenne une exonération du tarif de solidarité au profit des seuls résidents ultramarins qui

s'appliquerait sur les vols allers et retours. Selon ce cabinet, « *cette option présenterait l'avantage de la sécurité juridique et de la rapidité de mise en œuvre* ».

Une analyse juridique de l'exemption au profit des résidents

Pour le cabinet Baldon avocats, qui a publié une étude sur le sujet en octobre 2025 ⁽¹⁾, une exonération du paiement de la TSBA pour les seuls résidents ultramarins semble possible au regard des contraintes juridiques imposées par la réglementation européenne :

« *Cette option présente l'avantage de la sécurité juridique et potentiellement de la rapidité de mise en œuvre dès lors qu'elle pourrait ne pas nécessiter d'autorisation préalable de la Commission mais uniquement une information de la Commission dans le cadre du règlement général d'exemption par catégorie (RGEC).*

« *L'exonération devra s'appliquer dans les conditions prescrites par les lignes directrices en matière d'aviation telles qu'interprétées par la Commission dans ses décisions au sujet d'exonérations similaires établies par d'autres pays européens.*

« *En particulier, elle devra bénéficier effectivement au consommateur final :*

« *- le ticket devra clairement indiquer le montant du prix du billet ainsi que le montant de la taxe exemptée.*

« *- Les compagnies aériennes devront exiger une preuve que les passagers sont éligibles à l'exemption (par exemple en vérifiant l'identité des passagers).*

« *L'exemption devra justifier son caractère social :*

« *- elle devra être réservée aux résidents ultramarins dans des conditions qui pourront s'inspirer de l'application de l'aide à la continuité territoriale octroyée par LADOM ⁽²⁾.*

« *- Les trajets concernés pourront être les trajets entre les territoires d'outre-mer et la métropole (aller et retour), comme les trajets entre territoires d'outre-mer.*

« *L'exemption devra s'appliquer de manière non-discriminée à toutes les liaisons aériennes entre la métropole et les territoires d'outre-mer. »*

Les rapporteurs ne partagent pas tous l'analyse juridique du cabinet Baldon selon lequel une exonération de TSBA « *se heurterait vraisemblablement à l'interdiction des aides de l'État* », lesquelles « *menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».

La mise en place d'un mécanisme favorisant les résidents paraît d'autant plus séduisante qu'un exemple existe déjà pour la desserte de la Corse.

4. Le fonctionnement de la desserte de la Corse

Afin d'assurer la continuité territoriale sur les liaisons aériennes essentielles au développement économique de certains de leurs territoires, les États membres de l'Union européenne ont la possibilité d'imposer des obligations de service public (OSP) lorsque plusieurs conditions sont réunies :

(1) *Op.cité.*

(2) *L'Agence de l'Outre-mer pour la Mobilité.*

– la liaison concernée dessert une région périphérique, en développement ou caractérisée par un faible trafic ;

– la liaison est considérée comme vitale pour le développement social et économique de la région concernée ;

– les obligations de service public présentent des normes auxquelles le transporteur aérien ne satisferait s’il ne devait ne considérer que son seul intérêt commercial.

Dans ce cadre, l’Assemblée de Corse a instauré un régime d’obligation de service public (OSP) et recourt à une délégation de service public (DSP) confiée à deux compagnies, Air France et Air Corsica, pour l’exploitation des liaisons aériennes reliant les quatre aéroports corses (Ajaccio, Bastia, Calvi, Figari) à ceux de Marseille, Nice et Paris-Orly.

Les compagnies, rémunérées dans le cadre de ces DSP, doivent répondre aux exigences imposées, telles que proposer un tarif résident aux habitants de la Corse et assurer des liaisons régulières toute l’année sur des plages horaires définies avec un nombre de sièges minimum déterminé. Ce dispositif demeure intégralement financé par l’État, à travers une « *dotation de continuité territoriale* » (DCT) d’un montant annuel de 187 millions d’euros, dont 90 millions pour la continuité aérienne, versée à la Collectivité de Corse.

Afin de bénéficier du tarif de résident corse, les intéressés doivent désormais justifier d’une résidence fiscale principale effective en Corse. Auparavant, l’absence de définition du « résident corse » permettait aux propriétaires de résidences secondaires de bénéficier de ce tarif, alors qu’ils ne résidaient pas sur le territoire de manière durable. Ces abus ont conduit la collectivité à préciser la notion lors du renouvellement de la DSP en 2020. Désormais, seuls les voyageurs rattachés à un foyer fiscal domicilié en Corse, ainsi que les étudiants, peuvent en bénéficier.

Dans ce cadre, une procédure d’accréditation préalable doit être réalisée en ligne pour fournir les justificatifs sur une plateforme commune aux deux compagnies aériennes. Une fois la demande validée, un numéro d’accréditation est attribué. Cet identifiant unique, qui remplace les contrôles de documents effectués jusqu’en 2021 à l’aéroport, doit ensuite être renseigné lors de l’achat du billet afin de permettre l’application du tarif préférentiel.

Outre cette condition de résidence, l’application du tarif résident ne peut s’effectuer que sur un aller-retour de la Corse vers le continent et pas l’inverse, ce qui limite le risque qu’une personne installée sur le continent n’utilise ce tarif avantageux pour aller passer des vacances sur l’île.

Ce dispositif apparaît particulièrement attractif pour les résidents corses, dans la mesure où il leur garantit un tarif fixe, identique toute l’année, annulable et remboursable sans frais jusqu’à deux heures avant le départ, sans conditions de ressources et avec une franchise bagage incluse gratuitement dans le prix du billet.

5. L'attribution du statut de résident par les compagnies aériennes

Dans le cadre de la DSP relative à la desserte de la Corse, le cahier des charges exige que l'accès au tarif résident se fasse en justifiant de son identité et de sa résidence fiscale en Corse, conditions nécessaires pour l'attribution d'un numéro de résident corse, renouvelable chaque année.

Cette tâche est confiée, dans le cadre de la DSP, par la collectivité de Corse aux délégataires de service public que sont les compagnies Air France et Air Corsica, les deux compagnies étant indépendantes mais liés par un contrat commercial. Il s'agit bien d'un élément du cahier des charges, dont le coût est donc pris en compte dans la dotation financière allouée par l'État. Ce sont bien les compagnies aériennes qui sont responsables de l'interface internet, seule interlocutrice des usagers.

Mais Air France et Air Corsica font appel pour la gestion de ce processus à un prestataire, la société Tessi, qui traite les demandes. Ce prestataire est invisible pour les clients.

Les candidats au statut de résident doivent justifier de leur identité et fournir leur dernier avis d'imposition pour justifier de leur résidence. Ils sont censés masquer les montants de leurs revenus ainsi que le numéro de référence de l'avis d'imposition avant de le télécharger. Les intervenants de la société Tessi sont spécialement habilités et répondent à des obligations de confidentialité renforcées. Air Corsica et Air France n'interviennent pas dans ce procédé de vérification et n'ont jamais accès aux avis d'imposition téléchargés par les passagers. À l'issue de l'instruction de la demande, les pièces téléchargées sur le site de Tessi par le passager sont détruites dans un délai maximum de 24 heures, conformément à la réglementation en matière de protection des données personnelles.

6. Les limites de la comparaison avec la Corse

Les rapporteurs ne demandent pas la transposition dans les outre-mer du dispositif utilisé pour la desserte de la Corse, les situations étant assez différentes.

Une première limite à la comparaison entre la Corse et les outre-mer réside dans la taille des collectivités. Pour 350 000 habitants, la Corse compte 160 000 personnes (environ 45 %) bénéficiant du statut de résident. Or, 2 850 000 de nos compatriotes vivent dans les outre-mer. Si nous extrapolons le taux de 45 % de résidents observé en Corse, cela signifie qu'environ 1,3 million d'ultramarins pourrait prétendre bénéficier de ce statut et qu'il y aurait donc autant de dossiers à instruire chaque année. Et quand on sait que le taux de résidence secondaire est beaucoup plus élevé en Corse que dans les outre-mer, on peut penser que le nombre de dossiers à traiter serait sans doute plus élevé, peut-être 1,5 ou 1,6 million, soit dix fois plus que pour la Corse.

Une deuxième différence réside dans la spécificité du statut des lignes. Comme nous venons de le voir, le processus d'attribution du titre de résident corse

est commun aux deux sociétés attributaires de la DSP qui, du fait justement de la DSP, ne sont pas en concurrence et peuvent travailler en bonne intelligence.

