

**GEN 4 REDEVANCES D'AERODROME/D'HELISTATION ET DE SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE***CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVIGATION SERVICES***GEN 4.1 REDEVANCES D'AERODROME / D'HELISTATION**  
*AERODROME / HELIPORT CHARGES***4.1.1 REDEVANCES D'AERODROME**

Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires, qui sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de service à l'occasion de 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 l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien, donnent lieu à la perception de redevances.

Pour les aérodromes relevant de la compétence de l'Etat, les redevances sont fixées et recouvrées par l'exploitant de l'aérodrome, qui assure la publication de leurs tarifs. Il en est généralement de même pour les autres aérodromes. En cas de non paiement des redevances aéroportuaires, l'exploitant de l'aérodrome peut requérir la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant. Une consultation des usagers est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires.

Pour les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers, les redevances comprennent notamment :

- la redevance d'atterrissage, correspondant à l'usage, par les 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, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;

- la redevance de stationnement, correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires ; les tarifs de cette redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef et, le cas échéant, de celles de l'aire de stationnement ;

- la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, à des services complémentaires. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aérodrome, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1er août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité de service ;

- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ; l'assiette de cette redevance, qui est due par les exploitants de ces installations, est le volume de carburant distribué.

Des redevances accessoires peuvent être instaurées pour d'autres services. Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers.

Pour les aérodromes de moins de 100 000 passagers, la structuration des redevances est libre.

Tout tarif des redevances peut être demandé auprès de l'exploitant de l'aérodrome.

**4.1.1 AIRPORT FEES**

*On aerodromes open to public air traffic, the airport public services giving rise to payment of fees shall be the services rendered to aircraft operators and their service providers in the context of the use of airport land, infrastructure, facilities, premises and equipment provided by the aerodrome operator insofar as such use is directly necessary, on the aerodrome, to the operation of aircraft or of an air transportation service.*

*For aerodromes belonging to the State, fee rates shall be set and recovered by the aerodrome operator, who is responsible for tariff publication. The same applies to other aerodromes. In case of non-payment of airport fees, the aerodrome operator is allowed to require the seizure of any aircraft operated by or belonging to the debtor. A consultation of users shall be initiated at least four months before the effective date of the new rate conditions.*

*For aerodromes whose average annual traffic has exceeded 100 000 passengers for the last three years, fees include in particular :*

*- a landing fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of airport infrastructure and equipment necessary for the landing, taking-off and taxiing, as well as additional services, such as lighting, flight information and visual assistance ; the rates for such a fee are based on the certified maximum take-off weight of the aircraft ;*

*- a parking fee corresponding to the use by aircraft greater than six tonnes of parking infrastructure and equipment, as well as, if necessary, additional services; the rates for this fee are based on the parking duration, the aircraft features and the parking area features, if any ;*

*- a passenger fee corresponding to the use of facilities designed to receive passengers and the public, as well as additional services, if any. The basis of this fee is the number of departing passengers. On the same aerodrome, the price applicable to the same category of passengers is identical for all terminals. However, for terminals put into service after August 1st, 2005, differentiated tariffs may be set according to the investment and operating costs relating to such terminals and the quality of services ;*

*- a fee for use of fixed facilities for the distribution of aircraft fuel ; the basis of this fee, payable by operators of these facilities, is the volume of distributed fuel.*

*Ancillary fees may be set for other services. The pricing conditions for ancillary fees may be set pursuant to an agreement when they correspond to services of a specific nature that are rendered to some users only.*

*For aerodromes servicing less than 100 000 passengers, the fee structuring is left to the aerodrome.*

*Airport fees and charges are available from the aerodrome operator.*

← 4.1.2 TAXES

Sans préjudice de l'existence d'une majoration d'embarquement gérée par la Direction Générale des Finances Publiques, pour le compte de la collectivité de Corse (considérée comme faisant partie de la France métropolitaine), et d'une majoration pour l'outre-mer gérée par la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, les taxes présentées sous cette rubrique sont collectées par la Direction Générale de l'Aviation Civile. Sous réserve de règles particulières, cette dernière en assure la gestion de l'assiette, leur contrôle, ainsi que leur recouvrement suivant des procédures, garanties et sanctions applicables aux autres impôts et taxes.

← 4.1.2.1 La taxe sur le transport aérien de passagers (TTAP)

La taxe sur le transport aérien de passagers, codifiée aux articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur le nombre de passagers embarqués ou débarqués.

Elle comprend les quatre tarifs suivants :

- le tarif de l'aviation civile (§ 4.1.2.1.1.) ;
- le tarif de solidarité (§ 4.1.2.1.2.) ;
- le tarif de sûreté et de sécurité (§ 4.1.2.1.3.) ;
- et le tarif de péréquation aéroportuaire (§ 4.1.2.1.4.).

← 4.1.2.1.1 Le tarif de l'aviation civile

Le tarif de l'aviation civile, du par les entreprises de transport aérien public, est affecté au Budget Annexe « Contrôle et exploitation aériens » dont la gestion est confiée à la Direction générale de l'aviation civile. Le produit de ce tarif couvre le financement des missions d'intérêt général ou de nature régaliennes mises en œuvre par cette administration.

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-21 du code des impositions sur les biens et services, ce tarif est assis sur le nombre de passagers embarqués sur le territoire français, quelles que soient les conditions tarifaires accordées par le transporteur. Sont cependant exclues de cette base d'imposition :

- les personnels dont la présence à bord est directement liée au vol considéré, notamment les membres de l'équipage assurant le vol, les agents de sûreté ou de police,
- les enfants de moins de deux ans (à la date de l'embarquement) ,
- les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef avec un numéro de vol au départ identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés,
- les passagers reprenant leur vol après un atterrissage forcé en raisons d'incidents techniques, de conditions atmosphériques défavorables ou de tout autre cas de force majeure.

