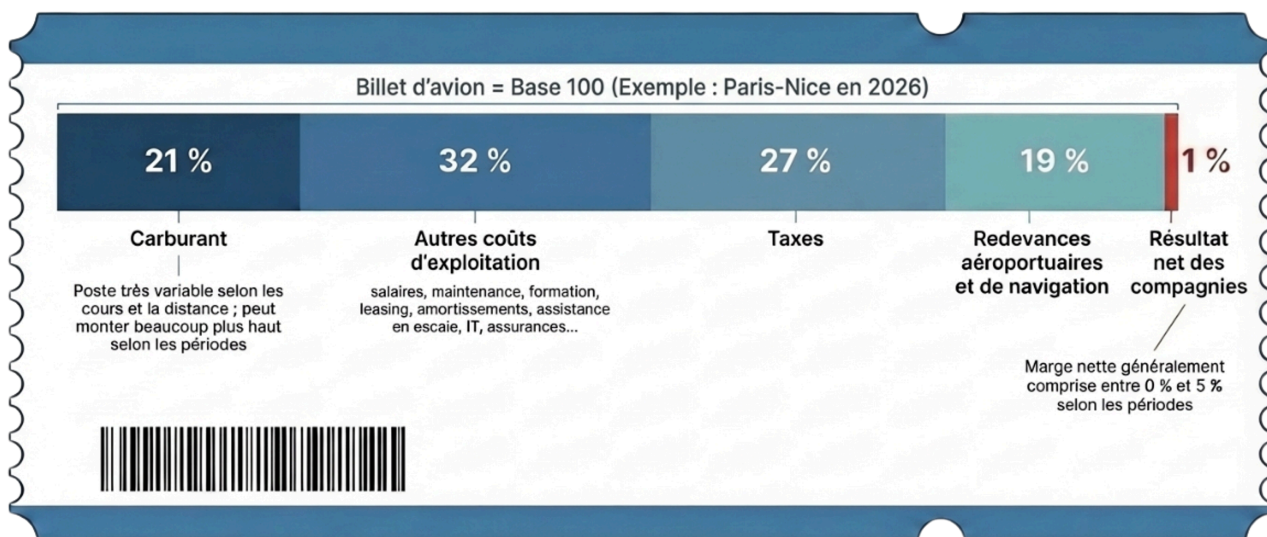


Le prix des billets d'avion fait régulièrement débat. Certains estiment qu'ils sont trop bas au regard des enjeux environnementaux ; d'autres considèrent qu'ils sont anormalement faibles par rapport à d'autres modes de transport.

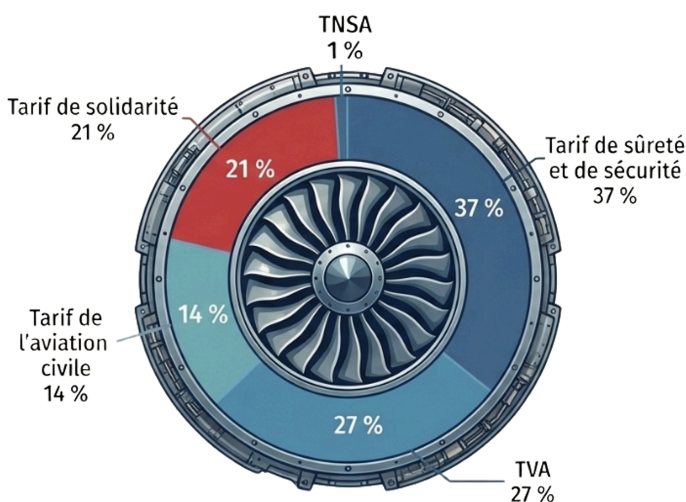
Face à ces critiques, la FNAM partage plusieurs éléments factuels permettant de mieux comprendre la formation du prix d'un billet d'avion court-courrier.

La décomposition du prix d'un billet d'avion permet de le comprendre. **Il se ventile en cinq grands postes***:



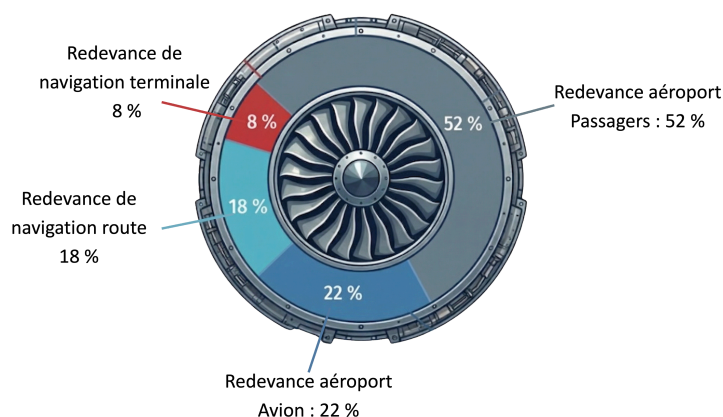
* données Air France-KLM

Les taxes : 27 %



À ces taxes peuvent s'ajouter, selon les routes et le cadre réglementaire, des coûts carbone et obligations environnementales (ex. ETS, CORSIA).

Les redevances : 19 %



Le carburant : environ 21 % (hors période de crise)

La part du carburant varie fortement selon les cours de l'énergie et la distance parcourue.

Contrairement à une idée répandue, **les compagnies ne se basent pas sur le prix du baril de pétrole (Brent), mais sur celui du kérosène aviation (Jet CIF)**, qui peut évoluer beaucoup plus rapidement.

En période de tensions internationales, le prix du kérosène peut ainsi augmenter bien plus fortement que celui du pétrole. L'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF), aujourd'hui 4 à 5 fois plus chers que le kérosène fossile, va par ailleurs accroître ce poste de coût.

Recettes opérationnelles des compagnies : environ 33 %

Cette part couvre notamment les salaires, la maintenance des appareils, la formation des équipages ou encore les investissements dans les flottes.

Résultat net des compagnies : entre 0 % et 5 %

Avec une marge moyenne d'environ 4 % au niveau mondial, le transport aérien fait partie des secteurs économiques à faible rentabilité, très sensibles aux fluctuations du prix du carburant, à la conjoncture économique et aux politiques publiques. À l'échelle mondiale, l'Association internationale du transport aérien (IATA) estime que la marge nette du secteur devrait atteindre environ 3,9 % en moyenne en 2026, et autour de 4,9 % en Europe.

Points clés à retenir :

- **Près de la moitié du prix d'un billet correspond à des taxes et redevances**, ce qui limite fortement la marge de manœuvre des compagnies aériennes sur les prix.
- Une [étude Astérés](#) montre qu'**opérer un vol en France coûte plus cher que dans l'ensemble des grands pays européens analysés**, à l'exception des Pays-Bas pour le court et moyen-courrier, et du Royaume-Uni pour le long-courrier aller-retour avec escale.
- **Le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA)** au printemps 2025 a renforcé ce déséquilibre.