Or, la plupart des lignes ultramarines ne sont pas placées sous le régime de la Délégation de service public et sont soumises à la concurrence. Dans ces conditions, il paraît difficile d'imaginer que des compagnies concurrentes puissent délivrer de manière commune des titres de résidents. Et selon quelle clé de répartition serait rémunéré le probable sous-traitant chargé d'examiner et de délivrer le statut de résident ? Et par qui serait-il rémunéré, les compagnies aériennes, les collectivités d'outre-mer, l'État ?

Si le coût d'attribution du titre de résident est mis à la charge des compagnies aériennes, ces dernières le répercuteront sur le prix du billet d'avion, ce qui n'a guère de sens. Et si l'État prend à sa charge le coût de l'attribution du titre de résident, ce sera pour lui une sorte de « double peine » puisque, d'une part il aura à payer pour le traitement des dossiers et, d'autre part, il subira une perte de revenu lorsque les résidents ultramarins achèteront des billets d'avion exonérés du tarif de solidarité... N'est-ce pas là la véritable explication du manque d'empressement déployé par nos autorités pour obtenir de Bruxelles une exonération pour les résidents ultramarins ?

La question qui mérite d'être posée semble être la suivante : est-il réellement opportun de mettre en place un système complexe et coûteux d'exonération d'une taxe qui, au final, ne s'élève qu'à 7,40 euros par passager en classe économique ? Ne serait-il pas plus simple – et certainement moins cher – de réduire raisonnablement le montant de cette taxe pour cette classe et dans la catégorie de vols concernée ?

B. REDUIRE LE COUT DES REDEVANCES AEROPORTUAIRES ?

De l'avis général, les services fournis par les aéroports ultramarins sont plus chers que dans le reste du pays. Plusieurs raisons à cela : le coût de la vie plus élevé, un trafic relativement faible qui ne permet pas les économies d'échelle, le climat humide et salin qui réduit l'espérance de vie du matériel quand ce ne sont pas les cyclones qui font table rase.

Pour réduire les charges répercutées aux compagnies aériennes et, *in fine*, aux passagers, l'augmentation du nombre de lignes ou le développement d'activités commerciales pourraient constituer des solutions. Mais les compagnies comptent aussi sur la vigilance de l'autorité de régulation des transports qui valide ou pas les demandes de hausse de redevances des principaux aéroports.

1. Augmenter le nombre de lignes

Les redevances aéroportuaires sont plus élevées dans les outre-mer pour deux raisons principales : d'abord parce que le coût de la vie est globalement plus élevé dans les outre-mer que dans l'hexagone ; ensuite parce que le trafic aérien y

est plus réduit, ce qui empêche les économies d'échelle. Si la lutte contre la cherté de la vie est complexe et n'entre pas dans le champ du présent rapport, en revanche, il pourrait être relativement plus facile d'augmenter le trafic de certains aéroports et donc, le nombre d'avions et de passagers sur qui faire peser les charges aéroportuaires financées par les redevances.

Ainsi, l'aéroport de La Réunion regrette sa dépendance aux liaisons vers l'hexagone et souhaiterait que soient ouverts des droits de trafic vers d'autres lignes. En effet, ni les compagnies aériennes ni les aéroports ne peuvent ouvrir de lignes de leur propre chef : toute ouverture de ligne est soumise à l'autorisation de la DGAC et, lorsque la ligne est internationale, l'autorité qui gère le transport aérien dans le pays en question doit également donner son accord.

Les responsables de l'aéroport de La Réunion notent que les lignes internationales existantes au départ de leur plateforme concernent essentiellement des pays limitrophes (Île Maurice, Madagascar, etc.) alors que des lignes nouvelles vers l'Afrique, le sous-continent indien ou l'Asie seraient bien utiles et permettraient de répartir la charge des redevances aériennes sur plus de passagers.

Comme le souligne M. Romain Wino, l'un des gestionnaires de l'aéroport de Saint-Martin Grand Case l'Espérance, « *il faudrait générer de la croissance, seule à même de faire baisser les coûts* ».

2. Les activités commerciales au secours des services aéronautiques ?

Le système de caisse de chaque aéroport régulé est défini par le pouvoir réglementaire. Pour les plus grands aéroports, c'est l'ART qui est décisionnaire. On distingue deux principaux systèmes de caisse.

Le système de caisse unique intègre toutes les activités de l'aéroport dans le périmètre régulé. Les résultats des activités commerciales (boutiques, restaurants, hôtels, parcs de stationnement...), généralement excédentaires, compensent ceux des activités aéroportuaires, parfois déficitaires, ce qui permet un lissage du niveau moyen des redevances aéroportuaires et, *in fine*, une modération du prix des vols.

Ce système est généralement préféré par les compagnies aériennes qui font remarquer que les profits générés par les activités commerciales dépendent directement du nombre de passagers transportés et que, en conséquence, il est logique que ces profits participent au moins partiellement, à financer les charges du secteur aéronautique régulé.

Le système de double caisse sépare en deux caisses distinctes les activités régulées, qui sont financées par les seules redevances, et les activités commerciales. Ces dernières activités dégagent généralement une marge qui est dissociée de l'activité purement aéronautique. Dans ce système, les services aéroportuaires sont exclusivement financés par les redevances payées par les compagnies aériennes, les

bénéfices issus du secteur commercial ne venant pas en atténuation des éventuelles hausses mais étant généralement redistribués sous forme de dividendes.

Les redevances sont donc particulièrement sensibles à toutes les augmentations de coût des services aéroportuaires, ce qui peut engendrer des hausses importantes lorsque des investissements sont engagés. En contrepartie, l'ART fait remarquer que ce système peut également conduire à l'émergence d'une « rente économique » pour l'exploitant aéroportuaire et ses actionnaires.

Ce système est généralement préféré par les exploitants d'aéroports et leurs actionnaires. Pour autant, certains aéroports comme celui de Tahiti parviennent, avec une caisse unique, à financer leurs investissements grâce à leurs activités commerciales tout en versant un dividende à leurs actionnaires.

L'ART⁽¹⁾ recommande le développement de systèmes de caisse « aménagée » intégrant à la fois le périmètre régulé (activités aéronautiques) et un périmètre non régulé (parcs de stationnement, commerces, restaurants). Ce système prévoit la contribution de certaines recettes issues d'activités commerciales au périmètre régulé.

Cette méthode nécessite l'intervention du régulateur (ART) pour déterminer le niveau des transferts et présente l'avantage de permettre, lorsque nécessaire, un financement partiel des investissements aéroportuaires par les activités annexes et pas uniquement par les redevances payées par les compagnies aériennes, ce qui soulage donc partiellement les charges pesant sur les compagnies aériennes et donc, *in fine*, sur les passagers.

Recommandation 4 : lorsqu'une caisse aménagée est mise en place, veiller à ce que les bénéfices des activités commerciales viennent en soutien, d'une manière significative, des activités aéronautiques.

Recommandation 5 : faire évoluer le système de double caisse d'ADP vers un système de caisse aménagée permettant aux activités commerciales de soutenir au moins partiellement les lourds investissements prévus sur le plan aéronautique.

3. Le rôle déterminant de l'Autorité de régulation des transports (ART)

L'ART exerce, depuis 2019, une mission de régulation économique du secteur aéroportuaire. Cette autorité administrative indépendante est chargée de veiller à ce que les exploitants de ces infrastructures essentielles, souvent en situation de monopole naturel du fait de leur position géographique, n'imposent pas aux compagnies aériennes des tarifs excessifs pour les services aéroportuaires

(1) *Étude thématique de l'Autorité de Régulation des Transports, « Enjeux et perspectives de systèmes de caisse dans le secteur aéroportuaire », janvier 2023.*

rendus. L'ART veille à éviter toute hausse tarifaire brutale ou excessive au regard de la rémunération des gestionnaires d'aéroport.

Le champ de compétence de l'ART est strictement délimité par l'article L. 6327-1 du code des transports aux aérodromes (ou système d'aérodromes) dont le trafic annuel dépasse cinq millions de passagers.

Les principaux aéroports situés dans les territoires d'outre-mer ne franchissent pas le seuil de cinq millions de passagers annuels : l'homologation de leurs tarifs relève donc directement de la DGAC. Toutefois, l'ART régule les redevances aux points de départ hexagonaux, notamment à Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle, qui constituent les principaux points d'entrée pour les dessertes ultramarines et couvrent 86 % du trafic passager commercial français.

