

LA DÉCOMPOSITION DU PRIX DU BILLET D'AVION

Le transport aérien est assujéti à de nombreuses taxes et redevances répercutées dans le prix du billet d'avion. Ces prélèvements, parfois propres aux environnements réglementaires nationaux, peuvent représenter près de la moitié du prix du billet, auxquels s'additionnent les charges sociales et les impôts communs à toutes les entreprises (impôts sur les résultats et les salaires, sur les consommations ou encore sur les actifs). Pour la plupart nécessaires au bon fonctionnement des activités aéroportuaires, certains fonds sont néanmoins redistribués à d'autres secteurs de l'économie.

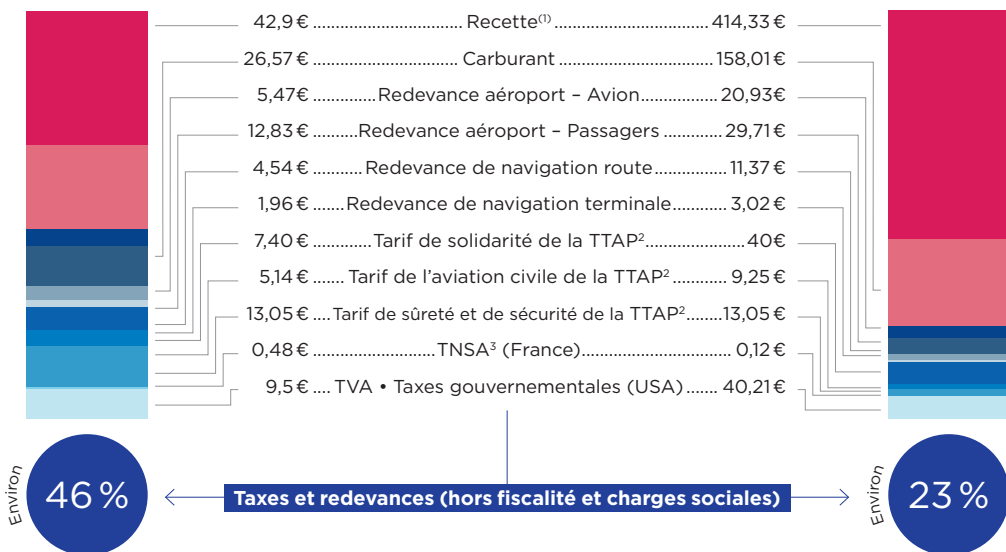
La décomposition du prix des billets d'avions Air France

ALLER SIMPLE ENTRE PARIS (CDG) ET NICE (NCE)

Montant : **130 € TTC**

ALLER SIMPLE ENTRE PARIS (CDG) ET NEW-YORK (JFK)

Montant : **740 € TTC**



(1) avant coûts d'exploitation (consommations intermédiaires, salaires, prestations de sous-traitance), impôts et charges financières.
 (2) TTAP : Taxe sur le Transport Aérien de Passagers. (3) TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes.

Les taxes et les redevances en France

Les compagnies françaises sont soumises à plusieurs tarifs réunis sous la dénomination « **taxe sur le transport aérien de passagers** ». Parmi ces prélèvements gouvernementaux spécifiques figurent notamment :



LE TARIF DE L'AVIATION CIVILE

Il finance les activités de supervision opérationnelle et légale de l'administration centrale (DGAC).

Le secteur aérien a la particularité de financer le fonctionnement de son administration. Dans les autres pays de l'UE, les services sont financés par l'État.



LE TARIF DE SURETÉ ET DE SÉCURITÉ

L'ex-taxe d'aéroport finance les missions régaliennes au sein des aéroports. **La France est le seul pays de l'OCDE où les investissements de sécurité et de sûreté dans les aéroports sont financés intégralement par les opérateurs.** Par ailleurs, la seule augmentation prévue pour combler le déficit des années COVID pourrait représenter **un surcoût de 35 M€ pour Air France.**



LE TARIF DE SOLIDARITÉ

Initialement destiné à financer l'aide au développement, ce tarif a été majoré ces dernières années pour couvrir les besoins d'investissements du ferroviaire ou résorber le déficit public. **Le montant collecté a plus que triplé après une hausse inédite de son barème entérinée par la loi de finances 2025.**

Aux taxes gouvernementales **s'ajoutent les redevances aéroportuaires et de navigation** dont l'objet est de rémunérer les services et installations proposés par les gestionnaires d'aéroports, qu'il s'agisse des équipements destinés à l'accueil des passagers, des services du contrôle aérien ou des infrastructures requises à l'exploitation des avions (pistes, parkings, équipements au sol, etc.).

Le prix des carburants



Les prix du carburant représentent jusqu'à 25 % des coûts d'exploitation en moyenne, une part qui varie fortement selon le cours des matières premières et la distance parcourue. À moyen-terme, l'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) accroîtra considérablement ce poste de coût puisque leur prix à la tonne est actuellement 2 à 5 fois plus élevé que celui du kérosène.

UNE TENDANCE INFLATIONNISTE D'ICI À 2035

Dans les années à venir, **les dépenses liées à l'impératif de décarbonation pourraient être multipliées par 12** pour le groupe Air France.

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 Mds d'euros par an à l'horizon 2030.**

EN 2030

+ 80 €
par passager
pour un vol
aller-retour en
moyen-courrier
(environ
3 000 km)*

+ 140 €
par passager
pour un vol
aller-retour
de 19 000 km
(ex. : Nice-
Singapour)

*Selon Etude NLR-SEO étudiant l'impact du paquet de mesures « Green Deal Fit for 55 » de l'UE parue en mars 2022.

