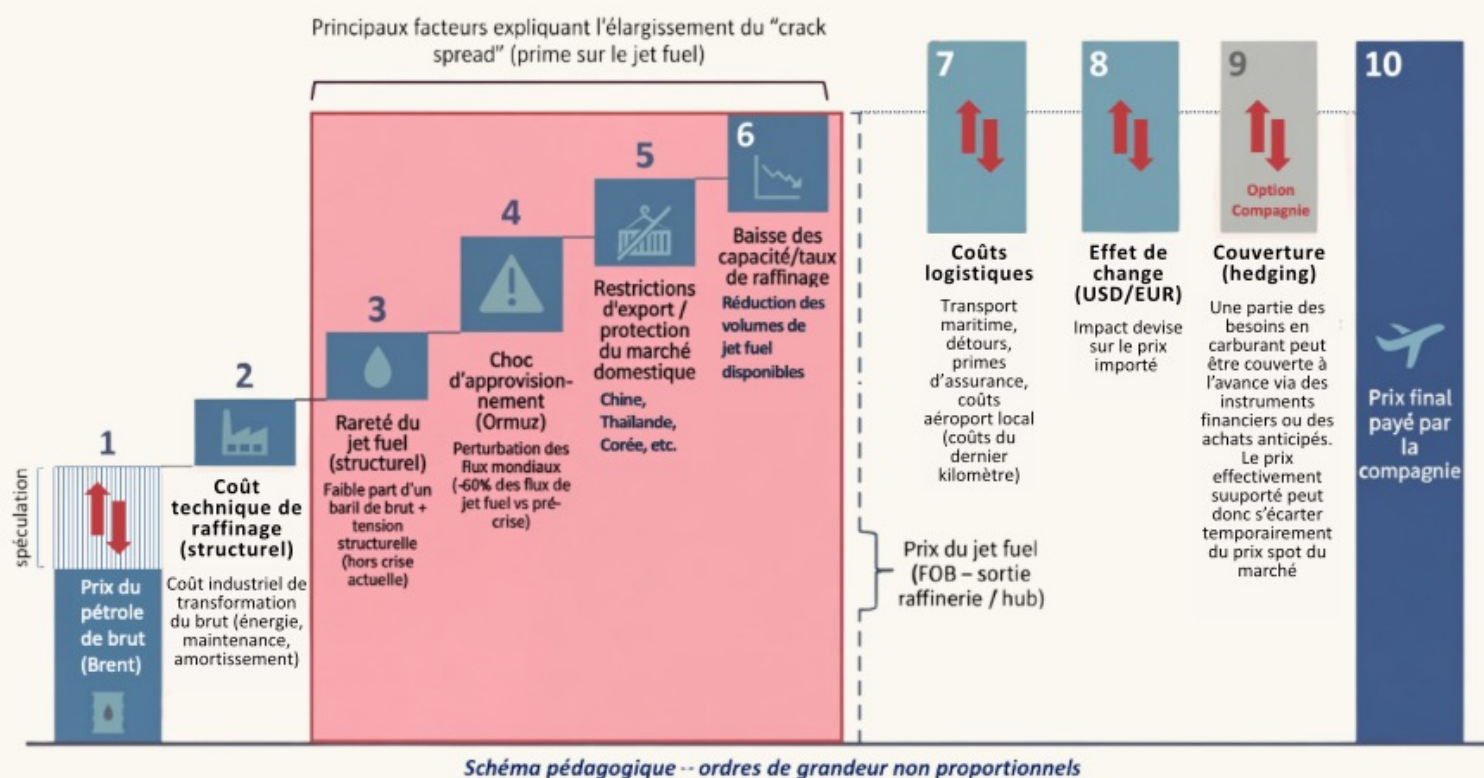


En quelques semaines, le marché du carburéacteur — aussi appelé jet fuel ou kérosène d'aviation — a connu un choc d'une ampleur exceptionnelle. Alors que le pétrole brut progresse fortement, le jet fuel s'envole à un rythme bien supérieur, révélant un décrochage inédit au sein même du baril. Cette divergence ne relève pas d'un simple effet de marché, mais d'un déséquilibre plus profond entre production, logistique et échanges internationaux. Produit en quantités limitées et dépendant de routes d'approvisionnement spécifiques, le kérosène d'aviation apparaît aujourd'hui comme l'un des segments les plus sensibles du système pétrolier.