À ce jour, le périmètre de régulation de l'ART couvre 13 aérodromes, certains étant regroupés en systèmes d'aérodromes : Aéroports de Paris (Roissy, Orly, Le Bourget), les aéroports de la Côte d'Azur (Nice, Cannes-Mandelieu), l'aéroport de Marseille-Provence, les aéroports de Lyon (St Exupéry et Bron), l'aéroport de Nantes-Atlantique, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse et l'aéroport de Beauvais.

4. Favoriser les contrats de régulation économiques (CRE)

La généralisation de contrats de régulation économique (CRE) en tant qu'outils de gouvernance économique des aérodromes vise à l'amélioration de la prise en compte des investissements lourds auxquels doivent faire face les aéroports modernes. En effet, les CRE permettent de prévoir à moyen terme l'évolution des charges liées aux investissements et au fonctionnement de l'aéroport concerné et des produits des redevances aéroportuaires. Ce faisant, les conditions de l'équilibre financier de l'aéroport sont connues et explicitées, et contribuent à une meilleure sécurité économique pour les compagnies aériennes qui peuvent anticiper l'éventuelle évolution du montant des redevances.

L'ART ⁽¹⁾ préconise depuis plusieurs années une généralisation de ces contrats qui permet de mieux prendre en compte les investissements lourds auxquels doivent faire face les aéroports modernes. Cependant, l'ART constate également un faible recours aux CRE, pour trois raisons principales :

– le processus de conclusion et d'exécution des CRE comporte des lourdeurs qui constituent un frein à son utilisation dans de nombreux aéroports régionaux, dont les équipes sont insuffisamment dimensionnées pour en assurer le pilotage ;

(1) Autorité de régulation des transports, « Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports », septembre 2023.

– les parties prenantes sont diverses et défendent des positions parfois divergentes, ce qui fait peser un risque pour l’aboutissement du CRE, tout en allongeant sa durée d’élaboration ;

– certains exploitants aéroportuaires conditionnent l’engagement dans un CRE à une évolution du système de caisse et, concrètement, à la sortie de la caisse unique.

Limités à l’origine aux aéroports de Paris, les CRE ont désormais vocation à être étendus aux principaux aéroports français, notamment ceux dont le trafic dépasse les cinq millions de passagers et pour lesquels l’ART est compétente.

Le contrat de régulation économique (CRE)

Créé en 2005 et codifié à l’article L. 6325-2 du code des transports, le contrat de régulation économique (CRE) a vocation à assouplir la régulation des redevances aéroportuaires, à la rendre plus lisible, et à inciter à l’amélioration du fonctionnement et de l’efficacité du service public aéroportuaire en s’inscrivant dans une démarche pluriannuelle (généralement : 8 ans).

En l’absence de CRE, l’homologation des redevances est censée avoir lieu chaque année ou tous les deux ans, périodicité qui n’est pas satisfaisante, les investissements les plus lourds étant programmés sur des périodes plus longues.

Les CRE lient les exploitants d’aéroports et l’État et fixent un plafond tarifaire pour les redevances sur une durée maximale de 5 ans (pouvant être portée à 8 ou 10 par dérogation dans le cadre de l’octroi d’un contrat de concession). Ces dispositifs permettent de définir une stratégie d’investissement à moyen terme et peuvent inclure des obligations contraignantes de qualité de service ainsi que des mécanismes incitatifs (bonus-malus) à la performance de la dépense et des partages des risques économiques.

5. La hausse des redevances d’aéroport de Paris refusée par deux fois

Par deux décisions rendues les 16 décembre 2025 et 10 février 2026, l’Autorité de régulation des transports (ART) a refusé la demande d’homologation déposée par ADP, la société gestionnaire des aéroports de Paris. Justifiée par des enjeux liés au financement d’investissements futurs, la première demande incluait une proposition de hausse des redevances aéroportuaires ; la seconde ne proposait qu’un rééquilibrage des tarifs par faisceau de la redevance par passager. Les deux rejets formulés par l’ART entraînent la poursuite de l’application des tarifs de redevances homologués pour la période tarifaire 2025. Ce rejet a été salué par l’ensemble des compagnies aériennes, qui ont souligné le « courage » de l’ART.

Pour sa part, ADP a confirmé aux rapporteurs que le refus d’homologation opposé par l’ART ne remettait pas en cause la capacité du gestionnaire d’aéroport à financer les investissements initialement prévus : les perspectives 2026 sur les dépenses d’investissements s’élèvent à environ 1 milliard d’euros (périmètre régulé et non-régulé inclus). À moyen terme, une proposition de contrat de régulation économique (CRE) pour la période 2027-2034 est en cours de discussion.

Les lourds projets d'investissements d'ADP

Le groupe Aéroports de Paris (ADP) prévoit d'investir plus de 8,4 milliards d'euros entre 2027 et 2034 dans les aéroports de Paris-Charles de Gaulle (Roissy CDG), de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget, selon le projet de Contrat de régulation économique (CRE) présenté en décembre 2025.

Plus de 4,4 milliards d'euros devraient ainsi être consacrés à l'augmentation des capacités à Orly et à Roissy. Par ailleurs, 1,77 milliard d'euros servirait à améliorer le parcours passager, 1 milliard à faciliter l'accès et à renforcer l'intermodalité, 997 millions à soutenir les activités aéronautiques, et 241 millions à anticiper les besoins futurs en capacités.

Plusieurs enjeux sous-tendent ce projet : retrouver une position plus en adéquation avec son rang parmi les grandes plateformes d'échanges internationales, accompagner la décarbonation du secteur, améliorer l'accueil et le parcours des voyageurs, adapter les infrastructures aéroportuaires aux besoins ou encore renforcer l'attractivité des aéroports français dans un contexte de concurrence accrue.

Le projet devrait créer 18 millions de capacités d'accueil de passagers supplémentaires sur l'ensemble des deux plateformes, dont 14 millions à Paris-Charles de Gaulle et 4 millions à Paris-Orly, alors que les aéroports parisiens ont accueilli plus de 106 millions de voyageurs en 2025.

La mise en œuvre de ce projet rend nécessaire augmentation des redevances aéroportuaires, qui correspondrait sur la période 2027-2034 à une hausse annuelle moyenne de 2,6 % en sus de l'inflation, selon les estimations d'ADP.

C. FAVORISER LA CONCURRENCE

1. La concurrence a contribué à baisser les tarifs en Polynésie

L'ouverture à la concurrence s'accompagne souvent d'un tassement des tarifs. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si, sur une ligne aussi concurrentielle que Paris-New York, on trouve des tarifs moins élevés que sur des lignes plus courtes mais moins soumises à la concurrence.

Les observateurs de l'activité aérienne polynésienne, à commencer par les représentants d'Air Tahiti et Air Moana, les deux seules compagnies intérieures, ont reconnu que l'arrivée d'un second acteur (Air Moana) en mars 2023 avait contribué à réduire sensiblement le coût des liaisons inter-îles au sein des archipels qui composent la Polynésie. « *Sur les lignes ouvertes à la concurrence, une baisse des prix de 30 à 40 % a été observée* » ont assuré les responsables auditionnés.

La situation en Polynésie française

La Polynésie française présente des caractéristiques uniques avec un territoire vaste comme l'Europe et 118 îles dispersées, une absence totale d'alternative terrestre ou maritime rapide et donc une forte dépendance économique au transport aérien. Dans ce contexte, toute fiscalité ou hausse de redevance a un impact systémique.

Le territoire disposant d'une autonomie fiscale, les taxes nationales TSBA, TNSA et TAC ne s'appliquent pas aux vols domestiques. La TVA nationale n'y est pas applicable mais la TVA locale l'est, ainsi que des droits et taxes spécifiques.

Sur un billet domestique en Polynésie française, les taxes et redevances représentent généralement entre 20 % et 35 % du prix. Sur certaines liaisons inter-archipels à faible remplissage, ce ratio est plus élevé. En valeur absolue, ces charges peuvent représenter plusieurs dizaines d'euros par passager.

Ces dernières années, les redevances aéroportuaires ont connu des ajustements réguliers, les coûts de sûreté et sécurité ont progressé et les charges environnementales indirectes (carburant, conformité réglementaire) se sont accrues. L'effet cumulé pèse directement sur le seuil de rentabilité des lignes.