Cette taxe est exigible au titre de chaque vol commercial effectué à titre onéreux. Ne sont cependant pas considérées comme vols commerciaux de transport aérien public les opérations suivantes :

- les évacuations sanitaires d'urgence comprenant l'ensemble des vols qui s'inscrivent dans le cadre d'un service médical d'urgence, notamment le transport vital de sang, d'organes ou de médicaments
- les vols locaux (ou vols circulaires), c'est-à-dire ceux dont les points de décollage et d'atterrissage sont identiques.

Par ailleurs, sont exonérés de la taxe :

- les passagers en correspondance. Est considéré comme tel le passager qui remplit les trois conditions suivantes :
  - a) l'arrivée a lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur l'un des aéroports appartenant au même système aéroportuaire desservant la même ville ou agglomération (en pratique : ensemble constitué par les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget),
  - b) le délai entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures,
  - c) l'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance et ne fait pas partie du même système aéroportuaire.
- les passagers effectuant des vols au départ de la France non soumis, en vertu d'un accord international conclu avec un Etat dont le territoire est contigu au territoire de la France, à l'autorisation délivrée par les autorités françaises en vertu des dispositions de l'article L. 6412-3 du code des transports (en pratique, cette exonération s'applique aux passagers embarqués par les transporteurs aériens au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse lorsque ces vols sont effectués sous droits de trafic délivrés par la Suisse).

4.1.2 TAXES

*Without prejudice to the existence of a boarding charge managed by the French Directorate-General for Public Finances (Direction Générale des Finances Publiques) on behalf of the local authorities in Corsica (considered to be part of mainland France), and a boarding charge managed by the French administration (Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects) on behalf of overseas territories, the taxes presented under this heading are collected by the French Civil Aviation Authority (Direction Générale de l'Aviation Civile - DGAC). Although special rules apply, the authority manages the assessment base, and controls and collects the taxes following the procedures, guarantees and penalties that apply to other taxes and levies.*

4.1.2.1 Tax on passengers air transport

*The tax on passengers air transport, codified in articles L. 422-13 to L. 422-40 of the French code of taxes on goods and services (CIBS), is based on the number of passengers boarded or disembarked.*

*It includes the four following rates :*

- *civil aviation rate (§ 4.1.2.1.1.) ;*
- *solidarity rate (§ 4.1.2.1.2.) ;*
- *safety and security rate (§ 4.1.2.1.3.) ;*
- *and the airport equalization rate (§ 4.1.2.1.4.).*

4.1.2.1.1 Aviation civil rate

*Civil aviation rate, payable by airlines, is assigned to the annexed budget "Air Control and Operation" the management of which is the responsibility of the French Civil Aviation Authority. The revenue from this rate finances missions carried out by the authority that are of general interest or that are sovereign in nature.*

*In accordance with the provisions of article L. 422-21 of the "French code des impositions sur les biens et services", this rate is based on the number of passengers boarded in French territory, regardless of the fare conditions granted by the transporter. The following are nevertheless excluded from this rate basis :*

- *personnels whose presence on board is directly related with the flight considered, more specially crew members, security or police agents*
- *children below two (on the date of boarding),*
- *direct transit passengers, performing a temporary stop on the airport and re-flying the same aircraft with a departure flight number identical to the flight number of the aircraft on arrival,*
- *passengers resuming the flight after a forced stop due to technical incidents, adverse weather conditions or any other "force majeure".*

*The rate is payable for each commercial flight for valuable consideration. Nevertheless, the following operations are not considered to be commercial public air-transport flights :*

- *emergency health evacuations including any round-trip flight for the purposes of an emergency medical service, including the vital transport of blood, organs or medicines,*
- *local (or circular) flights, i.e. those with the same take-off and landing points.*

*The following are also exempted from the rate :*

- *transit passengers. A passenger is considered to be in transit if he / she fulfills the following three conditions :*
  - a) *he/she arrived by air at the airport concerned, or in one of the airports belonging to the same system serving the same town or conurbation (in practice, the system comprising the airports of Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget),*
  - b) *the interval between the scheduled arrival and departure times does not exceed twenty-four hours,*
  - c) *the final destination airport is not that of departure and is not part of the same airport system.*
- *passengers taking flights leaving from France that, under an international agreement made with a State whose territory is contiguous with that of France, are not subject to the authorization issued by the French Authorities under the provisions in Article L. 6412-3 of the French Transport Code (Code des Transports). (In practice, this exemption applies to passengers boarded by airlines at Basel-Mulhouse airport when their flights are conducted under traffic rights granted by Switzerland.)*

← A compter du 1er avril 2025, le tarif est de :

← - 5,14 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, ou les territoires d'un Etat situé à moins de 1000 km à partir de l'aérodrome national de référence de la métropole ou des territoires ultramarins. Ces Etats sont listés selon les aérodromes de départ aux articles A. 422-7 à A. 422-7-8 du CIBS.

← - 9,25 € par passager embarqué vers d'autres destinations, L'embarquement constitue le fait générateur de la taxe.

Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées. Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent le nombre de passagers en fonction de leur destination finale, le nombre de passagers exonérés en correspondance. Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "contrôle et exploitation aériens".

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivant les vols pour la TTAP et la TTAM et au 20 du deuxième mois suivant les vols pour la TNSA.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

← A NOTER : les entreprises de transport aérien public embarquant des passagers au départ de France sous autorisation délivrée par un Etat limitrophe conformément à un accord international sont redevables d'une contribution spécifique établie en vue de couvrir le financement des missions d'intérêt général déployées par la DGAC en rapport avec ce trafic, à l'exclusion des missions financées par voie de redevances pour services rendus (redevances de navigation aérienne). Cette contribution est régie par des accords spécifiques conclue entre la France et cet Etat limitrophe. En pratique, cette contribution s'applique au transport aérien public de passagers sous droit de trafic suisse opéré au départ de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Le montant de la contribution, de 2,39 € en 2025, est collecté par l'aéroport qui en reverse le produit au comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

#### ← 4.12.12 Le tarif de solidarité

← Le tarif de solidarité est collecté par le comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » qui reverse le produit dans un premier temps à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), établissement public national à caractère administratif, dans la limite d'un plafond d'affectation fixé à 270 M€, puis dans un second temps, au budget général de l'Etat.