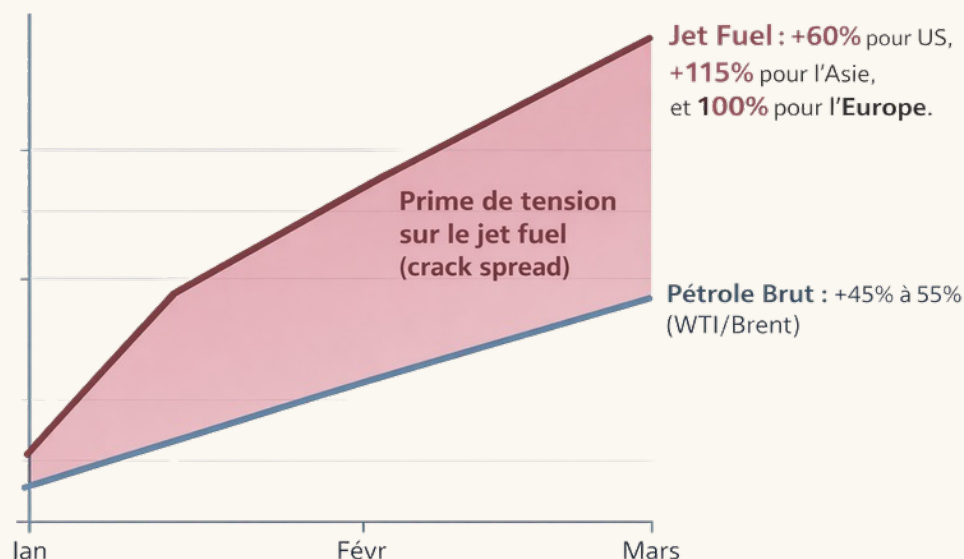
Cet article propose de décrypter les mécanismes à l'origine de cette tension, entre rareté structurelle, dépendance logistique et disparition progressive des alternatives.

Les déterminants du prix du jet fuel dans la période de tension actuelle



Ce graphique montre que le coût du jet fuel supporté par les compagnies aériennes résulte d'une succession de mécanismes de formation du prix, et non de la seule évolution du pétrole brut. Entre le Brent et le prix final payé, interviennent d'abord les facteurs propres au marché du carburant aviation, qui déterminent le niveau du jet fuel à la sortie de raffinerie ou du hub d'échange, puis des coûts additionnels liés à son acheminement, à la devise de facturation et aux politiques de couverture. La hausse observée ne peut donc être lue comme la simple transmission d'un choc pétrolier : elle procède d'un enchaînement de tensions qui se cumulent tout au long de la chaîne d'accès au carburant.

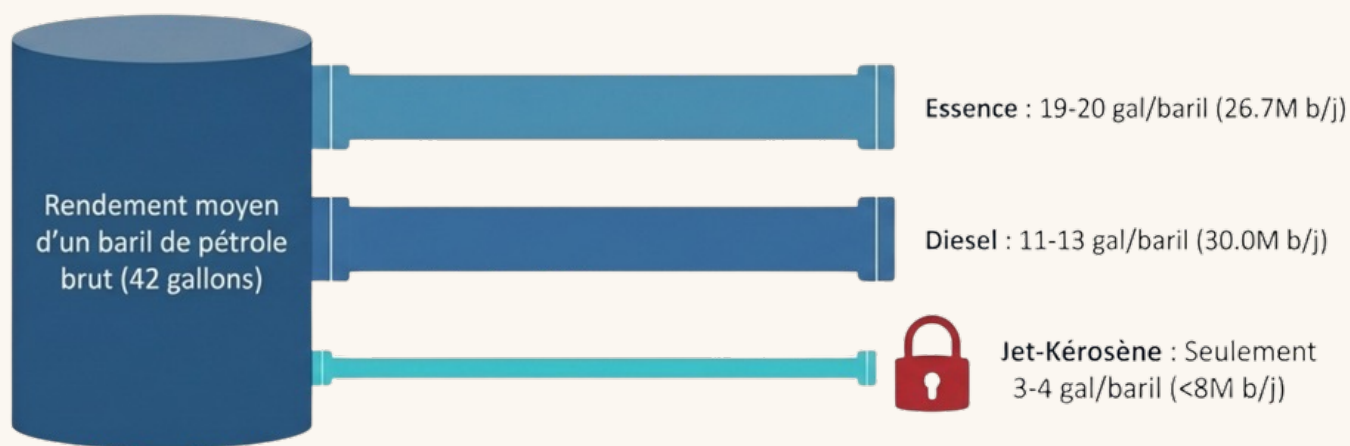
Un découplage historique des marchés pétroliers