L'évolution des taxes et redevances est stratégique et influe directement sur la fréquence des vols, la capacité offerte, la saisonnalité de l'exploitation, l'ouverture ou non de nouvelles dessertes. Sur certaines lignes à faible densité, une hausse marginale des charges peut faire basculer la ligne sous son seuil de rentabilité, imposer une réduction de fréquence et retarder un développement de réseau.

2. Le cas de la ligne Guyane-Antilles

La plupart des lignes aériennes qui desservent les outre-mer font l'objet d'une mise en concurrence, à l'exception de quelques liaisons internes aux archipels du Pacifique. Toutefois, une importante route aérienne, celle qui relie la Guyane aux Antilles et qui connecte trois importants départements ultramarins français, ne fait pas l'objet d'une concurrence.

La compagnie qui assure les liaisons sur ce qui apparaît comme un monopole de fait, a tendance, de l'avis unanime des usagers, à pratiquer des tarifs plutôt élevés : pour un vol de deux heures entre Fort-de-France et Cayenne, le prix d'un aller-retour en classe économique avoisine les 500 euros, un tarif comparable à celui d'un aller-retour entre Paris et New-York, aux mêmes dates, pour un vol de 7 à 8 heures.

Recommandation 6 : favoriser la concurrence sur les lignes se trouvant en situation de monopole de fait, notamment sur celle entre la Guyane et les Antilles.

II. LES MECANISMES D'AIDE AU TRANSPORT AERIEN ULTRAMARIN

A. LES AIDES DE L'ÉTAT AUX COMPAGNIES AERIENNES

Pour compenser la lourdeur des taxes et redevances qui s'appliquent au transport aérien, des dispositifs publics particuliers existent dans les outre-mer pour soutenir la compétitivité des entreprises qui les desservent.

1. Les plans de sauvetage des compagnies aériennes

L'aide de l'État à la desserte ultramarine s'est exprimée, ces trois dernières années, à travers les plans de sauvetage qui ont permis la survie des transporteurs, et donc le maintien de la concurrence, dans un contexte très difficile pour l'aérien : Corsair, Air Austral et Air Saint Pierre ont fait, chacune à leur tour, l'objet de mesures spécifiques, pour des montants cumulés qui dépassent plusieurs centaines de millions d'euros.

En janvier 2023, la Commission européenne a autorisé le projet de la France d'octroyer une aide à la restructuration d'un montant de 119,3 millions d'euros pour permettre le retour à la viabilité de la compagnie aérienne Air Austral. Et cette même compagnie a reçu une aide d'un montant de 17,5 millions d'euros pour l'indemniser des dommages subis suite à la pandémie du coronavirus entre le 17 mars et le 30 juin 2020.

En décembre 2025, la Commission européenne a autorisé une aide française à la restructuration d'un montant total de 167,8 millions d'euros en faveur de la compagnie aérienne Corsair. L'aide consiste en une annulation de créance d'un montant de 80 millions d'euros sur un prêt autorisé par la Commission en décembre 2020 et en un financement supplémentaire de 87,8 millions d'euros.

2. Le dispositif de défiscalisation pour l'achat d'aéronefs

L'État a mis en place des dispositifs fiscaux destinés à promouvoir l'investissement dans les outre-mer pour pallier les handicaps structurels auxquels les entreprises sont localement confrontées. C'est dans ce cadre qu'ont été développés les dispositifs suivants :

– les investissements productifs dans les DROM par une entreprise soumise à l'impôt sur les sociétés ouvrent droit à une déduction fiscale (CGI, art. 217 *undecies*) ;

– les investissements productifs réalisés dans les COM et en Nouvelle-Calédonie dans le cadre d'une entreprise soumise à l'impôt sur les sociétés et domiciliée dans l'hexagone ou dans les DROM ouvrent droit à une réduction d'impôt sur les sociétés (CGI, 244 *quater* Y) ;

– les investissements productifs en outre-mer (DROM, COM et Nouvelle-Calédonie) réalisés dans le cadre d'une entreprise relevant de l'impôt sur le revenu permettent aux investisseurs personnes physiques domiciliés dans l'hexagone ou dans les DROM de bénéficier d'une réduction d'impôt sur le revenu (CGI, art. 199 *undecies* B).

Pour bénéficier de l'aide fiscale, les investissements réalisés dans les outre-mer doivent prendre la forme d'un schéma locatif, impliquant des investisseurs tiers à la société exploitante. Ce type de montage permet de faciliter le financement des projets et d'intégrer dans la défiscalisation outre-mer les territoires autonomes fiscalement (collectivités relevant de l'article 74 de la Constitution et Nouvelle-Calédonie).

Enfin, un dispositif de crédit d'impôt (CGI, article 244 *quater* W) permet de financer les projets des entreprises exploitantes qui réalisent un investissement productif dans un DROM. Ces dispositifs s'appliquent aux investissements neufs mis en service jusqu'en 2029, échéance qui pourrait être prorogée sous réserve du respect du cadre européen.

S'agissant du secteur aérien, les aéronefs sont éligibles aux différents dispositifs, sous réserve d'une durée d'exploitation minimale de sept ans dans les outre-mer, afin d'éviter une cession trop hâtive d'un bien financé par l'État. L'administration fiscale précise que l'investissement doit être exploité exclusivement pour effectuer des liaisons au départ ou à destination d'un territoire ultramarin, une ou plusieurs escales hors de ces territoires étant admises. En revanche, les territoires ultramarins ne doivent pas eux-mêmes constituer une simple escale. Enfin, des activités de maintenance de ces investissements doivent être réalisées de façon pérenne dans ces territoires.

Plusieurs acquisitions d'avions ont ainsi été cofinancées par l'aide fiscale à l'investissement outre-mer, que ce soit pour une desserte régionale moyen-long courrier ou pour assurer une mission de continuité territoriale avec l'hexagone. Les aides fiscales peuvent aussi concerner, au-delà des avions eux-mêmes, des équipements pour la réalisation d'une activité d'assistance aéroportuaire. Ces dispositifs permettent de financer des investissements productifs importants, dans des marchés à demande restreinte et où la rentabilité n'est pas toujours atteinte. Ces projets sont créateurs d'emploi et permettent souvent d'assurer une forme de continuité territoriale.

Ces mesures sont significatives et mettent en jeu des sommes financières importantes. À titre d'exemple, Air Tahiti Nui qui dispose d'une flotte de quatre Boeing 787-9 a pu bénéficier de la défiscalisation pour deux de ses appareils. La compagnie néo-calédonienne Air Calin admet également avoir bénéficié du dispositif de défiscalisation, sans fournir plus de précision.

Corsair annonce une utilisation « *modérée* » du dispositif de défiscalisation car tous ses avions ne volent pas vers les outre-mer, même si « *l'outre-mer*

représente 80 % de notre trafic », selon son PDG M. Pascal Izaguirre qui précise que Corsair a bénéficié de 35 millions d’euros de défiscalisation en 2020 et de 38 millions d’euros en 2026. Ces chiffres sont à mettre en perspective avec le coût d’un Airbus A330 néo, compris entre 140 et 150 millions de dollars (119 à 127 millions d’euros).

Air France déclare ne pas bénéficier de cette défiscalisation au motif que ses avions ne sont pas affectés sur des lignes spécifiques mais « tournent » au sein du réseau en fonction des besoins, des opérations de maintenance, etc. L’air tropical, humide et salin, incite à utiliser ces appareils aussi sur d’autres destinations moins corrosives, de manière à augmenter leur longévité.

Air France considère que la défiscalisation, telle qu’elle existe actuellement, c’est-à-dire liée à des appareils affectés à demeure sur des lignes ultramarines, est trop rigide pour des compagnies qui comptent des flottes importantes et des réseaux étendus, d’autant qu’au final, la compagnie consacre en permanence une partie de ses moyens aériens aux outre-mer. Il en résulte, selon les dirigeants entendus, une distorsion de concurrence.

Le ministère de l’économie et des finances indique qu’« *entre 2019 et 2025, il y a eu 19 demandes d’agrément relatives à l’achat d’un avion, pour un coût de 294 millions d’euros (...)* ». Bercy ne peut apporter davantage de précision, les informations détaillées sur les compagnies bénéficiaires étant couvertes par le secret fiscal.