← La taxe sur les billets d'avion (TSBA), en vigueur depuis le 1er juillet 2006 a été remplacée par un tarif de solidarité de la taxe sur le transport aérien de passagers. Elle est désormais régie, depuis le 1er janvier 2022, par l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services. Elle est due par les entreprises de transport aérien sous réserve des mêmes exclusions que pour le tarif de l'aviation civile.

← Son assiette est définie par les seuls passagers embarqués, sous les mêmes règles, exceptions et exonérations que pour le tarif de l'aviation civile. Sont, en outre, spécifiquement exonérés du tarif de solidarité les passagers embarqués au départ des collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, de la Nouvelle-Calédonie et de la Polynésie française.

← Son tarif est fixé en fonction d'une double condition : d'une part, en fonction de la destination finale du passager (passager hors correspondance) et, d'autre part, en fonction des conditions de service commercial et de confort accordées par le transporteur voire le cas échéant au recours à un aéronef d'affaires.

← À compter du 1er mars 2025, les tarifs sont déterminés selon 3 zones de destinations finales : les destinations européennes ou assimilées ; les destinations intermédiaires et les destinations lointaines. Les Etats ou territoires sont listés, en fonction de l'aérodrome national de référence, de l'article A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

← Par ailleurs, à partir du 1er mars 2025, un tarif de solidarité spécifique s'applique aux vols commerciaux d'aviation d'affaires. L'aviation d'affaires correspond au transport réalisé dans le cadre d'un service aérien non régulier, à bord d'un aéronef disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers inférieure ou égale à 19. Le montant des tarifs varie en fonction de la destination finale (européenne ou assimilée, intermédiaire et lointaines) et de la motorisation de l'aéronef (turbopropulseur ou turboréacteur).

From 1 April 2025, the rate is:

- 5,14 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State that is party to the agreement on the European Economic Area, or the territories of other States whose located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. Those States are listed, according to the departure aerodromes, from article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

- 9,25 € per boarded passenger traveling to another destination, Boarding is the event triggering the tax.

Airlines return the figures at the latest on the last day of the month following the month or (when the annual amount of tax is less than 12,000 €) the quarter during which taxable and exempt events took place. Returns are made using the template supplied by the Civil Aviation Authority, and give the number of passengers by final destination, the number of exempted transit passengers. This return, together with the payment for the tax due, is sent to the accountants for the Annexed Budget "Air Control and Operation".

From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for the rates of air passengers tax.

The reporting periods (flight periods) remain unchanged : from the 1st to the last day of the month.

From January 1, 2026, the € 12,000 threshold for quarterly declarations will rise to € 36,000 including air passengers tax and air cargo transport tax.

Note: Public airlines boarding passengers leaving from France under an authorization delivered by a bordering State under an international agreement are liable to pay a specific contribution established to finance general interest missions related to such traffic run by the DGAC, apart from missions financed by fees for services rendered (air navigation fees). This contribution is governed by specific agreements made between France and the bordering State. In practice, it applies to public air passenger transport under Swiss traffic rights leaving from Basel-Mulhouse airport. The amount of the contribution, 2,39 € in 2025, is collected by the airport which pays the income to the public accountant for the annexed budget "air Control and Operation".

#### 4.12.12 Solidary rate

The solidarity rate on air tickets is collected by the accountant for the annexed budget "air Control and Operation" which pays the income : firstly to the French Transport Financing Infrastructure Agency (AFITF in French), a national public administrative body, within the limit of an allocation ceiling set at €270 million, and secondly, to the general budget of the State.

This former tax on airline tickets was introduced on 1 July 2006 and has been replaced by solidarity rate of tax on air passenger transport. This rate is now governed by the article L. 422-22 of the French code des impositions sur les biens et services. It is payable by airlines companies with the same exemptions as for civil aviation rate.

Its assessment base is defined simply by boarded passengers, with the same rules, exceptions and exemptions as for the civil aviation rate. In addition, boarding passengers leaving from the territories of St Martin and St Barthelemy, New Caledonia and French Polynesia are specifically exempted from this rate.

The rate is based on both criteria: firstly, the passenger's final destination (not a transit passenger) and secondly, the terms of business and the comfort provided by the airline company or even the use of a business aircraft.

Since March 1, 2025, rates are determined according to three final destination zones : european or similar destination, intermediate destination, and distant destination. The States or territories are listed, depending on the national reference aerodrome, from article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.

Moreover, from March 1, 2025, a specific solidarity rate applies to commercial business aviation flights. Business aviation corresponds to transport carried out as part of a non-scheduled air service, on board an aircraft with a maximum operational configuration of passenger seats less than or equal to 19. The amount of the rates vary depending on the final destination (European or similar, intermediate and distant) and the engine of the aircraft (turboprop or turbojet).