L'écart entre le pétrole brut et le carburéacteur — appelé “crack spread” — reflète en temps normal les conditions économiques du raffinage, c'est-à-dire les coûts de transformation du brut et la marge de raffinage. Dans le contexte actuel, son élargissement traduit également une prime de rareté exceptionnelle sur le jet fuel. Depuis le 27 février 2026, date du déclenchement du conflit, le prix moyen mondial du carburéacteur

(indice IATA Jet Fuel Price Monitor, mars 2026) est passé d'environ 99,4 \$/baril fin février à près de 197 \$/baril au 20 mars 2026, soit un quasi-doublement. Dans le même temps, le pétrole brut (Brent, principalement utilisé pour le Jet Fuel) n'a progressé que d'environ +50%, illustrant un décrochage inédit entre les courbes. À l'échelle régionale, cette tension se manifeste de manière encore plus marquée : les hausses observées vont d'environ +60 % aux États-Unis à plus de +100 % en Europe et en Asie.

Facteur 1 : la rareté structurelle du carburant d'avion



Sur environ 83 millions de barils de pétrole produits chaque jour dans le monde (avant crise), **moins de 8 millions seulement correspondent au jet fuel** (source : Kpler, cité par Argus Media, mars 2026). Cette faible part structurelle explique pourquoi le carburant aérien réagit beaucoup plus violemment que d'autres produits pétroliers en période de tension. Lorsque l'offre globale se contracte, la plus petite coupe du baril devient aussi la plus difficile à sécuriser : elle se raréfie plus vite, se réalloue plus difficilement et devient donc l'une des plus volatiles. Autrement dit, le jet fuel ne subit pas seulement la hausse du brut ; il intègre aussi une prime de rareté, amplifiée par l'étroitesse du marché international et par les perturbations logistiques qui affectent les flux mondiaux.

Facteur 2 : un produit peu abondant, peu flexible, et difficile à réallouer



Le marché mondial du jet fuel est, par nature, un marché étroit. Sur les 8 millions de barils/jour produits dans le monde, **seulement 1,8 million sont réellement échangés à l'international** (Argus Media, d'après Kpler analytics). Autrement dit, le marché est structurellement peu globalisé : seule une fraction limitée des volumes — de l'ordre de 20 % — circule entre régions, le reste étant consommé localement ou régionalement.

Bien que minoritaire, cette fraction est déterminante : elle repose sur des **chaînes logistiques longues et fragiles reliant quelques pôles exportateurs aux zones déficitaires**. Au moindre choc, les tensions s'amplifient rapidement, car le jet fuel est un produit peu abondant, peu flexible et difficile à réallouer.