B. D’AUTRES MECANISMES D’AIDE DISCRETS

1. L’aide à la navigation aérienne

La navigation aérienne est permise par un ensemble de services rendus par l’État pour le contrôle et la sécurité des vols, tels que les services de météorologie, de radiocommunication ou les services terminaux de la circulation aérienne, par exemple.

À ce titre, les compagnies aériennes doivent s’acquitter de redevances qui financent ces services. Néanmoins, les montants des redevances perçues dans les territoires ultramarins, tels que détaillés *supra*, sont spécifiquement réduits par rapport aux montants appliqués dans l’hexagone et par rapport aux coûts réels des services de navigation aérienne, afin de soulager financièrement la desserte de ces territoires. La Direction générale de l’aviation civile (DGAC) souligne que les redevances de navigation aérienne ne couvrent que 30 % des coûts correspondants pour l’outre-mer.

Afin que ces services indispensables soient financés, le produit d’une des composantes de la TTAP, examinée dans la première partie du présent rapport, le tarif de l’aviation civile (TAC), est affecté à 100 % au Budget annexe *Contrôle et exploitations aériens* (BACEA) afin de financer les coûts de navigation aérienne

outre-mer non couverts par des redevances. Ainsi, dans les outre-mer, l'affectation du produit du TAC réduit *de facto* de près de deux tiers le montant des redevances de navigation aérienne, ce qui contribue à modérer d'autant le prix des vols.

Par ailleurs, l'assimilation des territoires d'outre-mer à des destinations « européennes ou assimilées », donc à des dessertes court-courriers, détaillée dans la première partie du présent rapport, permet de moduler la contribution des outre-mer au produit de la TAC. En outre, les territoires Saint-Pierre et Miquelon et de Wallis et Futuna en sont totalement exclus. On peut donc résumer le système d'aide au financement des services de navigation aérienne au bénéfice des outre-mer ainsi :

– les passagers de vols à destination ou en provenance des territoires d'outre-mer sont soumis à une taxation réduite du fait que leurs déplacements sont assimilés de manière dérogatoire à des vols court-courrier ;

– les redevances de navigation, dont le coût est répercuté sur le prix final du billet d'avion, sont réduites des deux tiers par le biais d'une compensation effectuée avec le produit du TAC.

2. La péréquation de la T2S

Comme développé *supra*, les plus grands aéroports en termes de trafic s'acquittent du tarif de sûreté et de sécurité et du tarif de péréquation aéroportuaire.

Afin d'assurer une qualité de service de sûreté et de sécurité équivalente sur l'ensemble du territoire et dans l'esprit de répartition équitable des charges qui définit la notion de péréquation, les aéroports de classe 1 à 3 financent, via ces tarifs, la capacité des plus petits aéroports (classe 3 et 4) à assurer efficacement leurs missions régaliennes de sûreté et de sécurité. Ces missions incluent des services de sécurité – incendie – sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

Selon la DGAC, du fait de leur taille réduite, les aéroports ultramarins bénéficient bien plus du dispositif de péréquation qu'ils n'y contribuent : en 2025, 50 % des recettes de péréquation étaient affectées aux aéroports ultramarins qui ne contribuaient pourtant qu'à 30 % du trafic concerné. Au total, selon cette administration, les recettes de T2S issues des outre-mer ne couvriraient qu'un tiers des coûts effectifs.

3. L'exonération de TVA

Le transport aérien de voyageurs en provenance ou à destination des collectivités et départements d'outre-mer est exonéré de taxe sur la valeur ajoutée (TVA), conformément au 8° du II de l'article 262 du Code général des impôts (CGI) portant sur exonération des vols entre l'outre-mer et l'hexagone et entre différentes collectivités d'outre-mer. Cette exonération ne concerne qu'une fraction minoritaire du trajet, celle comprise dans l'espace aérien français. En effet, l'autre fraction est

située hors champ de la TVA car non territorialisée dans l'Union européenne. L'exonération, qui est d'ailleurs commune avec les autres modes (ferroviaires, routiers) poursuit avant tout un objectif de simplification (éviter les exercices de ventilation complexe du prix).

Par ailleurs, sont également exonérés de TVA les transports aériens, comme maritimes, de personnes et de marchandises effectués dans les limites de chacun des départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de Mayotte, de Guyane et de la Réunion (vols intérieurs). En modifiant l'article 295 du CGI, la loi de finances pour 2026 a consolidé le cadre législatif applicable à cette exonération qui, auparavant, résultait de la combinaison de diverses dispositions et tolérances doctrinales.

4. Les aides sociales de LADOM

L'agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM) est l'acteur majeur de la mobilité des résidents des outre-mer au service du développement économique, social et culturel de leur territoire. Son action repose sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République. Opérateur de l'État, LADOM met en œuvre la politique de continuité territoriale au travers d'une dizaine de dispositifs de mobilité utiles à plusieurs moments clés de la vie des ultramarins. Son budget global était de 78,5 millions d'euros en 2024 ⁽¹⁾. À travers cette agence, l'État finance différents dispositifs de prise en charge des billets d'avion :

– les aides à la vie étudiante et, notamment, les « passeports mobilité », qui permettent une prise en charge à 100 % du transport de l'étudiant de son lieu de résidence à la gare ou l'aéroport le plus proche de son lieu d'étude en classe économique dans la limite d'un aller-retour par an. Ce dispositif s'adresse aux jeunes résidents habituels de Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Barthélemy et Saint-Martin âgés de moins de 28 ans, ayant besoin de poursuivre des études ou des stages dans le reste du pays ou dans un État-membre de l'Union économique (UE) ou de l'Espace économique européen (EÉE) dans le cadre d'un programme européen ;

– les aides pour la vie active, incluant des dispositifs de prise en charge du billet vers l'hexagone dans le cadre d'une prise de poste, d'une formation professionnelle ou d'oraux de concours ;

– les aides au voyage « grand public » et « talents », permettant à des résidents ultramarins de se rendre en France hexagonale dans le cadre de déplacements sportifs, culturels, académiques ou pour des raisons personnelles. Ces aides sont soumises à des conditions de ressource, dont le plafond est passé en 2024 de 12 000 à 18 000 euros par an ;

(1) [*LADOM, Rapport d'activité – année 2024.*](#)

– les aides pour les « urgences de la vie », incluant la prise en charge à 100 % des billets d’avion pour le parent accompagnant d’un enfant malade évacué pour des raisons sanitaires, mais aussi le transport de corps et l’aide aux obsèques.

NOMBRE DE BENEFICIAIRES ET MONTANTS ENGAGES PAR LADOM DANS LE CADRE DES DIFFERENTS DISPOSITIFS D’AIDES A LA MOBILITE EN 2024

Dispositifs	Nombre de bénéficiaires	Montants engagés
Aides à la vie étudiante, dont :	12 034	20,1 M€
Passeport Mobilité études	11 288	
Passeport Mobilité stage professionnel	501	
Dispositif Cadres d’avenir	145	
Aides à la vie active, dont :	2 847	12,2 M€
Passeport Mobilité formation professionnelle	1 768	
Dispositifs Prise de poste	370	
Dispositifs Oraux de concours	704	
Aides à la vie quotidienne, dont :	67 986	28,8 M€
Aide au voyage Grand public	67 841	
Aide au voyage Talents	145	
Aides aux urgences de la vie, dont :	456	0,203 M€
Transport de corps	3	
Aides aux obsèques	430	
Aides aux accompagnants d’enfant évacué sanitaire	23	
Total :	83 323	61,303 M€

Source : rapport d’activité de LADOM pour l’année 2024

Les rapporteurs soulignent toutefois que seules 83 323 personnes ont pu bénéficier des aides de LADOM sur une population concernée estimée à environ 2,4 millions d’habitants.

5. Les compagnies ultramarines prioritaires en cas de perturbations

Les compagnies ultramarines reconnaissent que les principaux acteurs du transport aérien, la DGAC et les aéroports de Paris, portent un regard bienveillant sur le trafic desservant les outre-mer.

Ainsi, en cas de perturbations, liées par exemple à des conflits sociaux, les vols à destination ou en provenance des outre-mer ne sont jamais annulés, et ce sont les vols court et moyen-courrier qui sont généralement sacrifiés, lorsque c’est nécessaire. En effet, les autorités ont conscience des contraintes qui pèsent sur les clients mais aussi sur les compagnies ultramarines, petites pour la plupart et dont

l'immobilisation d'un appareil et d'un équipage loin de leurs bases aurait de lourdes répercussions tant sur le plan financier que sur le plan organisationnel.