Le tarif est de 7,4 € par passager embarqué dont la destination finale se situe en France, dans un autre Etat membre de l'Union européenne, d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou autre Etat dont le principal aéroport desservant sa capitale est situé à moins de 1 000 kms km de l'aéroport national de référence de la métropole ou des territoires ultramarins. Les États ou territoires situés dans un rayon de 1 000 km au départ des territoires ultramarins, en fonction de l'aéroport de référence sont listés aux articles A.422-7 à A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 7,4 € per boarded passenger with a final destination in France, in another Member State of the European Union, in another State party to the agreement on the European Economic Area, or other State whose main aerodrome serving its capital is located less than 1,000 km from the national reference aerodrome of the metropolitan territory or overseas territories. States and territories within a radius of 1,000 km from overseas territories, depending on the reference aerodrome are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Le tarif est de 15 € lorsque la destination finale du passager est dite intermédiaire c'est-à-dire se situant dans un autre Etat ou territoire dont le principal aéroport de la capitale est compris entre 1 000 et 5 500 kilomètres de l'aéroport national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aéroport de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 15 € when the passenger's final destination is said to be intermediate, i. e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is between 1,000 and 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Le tarif est de 40 € lorsque la destination finale du passager est dite lointaine c'est-à-dire se situant dans un autre États ou territoires dont le principal aéroport de la capitale est situé à plus de 5 500 kilomètres de l'aéroport national de référence. Ces États ou territoires sont listés, en fonction de l'aéroport de référence, aux articles A. 422-7 à l'article A. 422-7-8 du CIBS.

*The rate is 40 € when the passenger's final destination is said to be distant, i.e. located in another States or territories whose main capital aerodrome is located more than 5,500 kilometers from the national reference aerodrome. Those States and territories are listed according to the departure aerodromes of article A. 422-7 to article A. 422-7-8 of the CIBS.*

Ces tarifs sont portés respectivement à 30 € pour les destinations européennes et assimilées, à 80 € pour les destinations intermédiaires, et à 120 € pour les destinations lointaines lorsque le passager peut bénéficier sans supplément de prix à bord de services auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement.

*These rates are increased respectively to €30 for European and similar destinations, to €80 for intermediate destinations, and to €120 for distant destinations when the passenger can benefit at no extra cost on board from services to which all passengers cannot access free of charge.*

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turbopropulseur, ces tarifs sont portés respectivement à 210 € pour les destinations européennes ou assimilées, 675 € pour les destinations intermédiaires, et 1025 € pour les destinations lointaines.

*These rates are increased respectively for flights on board a business aircraft with turboprop to €210 for European or similar destinations, €675 for intermediate destinations, €1025 for distant destinations.*

Pour les vols à bord d'un aéronef d'affaires avec turbo réacteur, ces tarifs sont portés respectivement à 420 € pour les destinations européennes ou assimilées, 1015 € pour les destinations intermédiaires, et 2100 € pour les destinations lointaines.

*These rates are increased respectively for the service category of aircraft with turbojet engines to €420 for European and similar destinations, €1,015 for intermediate destinations, and €2,100 for distant destinations.*

Le tarif de solidarité est déclaré et payé dans les mêmes conditions et formalités que pour le tarif de l'aviation civile.

*The solidarity rate on air tickets is declared and paid subject the same conditions and formalities as civil aviation rate.*

4.1.2.13 Le tarif de sûreté et de sécurité

4.1.2.13 *The safety and security rate*

Conformément aux dispositions de l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et services, le tarif de sûreté et de sécurité est perçu au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aéroports ou groupements d'aéroports dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève, en moyenne sur les trois dernières années civiles connues, à plus de 5000 unités de trafic (UDT : 1 UDT est égale à un passager ou 100 kilogrammes de fret ou de courrier).

*In accordance with the provisions of article L. 422-23 of the Internal revenue code, the rate is collected on behalf of public or private entities operating aerodromes for which the boarded or unboarded traffic amounts, during the last known civil year , to more than, 5,000 traffic units (UDT: 1 UDT equals one passenger or 100 kilograms of cargo or mail).*

Constitue un groupement d'aéroports, au sens des dispositions de l'article L. 422-23 précité, un ensemble constitué par plusieurs aéroports relevant soit d'une même concession ou délégation de services public, soit des dispositions de l'article L. 6323-2 du code des transports mentionnant la liste des aéroports confiés à Aéroport de Paris.

*A group of airports in the sense of the provisions in Article L. 422-23 quoted above is a group of several airports all of which either are part of the same public-service concession or delegation or fall within the provisions in article L. 6323-2 of the French Transport Code listing the airports belonging to the Aéroports de Paris.*

Le produit de ce tarif, collecté par le comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », est reversé à chaque exploitant aéroportuaire pour le financement des missions d'intérêt général que la loi met à sa charge en matière de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux.

*The income from this rate is collected by the Public Accountant for the Annexed Budget "Air Control and Operation" and paid to each airport operator to finance the general-interest missions for which it is legally responsible relating to security, firefighting and rescue, countering wildlife hazards, safety, and measures in relation to environmental controls.*

Le tarif, dû par les entreprises de transport aérien public, est assis sur le nombre de passagers de chaque aéroport éligible. Les exceptions et exclusions d'assiette sont les mêmes que celles relatives à la taxe de l'aviation civile.

*The rate is paid by public airlines and is based on the number of passengers loaded on departure from each eligible airport. The exceptions and exclusions from the rate base are the same as those for civil aviation rate.*

Pour l'année 2025, le tarif applicable sur chaque aéroport est fixé entre les valeurs inférieures et supérieures correspondant à la classe dont il relève :

*For the year 2025, the applicable rate on each aerodrome ranges within the values corresponding to the airport class:*

| Classe<br>Class | Unités de trafic<br>Traffic units     | Tarifs par passagers<br>Charge per passengers | Tarifs par tonne de fret ou de courrier<br>Charge per ton of freight or mail |
|-----------------|---------------------------------------|---|--|
| 1               | A partir de / From 20.000.001         | De / From 4,3 € à / to 11,5 €                 | 1 €  |
| 2               | De / From 5.000.001 à / to 20.000.000 | De / From 3,5 € à / to 9,5 €                  | 1 €  |
| 3               | De / From 5.001 à / to 5.000.000      | De / From 2,6 € à / to 20 €                   | 1 €  |

Un arrêté, pris par le ministre chargé du budget et le ministre chargé de l'aviation civile, fixe la liste des aéroports et groupements d'aéroports concernés par classe et, au sein de chaque classe, le tarif applicable pour chaque aéroport. Depuis le 1er janvier 2025, le tarif de « sûreté et de sécurité » applicable pour chaque aéroport ou groupement d'aéroports est mentionné aux articles A. 422-12 à A. 422-16 du CIBS.