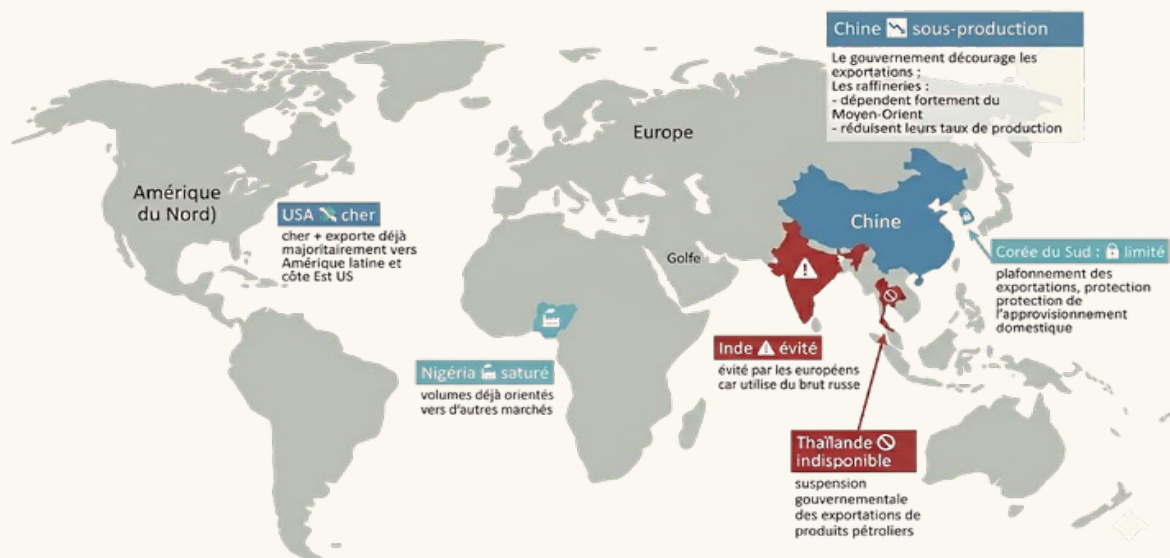
Depuis le début de la crise, cette fragilité s'est encore accentuée : les exportations mondiales de jet fuel ont chuté de plus de 60 %, tombant à **moins de 700 000 barils par jour**. Dans un marché déjà contraint, cette contraction réduit brutalement les volumes disponibles, limite les possibilités de réallocation et transforme une dépendance logistique en véritable risque d'approvisionnement.

Facteur 3 : une surexposition européenne au Golfe persique



En Europe en particulier, une part significative de l'approvisionnement n'est pas produite localement : elle est raffinée au Moyen-Orient, puis expédiée vers les hubs européens. C'est précisément ce qui rend la perturbation du Détroit d'Ormuz si critique pour l'Europe. En temps normal, 24 % des exportations mondiales de jet fuel transitent par ce passage stratégique, tandis que plus de la moitié des importations européennes proviennent du Golfe persique (Argus médias). L'Europe est donc nettement plus exposée que la moyenne mondiale.

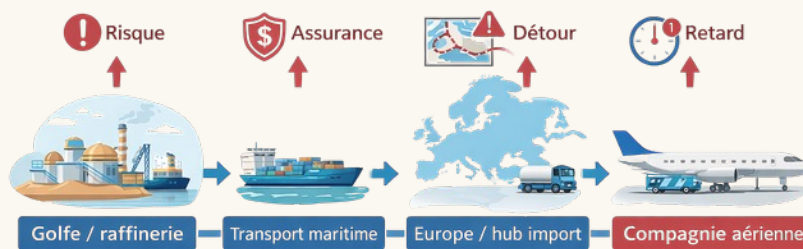
Facteur 4 : l'impasse des alternatives



Au-delà de la contraction globale des volumes, c'est la **disparition progressive des sources alternatives** qui accentue la tension sur le marché. Plusieurs fournisseurs clés deviennent indisponibles ou **se replient sur leur marché domestique**. Dans le même temps, les rares options restantes — comme le Nigeria ou la côte du Golfe américaine — sont déjà fortement sollicitées, avec des volumes largement engagés et des prix en forte hausse. Cette substitution est d'autant moins immédiate que les États-Unis produisent principalement du Jet A, tandis que le marché européen fonctionne surtout sur la base du Jet A-1 ; **cette différence de spécification peut compliquer ou ralentir certains arbitrages vers l'Europe**.

Résultat : le marché de "secours" se referme rapidement, réduisant les possibilités d'arbitrage et concentrant la pression sur un nombre très limité de fournisseurs.

Facteur 5 : une hausse des coûts logistiques qui renchérit encore le jet fuel



Au-delà de la raréfaction physique du produit, la crise renchérit aussi fortement le **coût d'accès au jet fuel**. La perturbation du détroit d'Ormuz a fait bondir **les primes d'assurance** de guerre sur les navires opérant dans le Golfe, au point de rendre dans certains cas la couverture presque introuvable, tandis que de **nombreux armateurs évitent désormais la zone ou rallongent leurs trajets**. Ces détours, l'allongement des rotations et la hausse des coûts de fret se répercutent mécaniquement sur le prix livré des produits raffinés, y compris le carburant aviation. Reuters rapporte par ailleurs que les grands acteurs du transport maritime font déjà face à des surcoûts hebdomadaires massifs liés à la hausse du carburant, des assurances et des frais de stockage, tandis que S&P Global souligne que les primes d'assurance de guerre dans le Golfe ont atteint des niveaux record et poussent les tankers à se détourner d'Ormuz. Autrement dit, même lorsque du jet fuel reste disponible, son acheminement devient **plus long, plus risqué et plus coûteux**, ce qui alimente directement la hausse du prix payé par les compagnies aériennes.