III. LE ROLE MAJEUR JOUE PAR L'UNION EUROPEENNE DANS LE TRANSPORT AERIEN

La plus grande partie de la réglementation aérienne relève des instances européennes, compétentes en la matière. Or, les observateurs regrettent que la connaissance limitée des outre-mer par les décideurs européens ne permette pas de prendre en compte, autant que nécessaire, leurs spécificités.

A. UNE SENSIBILISATION IMPARFAITE DES INSTANCES EUROPEENNES AUX SPECIFICITES ULTRAMARINES

1. La distinction entre RUP et PTOM

L'Union européenne classe les territoires ultramarins de ses membres en deux catégories, régions ultrapériphériques (RUP) et les pays et territoires d'outre-mer (PTOM).

Le statut des RUP a été reconnu pour la première fois dans une déclaration annexée au traité de Maastricht de 1992, et défini depuis 2009 à l'article 349 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE). On compte six RUP françaises : la Guyane, la Guadeloupe, Saint-Martin, la Martinique, La Réunion et Mayotte. Les Canaries espagnoles ainsi que Madère et les Açores portugaises sont aussi des RUP. Ces régions font partie de l'UE et appartiennent à l'Eurosystème, au marché commun et au territoire douanier européen ; elles ne font cependant pas partie de l'Espace Schengen. Les RUP sont également éligibles depuis 1975 à différents fonds.

L'article 349 du TFUE permet au Conseil de mettre en place des mesures spécifiques, sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen, afin d'adapter certaines dispositions juridiques et politiques de l'UE aux caractéristiques et contraintes particulières de ces régions.

Les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) sont des dépendances et territoires d'outre-mer des États membres de l'Union européenne, qui ne font pas partie intégrante de l'Union européenne elle-même : leur statut et les relations qu'ils entretiennent avec l'UE sont régis au cas par cas dans le traité sur l'Union européenne (TUE). Les PTOM français sont : la Nouvelle-Calédonie et ses dépendances, la Polynésie française, Saint-Pierre-et-Miquelon, les Terres australes et antarctiques françaises, Wallis-et-Futuna et Saint-Barthélemy depuis le 1^{er} janvier 2012. La plupart des territoires ultramarins néerlandais et danois bénéficient aussi du statut de PTOM.

2. Seuls cinq pays sur vingt-sept comptent des territoires ultramarins

Seuls cinq pays sur les vingt-sept membres de l'Union européenne comptent des territoires ultramarins. Il s'agit de la France, bien sûr, mais aussi de l'Espagne, du Portugal, des Pays-Bas et du Danemark. Et encore, ces deux derniers ne comptent que des PTOM (Groenland et îles Féroé pour le Danemark, Antilles néerlandaises pour les Pays-Bas) très largement autonomes et peu soumis aux règles de l'Union.

Seuls l'Espagne et le Portugal comptent des RUP au sein de leurs collectivités : les îles Canaries pour l'Espagne, Madère et les Açores pour le Portugal. Mais ces îles ne sont pas très éloignées du continent européen dont elles constituent une sorte de prolongement physique. La problématique de ces territoires est très différente de celles des Antilles ou de la Réunion et, *a fortiori*, de nos collectivités du Pacifique.

« *Le passage de l'Union européenne de 15 à 27 membres a été préjudiciable aux outre-mer* » nous a indiqué le responsable d'une compagnie aérienne : auparavant, l'UE regardait vers l'Ouest et l'Atlantique et un tiers de ses membres comptaient des outre-mer ; depuis que les anciens pays du bloc communiste ont été intégrés, l'Europe regarderait davantage vers l'Est et aurait perdu la culture des outre-mer, d'autant que le Royaume-Uni a quitté l'Union.

En effet, les Britanniques, avec leurs nombreuses îles réparties sur l'ensemble du globe, connaissent une situation proche de celle de notre pays. « *Avec le Brexit, l'Union européenne a beaucoup perdu en compréhension du monde ultramarin* » ont entendu les rapporteurs. Il en résulte que la majorité des membres de l'Union, mal informés des réalités ultramarines, peuvent être réticents à dépenser des sommes destinées à soutenir ces territoires.

De manière unanime, les rapporteurs constatent que l'État ne défend pas suffisamment les spécificités ultramarines auprès de l'Union européenne et demandent au gouvernement d'être plus actif pour la défense de leurs intérêts.

Recommandation 7 : Défendre de manière plus convaincante les spécificités ultramarines auprès des instances européennes et conduire la Commission à mener une réflexion globale pour tenir compte des spécificités des RUP et des PTOM.

B. LA QUESTION DES ECHANGES DE QUOTAS D'ÉMISSION DE GAZ A EFFET DE SERRE

L'Union européenne poursuit de louables efforts pour réduire la pollution atmosphérique et préserver le climat. Les mesures prises, qui se justifient dans l'espace européen ou existent des alternatives à l'aérien, doivent prendre en compte les spécificités des territoires ultramarins.

1. Un mécanisme visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans différents secteurs industriels

Le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (SEQE-UE) est un système de plafonnement et d'échange d'émissions : les assujettis, notamment des entreprises, ne peuvent émettre de gaz à effet de serre (GES) que dans la limite de quotas, qui sont mis en vente par les autorités et peuvent être échangés sur un marché spécifique. La quantité de quotas mis en vente annuellement sur le marché résulte d'un choix politique des autorités : plus les quotas sont rares, plus le coût des émissions de GES est élevé pour les acteurs économiques. Il s'agit donc une mise en œuvre concrète du concept de « pollueur-payeur » et d'une incitation au « verdissement » de l'économie.

Mis en place graduellement au sein de l'Union européenne depuis 2005, le SEQE concerne notamment les secteurs de la production d'électricité et de chaleur, l'industrie lourde (raffinerie, production d'acier, de ciment, de produit chimique, d'aluminium, de verre, de céramique, de papier-carton...), ainsi que les compagnies aériennes (pour les vols intra-européens) et, depuis 2024, les compagnies maritimes. La mise en œuvre du SEQE-UE a fait l'objet de plusieurs phases :

- une phase pilote (2005-2007) qui a permis l'établissement d'un prix du carbone et des quotas nationaux ;
- une phase d'allocation gratuite de quotas (2008-2012) : en cas de dépassement du quota qui leur était alloué, les entreprises pouvaient réduire leurs émissions ou acheter des quotas au prix du marché ;
- une phase d'approfondissement du SEQE (2013-2020) marqué par un élargissement des secteurs concernés, une substitution d'un plafond européen unique aux plafonds nationaux, une réduction linéaire annualisée du quota et la transition graduelle vers des quotas payants ;
- enfin, une phase de renforcement des objectifs de réduction des émissions de GES (2021-2030) : la période 2024-2026 doit par exemple mener à une extinction des quotas gratuits historiques dans le domaine de l'aviation, tout en introduisant des quotas gratuits ciblés pour soutenir l'utilisation de carburants d'aviation durables.

Selon le ministère de la transition écologique, en 2023, environ 10 000 installations ou entités à caractère industriel étaient incluses dans le SEQE-UE à l'échelle de l'Union européenne et environ 1 000 en France.

2. Les vols entre les outre-mer et l'hexagone bénéficient d'une dérogation temporaire jusqu'en 2030 dans le cadre du SEQE

Les vols entre les départements et régions d'outre-mer et l'hexagone ne sont, jusqu'en 2030, pas soumis au SEQE-UE. Cette dérogation a été introduite en 2013 par la décision 377/2013/UE pour les émissions produites en 2012, avant

d'être prolongée une première fois jusqu'au 31 décembre 2016 pour les émissions engendrées sur la période 2013-2016 ⁽¹⁾, puis jusqu'au 31 décembre 2023 ⁽²⁾.

À compter de 2024, les liaisons entre une région ultrapériphérique (RUP) d'un État membre vers un autre État membre sont incluses dans le champ d'application du SEQE, alors qu'elles en étaient exclues jusqu'en 2023. En revanche, les vols entre une RUP et une autre région de son État membre restent exclus du champ réduit d'application du SEQE-UE jusqu'au 31 décembre 2030. Les liaisons au sein d'une même RUP sont également exonérées jusqu'en 2030. Enfin, les vols depuis l'espace économique européen (EEE)³ vers les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) sont considérés comme des vols vers des pays tiers, et sont donc inclus dans le périmètre du SEQE.