*A decree passed by the Minister of budget and the Minister for Civil Aviation, determines the list of aerodromes concerned by the class and, within each class, the applicable rate for each aerodrome. Since January 1, 2025, the "safety and security" rate applicable for each aerodrome or group of aerodromes is mentioned in articles A. 422-12 to A. 422-16 of the CIBS.*

Un abattement de 72 % s'applique à tout passager en correspondance au sens des mêmes dispositions que celles prévues pour la tarif de l'aviation civile.

*A 72 % reduction applies to any transit passenger, as defined in the provisions for civil aviation rate.*

#### ← 4.1.2.14 Tarif de péréquation

← En plus de ces tarifs, s'ajoute un tarif spécifique en vue de couvrir les besoins de financement des mêmes missions précédemment citées, au bénéfice des exploitants des aérodromes de classe 3 et de tout autre aérodrome n'appartenant à aucune classe précitée. Ce tarif est déterminé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, dans la limite de 1,25 € : à compter du 1er avril 2025, ce tarif est fixé à 1,25 €.

← Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises assujetties aux taxes sur le transport aérien de passagers et de marchandises doivent déclarer au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe : le nombre de passagers, la masse de fret et de courrier exprimée en tonnes, embarqués le mois ou le trimestre précédent sur les vols effectués au départ de chacun des aérodromes concernés le nombre de passagers en correspondance exonérés.

A compter du 1er janvier 2026, ces mêmes entreprises assujetties et redevables doivent déclarer au plus tard à la date du 20 du mois qui suit le mois ou le trimestre pour lequel la déclaration est établie, les éléments nécessaires à la liquidation de la taxe.

← Cette déclaration effectuée par voie électronique, accompagnée du paiement de la taxe due sous forme de prélèvement ou de virement, est adressée aux comptables du budget annexe de l'aviation civile.

← Jusqu'au 31 décembre 2025 inclus, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant de taxe égal ou inférieur à 12 000 €, sont admises à souscrire, à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. La déclaration trimestrielle doit être souscrite, au plus, tard le dernier jour du mois qui suit le trimestre au titre duquel elle est établie.

A compter du 1er janvier 2026, les entreprises de transport aérien qui ont déclaré au cours de l'année précédente un montant cumulé de taxe sur le transport aérien de passagers et de taxe sur le transport aérien de marchandises égal ou inférieur à 36 000 € peuvent souscrire à compter du premier trimestre civil de l'année qui suit, des déclarations trimestrielles. Lorsque le montant de 36 000 € au titre des deux taxes est dépassé, les redevables déclarent mensuellement les opérations précitées.

L'établissement public franco-suisse chargé de l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, régi par une convention signée par la France et la Suisse le 4 juillet 1949, a mis en place, dès juin 1999, son propre dispositif de taxe d'aéroport en des termes similaires. Son tarif est fixé par le Conseil d'administration de cet établissement public ; son produit est perçu par l'agent comptable de cet établissement public. A compter du 1er janvier 2025, ce tarif a été fixé à 9,50 € par passager (9,30 CHF) et à 4,85 € par tonne de fret ou de courrier (4,75 CHF).

Informations accessibles sur [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

#### 4.1.2.14 Equalization rate

*In addition to these rates, a rate increase is collected specifically to cover the financing of the missions referred to above, and paid to operators of Class-3 airports and to any other airport not belonging to a class referred to above. The rate is defined in a joint decree from the French budget Minister and the French Minister for Civil Aviation and may not exceed 1.25 € : on 1 April 2025, it was set to 1,25 €.*

*Until December 31, 2025 inclusive, companies subject to the tax on air passenger transport must declare, at the latest on the last day of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax: the number of taxable passengers according to the final destination zones, the number of tonnes of freight and mail, the number of exempt connecting passengers.*

*From January 1, 2026, these same taxable and liable companies must declare, no later than the 20th of the month following the month or quarter for which the declaration is established, the elements necessary for the liquidation of the tax.*

*The tax return is made online, together with a direct debit or a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the annexed budget for civil aviation.*

*Until 31 December 2025 inclusive, air transport companies that have declared during the previous year a tax amount equal to or less than €12,000 are authorized to submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. The quarterly return must be submitted no later than the last day of the month following the quarter for which it is established.*

*Starting from 1 January 2026, air transport companies that have declared during the previous year a cumulative amount of tax on the air transport of passengers and tax on the air transport of goods equal to or less than €36,000 may submit quarterly returns starting from the first calendar quarter of the following year. When the amount of €36,000 for both taxes is exceeded, taxpayers must report the aforementioned transactions monthly.*

*The franco-swiss public establishment responsible for operating Basel-Mulhouse airport is governed by an agreement signed by France and Switzerland on 4 July 1949. In June 1999, it implemented its own airport-tax system in similar terms. The public establishment's rates are set by its board of directors; the revenue is collected by its accounting officer. Since 1 January 2025, the rate has been set at 9,50 € (9.30 CHF) per passenger, and at 4,85€ (4.75 CHF) per tonne of freight or mail.*

Informations available at [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

#### ← 4.1.2.15 Les règles propres à certains territoires et aérodromes

#### 4.1.2.15 Specific rules to certain territories and aerodromes

##### ← 4.1.2.15.1 Aéroport de Bâle-Mulhouse

← Pour tout embarquement au départ de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à bord d'aéronefs exploités sous couvert d'une autorisation de trafic délivrée par la Confédération suisse, les tarifs de l'aviation civile et de solidarité prévus respectivement aux 1° et 2° de l'article L. 422-20 sont remplacés par un tarif unique fixé à 2,39 €, soit 2,40 CHF à compter du 1er juillet 2023.