Quelles réponses face au choc actuel sur le jet fuel ?

La FNAM identifie et propose aux autorités françaises plusieurs réponses ciblées, qui doivent répondre à la fois à la gestion immédiate de crise, à la facilitation de la nécessaire adaptation opérationnelle pour l'écosystème aérien ainsi que la résilience à moyen terme.

1. Sécuriser les approvisionnements et objectiver les prix

La première demande consiste à mieux sécuriser les approvisionnements et à assurer une transparence sur les déterminants du prix du kérosène en Europe. Dans cette logique, la FNAM propose la mise en place rapide d'un **observatoire des prix du kérosène**, chargé d'éclairer l'état des stocks, les perspectives d'approvisionnement sur les plateformes aéroportuaires françaises, l'organisation des flux régionaux au sein de l'Union européenne, ainsi que l'éventuelle existence de prises de marge exceptionnelles sur le segment du carburant aviation. L'objectif est double : **restaurer de la transparence sur la formation des prix** et permettre aux acteurs publics comme aux compagnies d'agir sur la base d'un diagnostic partagé.

2. Donner temporairement de la souplesse aux compagnies pour adapter leurs opérations

Dans un contexte où le kérosène représente habituellement en moyenne 25 % des coûts d'une compagnie aérienne (cette part montant au prix actuel du kérosène à plus de 40%), les transporteurs doivent pouvoir ajuster leur exploitation sans subir de pénalités disproportionnées. La FNAM propose ainsi plusieurs mesures de souplesse : **moratoire afin de permettre la préservation des créneaux horaires aéroportuaires** (règle dite du "use-it-or-lose-it") en cas d'adaptation de programme, reconnaissance de la hausse disproportionnée du prix du pétrole comme **circonstance extraordinaire** au titre du règlement 261/2004 sur le droit des passagers, adaptation possible des programmes de vols sous OSP, ainsi qu'une **dérogation temporaire à certaines contraintes du règlement européen ReFuelEU** pour tenir compte des risques de pénurie et des fortes différences de prix entre plateformes. L'enjeu est de permettre une adaptation temporaire à cette situation exceptionnelle.

3. Éviter qu'un choc énergétique n'aggrave le désavantage compétitif européen

La crise actuelle touche plus durement l'Europe que d'autres régions du monde, alors même que les compagnies européennes supportent déjà un cadre économique et réglementaire plus contraint. Dans ce contexte, la FNAM estime que certaines mesures additionnelles doivent être posées dans le débat public : **réexamen de la fiscalité spécifique française au transport aérien**, notamment la dernière hausse du tarif de solidarité, **réflexion sur une suspension temporaire de l'ETS aérien** si le maintien de prix exorbitants du kérosène en Europe venait à se prolonger, ainsi que **possibilité de mettre en place des échéanciers de paiement sur les taxes, redevances et cotisations sociales afin de préserver la trésorerie des opérateurs**.

4. Tirer les leçons de moyen terme

Au-delà de l'urgence, la crise met en lumière une vulnérabilité plus profonde : la dépendance européenne à (1) des chaînes d'approvisionnement externes pour un intrant stratégique du transport aérien qu'est le kérosène ainsi (2) qu'une dépendance pour sa connectivité long-courrier vers l'Est du monde à des compagnies et des plateformes de correspondance situées dans le Golfe persique et en Turquie. La FNAM souligne ainsi l'intérêt, pour la France et pour l'Europe, de mieux **sécuriser leurs approvisionnements énergétiques** et de **renforcer sa souveraineté aérienne afin de garantir sa connectivité**. Cette réflexion doit notamment inclure les carburants d'aviation durables (SAF) dont le coût semble rester étroitement corrélé à celui du kérosène conventionnel. La crise actuelle rappelle ainsi, qu'au-delà de la décarbonation, la question des carburants doit se penser en termes de résilience industrielle et de vision géopolitique.