3. Des surcoûts potentiels pour les compagnies aériennes desservant les territoires ultramarins

En 2023, le SEQE couvrait 22 % des émissions des vols européens, ce qui représente un coût de 3 milliards d'euros en achats de quotas carbone pour les compagnies aériennes. Selon l'étude NLR-SEO (mars 2022) citée par Air-France-KLM ⁽⁴⁾, les diverses mesures réglementaires (incorporation de carburants d'aviation durable, prix des quotas européens d'émissions carbone dits ETS, mesures de compensations domestiques et internationales, taxe sur le kérozène) représenteront un coût supérieur à 2 milliards d'euros par an à l'horizon 2030 pour le seul groupe Air France-KLM. D'ici 2030, ces coûts pourraient se traduire par une hausse des prix des billets à hauteur de 80 euros par passager pour un vol aller-retour en moyen-courrier (soit environ 3 000 km), et de 140 euros par passager pour un aller-retour de 19 000 km (par exemple, Paris-Singapour).

Par rapport à un scénario « *business as usual* » dans lequel la dérogation ne serait pas prorogée, la montée en puissance du SEQE occasionnerait une hausse des tarifs des vols de 20,7 % en 2031 et de 26,9 % à l'horizon 2050. En conséquence, la demande pour ces routes devrait baisser de 14,4 % en 2031 et de 18,7 % en 2050. Exclure du SEQE les vols reliant les RUP et l'hexagone permet de diminuer les coûts supportés par les compagnies aériennes desservant les territoires ultramarins et donc de contribuer à modérer les prix des vols.

4. Une demande de dérogation supplémentaire

Constatant des carences dans la mise en œuvre de l'article 349 TFUE et un retard de développement persistant des RUP par rapport au reste de l'UE, la Commission a annoncé en 2025 un paquet de mesures de simplification, dit

(1) Règlement (UE) n°421/2014 du 16 avril 2014.

(2) Règlement (UE) 2017/2392 du 13 décembre 2017.

(3) Espace économique européen : structure de coopération économique mise en place en 1992 et associant les pays membres de l'Union européenne et 3 autres pays : l'Islande, le Lichtenstein et la Norvège.

(4) [afklm_fiche_tarifs_fr.pdf](#)

« Omnibus RUP », afin de remédier à une accumulation de complexités et d'inadéquations entre les normes européennes et les besoins de ces régions. Sa publication est attendue au second semestre 2026.

Dans cette perspective, la Commission a lancé, à l'automne 2025, une consultation des parties prenantes. Les autorités françaises y ont répondu en proposant une liste d'adaptations dans 32 domaines identifiés, dont le secteur des transports. S'agissant de l'aérien, elles ont proposé une meilleure prise en compte des enjeux spécifiques aux RUP dans l'application du système d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre de l'UE (SEQE-UE).

Les autorités françaises proposent d'étendre la dérogation du transport aérien sur les liaisons de et vers les RUP au sein d'un même État membre jusqu'en 2040, ces liaisons bénéficiant actuellement d'une exonération jusqu'au 31 décembre 2030. De plus, elles proposent l'instauration d'une dérogation jusqu'en 2040 sur les liaisons aériennes transocéaniques entre tout État membre et les RUP, celles-ci ne bénéficiant actuellement pas d'une dérogation. Toutefois, à ce stade, il n'est pas possible de s'assurer que ces propositions seront reprises par la Commission européenne.

Recommandation 8 : obtenir de la Commission européenne l'extension de la dérogation du système d'échanges de quotas d'émission (SEQE-UE) sur les liaisons de et vers les RUP jusqu'en 2040.

5. Améliorer l'information des passagers

Comme nous l'avons vu *supra*, la composition du prix des billets d'avion reste peu accessible pour les passagers. En fonction du degré de transparence des différentes compagnies, certains billets présentent le détail des taxes et des redevances, mais des éléments commerciaux tels que les « surcharges carburant » y sont généralement mélangés. Dans certains cas, les taxes et redevances ne sont pas présentées sous une appellation intelligible, mais sous la forme de codes. Dans d'autres cas, ce sont des codes que le commun des mortels ne comprend pas. Souvent, les taxes et redevances ne sont pas détaillées.

Les rapporteurs considèrent que les taxes et redevances imposées aux passagers par le biais des compagnies aériennes devraient être présentées de manière intelligible, à l'exclusion de tout élément commercial. Une directive européenne, qui serait en préparation, pourrait imposer une telle réforme.

Recommandation 9 : sur les billets d'avion, faire apparaître de manière exhaustive, claire et détaillée toutes les taxes et redevances auxquelles sont soumises les passagers, en éliminant les éléments commerciaux (de type « surcharge carburant ») décidés par les compagnies aériennes.

RÉCAPITULATIF DES PROPOSITIONS

Recommandation 1 : ajuster les montants prélevés au titre de la TNSA de manière à recentrer cette taxe sur son objectif initial, à savoir la lutte contre les nuisances aériennes et non l'alimentation du budget général de l'État.

Recommandation 2 : cesser de pénaliser les compagnies aériennes par des annonces d'augmentations de taxes trop tardives :

- soit en annonçant toute augmentation de taxe avec un préavis d'au moins six mois ;
- soit en mettant au point un mécanisme qui exonère de la hausse les billets achetés antérieurement à l'annonce de l'augmentation.

Recommandation 3 : publier les argumentaires que le gouvernement français adresse à la Commission européenne lorsqu'il tente d'obtenir les exonérations fiscales votées par le Parlement.

Recommandation 4 : lorsqu'une caisse aménagée est mise en place, veiller à ce que les bénéfices des activités commerciales viennent en soutien, d'une manière significative, des activités aéronautiques.

Recommandation 5 : faire évoluer le système de double caisse d'ADP vers un système de caisse aménagée permettant aux activités commerciales de soutenir au moins partiellement les lourds investissements prévus sur le plan aéronautique.

Recommandation 6 : favoriser la concurrence sur les lignes se trouvant en situation de monopole de fait, notamment sur celle entre la Guyane et les Antilles.

Recommandation 7 : Défendre de manière plus convaincante les spécificités ultramarines auprès des instances européennes et conduire la Commission à mener une réflexion globale pour tenir compte des spécificités des RUP et des PTOM.

Recommandation 8 : obtenir de la Commission européenne l'extension de la dérogation du système d'échanges de quotas d'émission (SEQE-UE) sur les liaisons de et vers les RUP jusqu'en 2040.

Recommandation 9 : sur les billets d'avion, faire apparaître de manière exhaustive, claire et détaillée toutes les taxes et redevances auxquelles sont soumises les passagers, en éliminant les éléments commerciaux (de type « surcharge carburant ») décidés par les compagnies aériennes.

ANNEXES

ANNEXE N°1

Tableau de correspondance des taxes aériennes recodifiées dans le Code des impositions sur les biens et services (CIBS)

Anciennes dénominations	Nouvelles dénominations	Fraction correspondante (le cas échéant)
Taxe de l'aviation civile prévue au 1 du I de l'article 302 bis K du code général des impôts, perçue sur les embarquements de passagers	Taxe sur le transport aérien de passagers mentionnée à l'article L. 422-13	Tarif de l'aviation civile prévu au 1° de l'article L. 422-20
Taxe de solidarité sur les billets d'avions prévue au 1 du VI de l'article 302 bis K du code général des impôts		Tarif de solidarité prévu au 2° de l'article L. 422-20
Taxe d'aéroport prévue au I de l'article 1609 quatervicies du code général des impôts, perçue sur les embarquements de passagers		Tarif de sûreté et de sécurité prévu au 3° prévu de l'article L. 422-20
Majoration de la taxe d'aéroport prévue au IV bis de l'article 1609 quatervicies du code général des impôts		Tarif de péréquation aéroportuaire prévu au 4° prévu de l'article L. 422-20
Contribution destinée à couvrir certains coûts générés par l'utilisation d'aérodromes où ne s'applique pas la taxe de l'aviation civile prévue au 1 du VII de l'article 302 bis K du code général des impôts		Tarif unique de l'aéroport de Bâle-Mulhouse prévu à l'article L. 422-26
Taxe due par les entreprises de transport public aérien prévue à l'article 1599 vicies du code général des impôts		Majoration en Corse prévue à l'article L. 422-29
Taxe due par les entreprises de transport public aérien prévue à l'article 285 ter du code des douanes		Majoration en outre-mer prévue à l'article L. 422-30
Contribution spéciale CDG-Express prévue au I de l'article 1609 tervicies du code général des impôts		Majoration à l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle prévue à l'article L. 422-26-1, dans sa rédaction en vigueur à compter du 1er avril 2026
Taxe de l'aviation civile prévue au 1 du I de l'article 302 bis K du code général des impôts, perçue sur les embarquements de courrier ou de fret	Taxe sur le transport aérien de marchandises mentionnée à l'article L. 422-41	Tarif de l'aviation civile prévu au 1° de l'article L. 422-45
Taxe d'aéroport prévue au I de l'article 1609 quatervicies du code général des impôts, perçue sur les embarquements de courrier ou de fret		Tarif de sûreté et de sécurité prévu au 2° de l'article L. 422-45
Taxe sur les nuisances sonores aériennes prévue au I de l'article 1609 quatervicies A du code général des impôts	Taxe sur les nuisances sonores aériennes prévue à l'article L. 422-49	