##### 4.1.2.15.1 Basel-Mulhouse airport

*For any boarding departure from Basel-Mulhouse airport on board aircraft operated under cover of a traffic authorization issued by the Swiss Confederation, the civil aviation and solidarity rates provided for in 1° and 2° respectively of article L. 422-20 are replaced by a single rate set at €2.39, or CHF 2.40 from July 1, 2023.*

##### ← 4.1.2.15.2 Aéroport Paris-Charles de Gaulle

← A compter du 1er avril 2026, tout embarquement ou débarquement à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et constitutif d'un fait générateur fait l'objet, lorsqu'il ne s'agit pas d'un embarquement ou débarquement en correspondance au sens de l'article L. 422-7, d'une majoration d'un montant fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile dans la limite supérieure de 1,4 euro.

##### 4.1.2.15.2 Paris-Charles de Gaulle airport

*From April 1, 2026, any boarding or disembarkation at Paris-Charles de Gaulle airport and constituting a chargeable event is subject, when it is not a connecting boarding or disembarkation within the meaning of article L. 422 -7, of an increase whose amount is fixed by joint decree of the ministers responsible for the budget and civil aviation within the upper limit of 1.4 euros.*

##### ← 4.1.2.15.3 Corse

← Tout embarquement ou débarquement en Corse constitutif d'un fait générateur fait l'objet d'une majoration lorsqu'un billet a été émis à titre onéreux.

← La majoration s'ajoute au prix demandé au passager. Son exigibilité intervient lorsque se produit son fait générateur déterminé par l'embarquement ou le débarquement du passager, quelles que soient les dates d'achat et/ou de paiement du billet par le client.

← La majoration est due par les entreprises de transport aérien à raison du nombre de passagers embarqués ou débarqués en Corse. Sont cependant exclus de l'assiette de cette taxe :

- les enfants de moins de deux ans,

##### 4.1.2.15.3 Corsica

*Any embarkation or disembarkation in Corsica constituting a chargeable event is subject to a tax surcharge when a ticket has been issued for valuable consideration.*

*The tax surcharge is added to the price of the passenger's ticket. The charge is triggered when the passenger boards or disembarks, irrespective of the dates when the customer bought and/or paid for the ticket.*

*The tax surcharge is payable by airlines based on the number of passengers boarding or disembarking in Corsica. The following are however excluded from the scope of this tax:*

- children under two,

- les personnes munies de titres de transport gratuits ainsi que les membres de l'équipage et le personnel de bord,
- les personnes en transit direct (c'est-à-dire, effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par un aéronef dont le numéro de vol au départ est identique au numéro de vol de l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés),
- les militaires voyageant en formations constituées.

Son tarif est fixé à 4,57 € par passager embarqué ou débarqué.

La majoration est déclarée par les redevables établis en métropole ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne en même temps que la TVA auprès des services fiscaux compétents dont ils dépendent ; la taxe est donc déclarée sur un formulaire annexe à celui utilisé pour la TVA, tantôt au mois, tantôt à l'année en fonction du régime d'imposition applicable au redevable en matière de TVA (en fonction du chiffre d'affaires effectué).

Les redevables établis hors de l'Union européenne sont tenus de faire accréditer auprès des services fiscaux un représentant fiscal, qui, à l'instar de la TVA, procédera pour le compte et au nom de ce redevable aux obligations déclaratives et contributives.

A compter du 1er janvier 2026, les majorations seront recouvrées par la DGAC et à ce titre, elle devront être déclarées selon les mêmes modalités que les autres tarifs de la TTAP.

#### 4.12154 Outre-mer

Tout embarquement en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à Mayotte ou à La Réunion constitutif d'un fait générateur fait l'objet d'une majoration lorsqu'un billet a été émis à titre onéreux.

Le montant de la majoration est déterminé par la région où se produit l'embarquement dans la limite de 4,57 €. Il peut être modulé selon la distance du vol.

#### 4.1.2.2 Taxe sur le transport aérien de marchandises

La taxe sur le transport aérien de marchandises, codifiée aux articles L. 422-41 à L. 422-48 du code des impositions sur les biens et services (CIBS), est assise sur la masse de fret ou de courrier à l'exclusion des contenants (exprimée en tonne) embarqués.

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

- Le tarif de l'aviation civile ;
- Le tarif de sûreté et de sécurité.

#### 4.1.2.2.1 Montant des tarifs

Le tarif de l'aviation civile de la taxe sur le transport aérien de marchandises mentionné au 1° de l'article L. 422-45 du code des impositions sur les biens et services est unique quelle que soit la destination du fret ou du courrier.

Le tarif de l'aviation civile est égal, pour la période du 1er avril 2025 au 31 mars 2026, à 1,53 € par tonne.

S'agissant du fret ou du courrier, il est appliqué un tarif unique de sûreté et de sécurité quel que soit l'aéroport d'embarquement et quelle que soit la destination du fret ou du courrier. Il est invariablement fixé à 1 € par tonne embarquée (arrondie à la tonne inférieure).

#### 4.1.2.2.2 Personnes imposables

La taxe sur le transport aérien de marchandises est due par toute entreprise de transport aérien public, quelle que soit sa nationalité et quel que soit son statut juridique.

#### 4.1.2.2.3 Opérations exonérées

Est exonéré de la taxe tout embarquement au départ des lieux suivants :

- l'aéroport de Bâle-Mulhouse lorsque l'embarquement est effectué à bord d'aéronef opérant des services aérien sous couvert d'une autorisation de trafic délivrée par la Confédération suisse ;
- les territoires des collectivités de Polynésie française et de Nouvelle-Calédonie.