ANNEXE N°2

Panorama des taxes spécifiques au transport aérien et de leur incidence en outre-mer

Taxes	Assiette / Fait générateur	Tarifs (par passager)	Administration de rattachement	Incidence en outre-mer
Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)	Décollage des aéronefs au départ des aéroports concernés	variable selon les aéroports	DGAC (SGTA)	Aucun aéroport ultramarin concerné
Tarif de sûreté et de sécurité (T2S)	Passager et marchandises au départ des aéroports trafic > 5000 UDT	variable selon les aéroports + majoration 1,25 €	DGAC (SGTA)	Aéroports ultramarins inclus
Tarif de solidarité (ex-TSBA)	Passagers au départ, tarif selon la destination finale	hexagone – OM 7,40 € en classe éco 30 € en classe supérieure	DGAC (SGTA)	DOM au départ inclus Autres exonérés
Tarif de l'aviation civile (TAC)	Passagers et marchandises au départ, tarif selon la destination finale	hexagone – OM 5,14 €	DGAC (SGTA)	DOM, Saint Martin, St Barthélemy au départ inclus Autres exonérés
Majoration Corse	Passager à l'embarquement et au débarquement	4,57 €	DGDDI (> 2025) puis DGAC (2026 >)	Aucun aéroport ultramarin concerné
Majorations outre-Mer	Passager à l'embarquement	Entre 3,05 € et 4,57 € selon les DOM	DGDDI (> 2025) puis DGAC (2026 >)	DOM uniquement
Taxe Saint Martin	Passager à l'embarquement (liaison > 50 kms)	10 €	Collectivité locale	Saint-Martin
Taxe Saint-Barthélemy	Passager à l'embarquement	5 €	Collectivité locale	Saint-Barthélemy

ANNEXE N°3

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES PAR LES RAPPORTEURS

Lundi 16 février 2026

Le cabinet Baldon Avocats :

- M^e Juliette Robert, avocate au barreau de Paris.

Air France-KLM Group :

- M. Aurélien Gomez, directeur des affaires parlementaires et territoriales ;
- M. Rémy Haddad, chargé des affaires publiques.

La Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM) :

- M. Laurent Timsit, délégué général.

Jeudi 19 février 2026

L'aéroport de La Réunion-Roland-Garros :

- M. Thomas Dubus, président du directoire de la société aéroportuaire gestionnaire ;
- M. Christian Fouyer, membre du directoire de la société aéroportuaire gestionnaire, directeur pôle financier.

L'aéroport de Guadeloupe Maryse-Condé :

- M. Alain Bièvre, président du directoire de la société gestionnaire.

L'aéroport de Martinique Aimé-Césaire :

- Mme Nathalie Sébastien, présidente du directoire de la société gestionnaire.

L'aéroport de Grand-Case Espérance (Saint-Martin) :

- M. Pascal Marcoux, directeur Aéroport du groupe Edeis, gestionnaire de l'aéroport ;
- M. Romain Wino, directeur de projets exploitation du groupe Edeis, gestionnaire de l'aéroport.

Le syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) :

- M. Jean-François Dominiak, président ;
- M. Jean-Pierre Bès, secrétaire général.

L'aéroport de Wallis-Hihifo :

- M. Benoît Gosset, directeur du service d'État de l'aviation civile des îles Wallis et Futuna, gestionnaire de l'aéroport.

Les aéroports de Nouméa-La Tontouta et Nouméa-Magenta (Nouvelle-Calédonie) :

- M. Charles Roger, directeur général de CCI Nouvelle-Calédonie, gestionnaire des aéroports.

L'aéroport de Tahiti-Faaa (Polynésie française) :

- M. Gwenvael Ronsin-Hardy, directeur général de l'aéroport.

Lundi 23 février 2026

La direction générale des finances publiques (DGFIP) :

- M. Matthieu Deconinck, sous-directeur de la fiscalité des transactions, de la fiscalité énergétique et environnementale, au sein de la direction de la législation fiscale ;
- M. Julien Petit, adjoint au chef du bureau de la taxe sur les énergies, l'environnement et certains biens et services, au sein de la direction de la législation fiscale ;
- M. Stanislas Bihan, inspecteur des finances au bureau de la taxe sur les énergies, l'environnement et certains biens et services, au sein de la direction de la législation fiscale.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) :

- M. Philippe Lambert, chef du bureau des études économiques ;
- Mme Sarah Sananes, adjointe au sous-directeur des services aériens.

Jeudi 26 février 2026

Les compagnies du groupe Dubreuil (Air Caraïbes et French Bee) :

- Mme Karen Virapen, directrice générale déléguée de la compagnie Air Caraïbes ;
- M. Grégory Jamet, directeur général de Groupe Dubreuil Aero Services.

La compagnie Air Saint-Pierre :

- M. Benoît Olano, président-directeur général.

La compagnie ASL Airlines qui exploite les liaisons estivales entre Saint-Pierre-et-Miquelon et Paris :

- M. Philippe Guittet, directeur de l'exploitation ;
- M. Éric Vincent, directeur exécutif.

La compagnie Air Tahiti :

- M. Manua Casabianca, juriste ;
- Mme Moana Caradec, directrice Administratif, Financier et Système d'information.

La compagnie Air Tahiti Nui :

- M. Pierre Champion, directeur financier.

La compagnie Air Moana :

- M. Franck Isaar, directeur financier.

La compagnie Air Calédonie :

- M. Daniel Houmbouy, directeur général.

La compagnie Aircalin :

- M. Mathias Vidal, directeur financier ;
- M. Laurent Fogliani, directeur de la coordination stratégique.

Les compagnies Air Austral et Ewa Air :

- M. Hugues Marchessaux, président du directoire.

La direction générale de l'aviation civile (DGAC) :

- M. Marc Borel, directeur du transport aérien ;
- M. Philippe Lambert, chef du bureau des études économiques ;
- Mme Sarah Sananes, adjointe au sous-directeur des services aériens.

L'Union des aéroports français (UAF) :

- M. Nicolas PAULISSEN, délégué général ;
- Mme Clara HENNÉ, économiste, responsable fiscalité, régulation et statistiques.

Lundi 23 mars 2026

L'autorité de régulation des transports (ART) :

- M. Thierry Guimbaud, président ;
- Mme Sophie Auconie, ancienne députée, vice-présidente ;
- M. Jordan Cartier, secrétaire général.

La compagnie aérienne Corsair :

- M. Pascal de Izaguirre, président-directeur général ;
- Mme Karen Levy, Directrice Expérience Client et Communication.

Jeudi 26 mars 2026

Le groupe Aéroport de Paris (ADP) :

- M. Philippe Pascal, président-directeur général ;
- M. Paul Beyou, chargé des affaires publiques nationales.

Jeudi 2 avril 2026

Air France-KLM Group :

- M. Guillaume Glass, directeur des programmes ;
- M. Aurélien Gomez, directeur des affaires parlementaires et territoriales ;
- M. Rémy Haddad, chargé des affaires publiques.

Jeudi 16 avril 2026

Cabinet du ministre de l'économie et des finances :

- M. Mathias de Sainte Lorette, conseiller en fiscalité et conseiller juridique.

Le ministère des transports n'a pas donné suite à notre proposition d'audition.