#### 4.1.2.2.4 Opérations imposables

Sont imposables les opérations :

- de fret et de courrier,
- sur des vols commerciaux,
- au départ de la France, quelles que soient la nature et la configuration des plates-formes (aéroports, aérodromes, hélistations, hélistations.)
- et quelle que soit leur destination.

- people with free travel tickets and members of the crew and cabin staff,

- people in direct transit (i.e. stopping briefly at the airport and leaving again on an aircraft with a flight number on departure identical to that of the aircraft on which they arrived),

- servicemen traveling in constituted units.

The amount is set at 4.57 € per boarding or disembarking passenger.

The tax surcharge is declared to their usual tax authorities by taxpayers in mainland France or in another member State of the European Union at the same time as VAT. It is therefore declared on a form appended to the one used for VAT, either each month or each year, depending on the VAT tax regime applicable to the taxpayer (based on turnover).

Taxpayers outside the European Union must use a tax representative accredited by the tax services, who as for VAT will discharge the taxpayer's obligations to declare and pay the tax in its name and on its behalf.

From January 1, 2026, the tax surcharge will be recovered by the DGAC and as such, they must be declared according to the same conditions as the other rates of the tax on passengers air transport.

#### 4.12154 Overseas territories

Any boarding in Guadeloupe, Guyana, Martinique, Mayotte or Reunion constituting a chargeable event is subject to a tax surcharge when a ticket has been issued for valuable consideration.

The amount of the increase is determined by the region where boarding occurs within the limit of €4.57. It can be modulated according to the distance of the flight.

#### 4.1.2.2 Tax on air cargo transport

The tax on the air cargo transport, codified in articles L. 422-41 to L. 422-48 of the French "code des impositions des biens et services", is based on the mass of freight or mail excluding containers (expressed in tonnes) loaded.

The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:

- The civil aviation rate ;
- The safety and security rate.

#### 4.1.2.2.1 Amount of rates

The civil aviation rate of the tax on the air transport of goods is unique regardless of the destination of the freight or the mail.

The civil aviation rate is equal, for the period from April 1, 2025 to March 31, 2026, to €1.53 per tonne.

Regarding freight or mail, a single safety and security rate is applied regardless of the airport of embarkation and regardless of the destination of the freight or mail. It is invariably set at €1 per ton loaded (rounded down to the nearest ton).

#### 4.1.2.2.2 Taxable persons

The tax on air cargo transport is payable by any public air transport company, whatever its nationality and whatever its legal status.

#### 4.1.2.2.3 Exempt transactions

Any boarding from the following places is exempt from tax :

- Basel-Mulhouse airport when boarding is carried out on board an aircraft operating air services under cover of a traffic authorization issued by the Swiss Confederation;
- the territories of the communities of French Polynesia and New Caledonia.

#### 4.1.2.2.4 Taxable transactions

The following transactions are taxable:

- freight and mail,
- on commercial flights,
- departing from France, whatever the nature and configuration of the platforms (airports, aerodromes, helipads, helipads.)
- and whatever their destination.

← 4.1.225 Modalités d'imposition

Le montant de la taxe est égal au produit de la masse mensuelle des marchandises, exprimée en tonnes, par la somme des termes suivants :

- 1° un tarif de l'aviation civile revalorisé annuellement à concurrence du taux de l'inflation prévisionnel associé à la loi de finances de l'année ;
- 2° un tarif de sûreté et de sécurité propre aux aérodromes et groupements d'aérodromes et groupements d'aérodromes des classes 1 à 3 de l'article L. 6328-2 du code des transports.

Les entreprises de transport aérien déclarent au plus tard le dernier jour du mois qui suit le mois ou le trimestre (lorsque le montant annuel de la taxe est inférieur à 12 000 €) au cours duquel les opérations taxables ainsi que les opérations exonérées ont été effectuées.

Les déclarations effectuées suivant le modèle fourni par l'administration de l'aviation civile, mentionnent la masse de fret et de courrier embarqués exprimée en tonne.

Cette déclaration, accompagnée du paiement de la taxe due, est adressée aux comptables du budget annexe "Contrôle et exploitation aériens".

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du mois suivants les vols pour la TTAP et la TTAM.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

A compter du 1er janvier 2026, le seuil maximal de 12 000 € pour les déclarations trimestrielles passe à 36 000 € incluant la TTAP et la TTAM.

← 4.1.2.3 Taxe sur les nuisances sonores aériennes

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) est recouvrée par le service de gestion des taxes aéroportuaires (SGTA, service de la DGAC) qui en reverse le produit aux exploitants des aérodromes mentionnés à l'article L. 6360-1 du code des transports, en vue de financer les travaux liés à l'insonorisation des logements des riverains qui se situent dans le périmètre des plans de gêne sonores applicables à ces aérodromes.

Cette taxe met en œuvre le principe pollueur-payeur : le montant à acquitter par les compagnies aériennes est d'autant plus élevé que l'aéronef est bruyant et qu'il décolle aux heures les plus gênantes.

La TNSA est perçue par les exploitants d'aérodromes des groupes 1 à 3 au sens de l'article L. 6360-1 du code des transports :

- pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes a dépassé vingt mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes ;

- ou pour lequel le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à deux tonnes a dépassé cinquante mille lors de l'une des cinq années civiles précédentes, si les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore de cet aérodrome possèdent un domaine d'intersection avec les plans d'exposition au bruit ou de gêne sonore d'un aérodrome remplissant le critère précédent (cas concernant actuellement Paris-Le Bourget).

Sont concernés en 2025, les 10 aérodromes suivants : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly et Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry.

La TNSA est due par tout exploitant d'aéronefs ou, à défaut, leur propriétaire. Elle ne s'applique néanmoins pas aux aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 2 tonnes ainsi qu'aux aéronefs d'Etat ou participant à des missions de protection civile ou de lutte contre l'incendie.

Le fait générateur de la taxe est constitué par le décollage d'aéronefs sur les aérodromes concernés.

L'assiette de la taxe est définie par le logarithme décimal de la masse maximale au décollage de l'aéronef, auquel s'applique des coefficients de modulations en fonction des caractéristiques acoustiques des aéronefs utilisés et de l'heure de décollage (facteurs qui sont pris en compte par l'application d'un coefficient de modulation dans un rapport de 0,5 à 120).

Sur cette assiette est appliquée un tarif propre à chaque aérodrome, tel que ce tarif est fixé par un arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile (pour chaque aérodrome, le tarif est établi en fonction des besoins de financement locaux).

Le tarif de la taxe est fixé par arrêté conjoint des ministres chargés du budget et de l'aviation civile, pour chaque aérodrome éligible, entre les limites inférieures et supérieures déterminées par l'article L. 422-54 du code des impositions sur les biens et services pour chaque groupe dont relève l'aérodrome concerné :

Groupe 1 : aérodromes Nantes-Atlantique de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget : de 20 à 75 € ;

Groupe 2 : aérodrome de Toulouse-Blagnac : de 10 à 20 € ;

4.1.225 Taxation terms

The amount of the tax is equal to the product of the monthly mass of goods, expressed in tonnes, by the sum of the following terms:

- 1° a civil aviation rate revalued annually up to the forecast rate of inflation associated with the finance law of the year;
- 2° a safety and security rate specific to aerodromes and groups of aerodromes and groups of aerodromes in classes 1 to 3 of article L. 6328-2 of the transport code.

The airlines make their tax returns at the latest on the last day of the month following the month or quarter during which the taxable events took place.

These tax returns follow the template supplied by the civil aviation authority. They state the mass of freight and mail transported during the previous month or quarter for flights leaving from mainland France.

The tax return is made online, together with a bank transfer paying the tax due, and is addressed to the accountants for the annexed budget for civil aviation.

From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the month following flights for passengers and cargo taxes.

The reporting periods (flight periods) remain unchanged: from the 1st to the last day of the month.

From January 1, 2026, the € 12,000 threshold for quarterly declarations will rise to € 36,000 including air passengers tax and air cargo transport tax.

4.1.2.3 Tax on air transport noise pollution

The French tax on air transport noise pollution (Taxe sur les nuisances sonores aériennes - TNSA) is collected by the airport tax management service (SGTA) which pays the revenue to operators of airports meeting certain eligibility criteria (mentioned in article L. 6360-1 of the air transport code), in order to finance the soundproofing of nearby housing located within the boundary of the noise action plans that apply to these airports.

It is based on the "polluter pays" principle and is intended as restitution: the noisier the aircraft, and the more unsocial the hour it takes off, the higher is the rate.

The TNSA is collected by AD managers of groups 1 to 3 according to art. L. 6360-1 of the transport code :

- the annual number of take-offs by aircrafts - whose the maximum take-off mass (MTOM) is greater than or equal to 20 tons - exceeds 20,000 over one of the previous five calendar years ;

- or the annual number of aircraft movements - whose maximum take-off mass (MTOM) is at least two metric tons - has exceeded 50,000 movements over one of the five previous calendar years, and for which the "Noise exposure plan (PEB in France)" or "The Noise Disturbance Plan" (PGS in France)" intersects the "PEB" or "PGS" of another aerodrome that gathers all the characteristics defined in the previous paragraph (now Paris-Le Bourget airport is only concerned).

It applied to the following 10 airports in 2025 : Beauvais-Tillé, Bordeaux-Mérignac, Marseille-Provence, Nantes-Atlantique, Nice-Côte d'Azur, Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget, Paris-Orly and Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry.

The TNSA is payable by all aircraft operators, or, failing that, their owners. Are not taxable aircraft whose maximum take-off mass (MTOM) is less than two tons; state-owned aircraft or those used for civilian rescue or firefighting.

The tariffable event for the tax is each take off of the aircraft from one of the aerodrome is subject to the tax.

The tax base is defined as the decimal logarithm of the aircraft's maximum take-off mass, adjusted for the noise characteristics of the aircraft used and the take-off time. These factors are taken into account by multiplying the initial value by a modulation coefficient of between 0.5 and 120.

The resulting figure is multiplied by a tax rate specific to each airport, determined by a joint decree from the French budget Minister and the French Minister of civil aviation. (The rate is set for each airport depending on the local financing needs.)

The rate is determined for each eligible airport by a joint decree from the French budget Minister and the French Minister of civil aviation. Lower and upper limits for each group of airports are defined in article L. 422-54 of the French code des impositions sur les biens et services :

Group 1: Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget and Nantes-Atlantique airports: between 20 € and 75 €;

Group 2: Toulouse-Blagnac airports: between 10 € and 20 €;

Groupe 3 : tout autre aéroport dont le trafic excède le seuil légal précité : de 0 à 10 €.

La TNSA est déclarée au plus tard le dernier jour du deuxième mois qui suit le mois ou le trimestre au titre duquel les opérations taxables ont eu lieu.

Cette déclaration, conforme au modèle prescrit par l'administration, est effectuée par voie électronique et adressée, concomitamment à son paiement (par virement) au comptable public du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

A compter du 1er janvier 2026, les délais de déclaration et de paiement seront avancés au 20 du deuxième mois suivant les vols.

Les périodes déclaratives (périodes de vols) restent inchangées : du 1er au dernier jour du mois.

*Group 3: all other airports with traffic exceeding the legal threshold quoted above: between 0 € and 10 €.*

*The TNSA is declared at the latest on the last day of the second month following the month or quarter in which the taxable events took place.*

*The declaration, following the template required by the authorities, is made on line and addressed, together with the payment (by bank transfer) to the Public Accountant for the annexed budget "Air Control and Operation".*

*From January 1, 2026, the declaration and payment deadlines will be brought forward to the 20th of the second month following flights.*

*The reporting periods (flight periods) remain unchanged: from the 1st to the last day of the month.*