

Le transport aérien en France confronté aux conséquences de la crise au Moyen-Orient

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 prix du jet fuel a augmenté à un rythme bien supérieur. Au cours de la période récente, le prix du kérosène a varié de 600 €/t avant le conflit à 1 500 €/t, soit une progression de près de 150 %. Le prix du kérosène peut ainsi représenter désormais jusqu'à 45% des coûts d'une compagnie aérienne contre 25% (en moyenne) avant la crise.

Cette situation a des conséquences très concrètes pour les transporteurs aériens et peut fragiliser à terme leur viabilité financière. Les compagnies aériennes ont ainsi commencé, dans le cadre de leur politique commerciale propre, à répercuter une partie de la hausse via des ajustements tarifaires (incluant des surcharges carburant). Ces hausses ne couvrent que très partiellement la hausse du coût du kérosène.

Certaines compagnies ont également souscrit à des instruments financiers permettant de se prémunir partiellement et temporairement sur une hausse du prix du kérosène. Ces mécanismes restent toutefois partiels et ne permettent ni de neutraliser l'impact sur les comptes d'exploitation, ni de préserver sur une période longue la compétitivité des opérateurs concernés.

La situation est d'autant plus préoccupante que les compagnies européennes supportent déjà un cadre économique et réglementaire national et européen contraint incluant des obligations croissantes liées à la nécessaire décarbonation du secteur.

La FNAM a identifié 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 sa résilience à moyen terme.

1. Sécurisation des approvisionnements en kérosène et objectivation des prix

La première demande de la FNAM consiste à sécuriser les approvisionnements pour les prochains mois, le cas échéant au travers d'une démarche coordonnée européenne ou en autorisant la mise à bord au sein de l'Union européenne de kérosène répondant aux normes nord-américaines (Jet A), et à assurer une transparence sur les déterminants du prix du kérosène en Europe.

Dans cette logique, la FNAM a proposé la mise en place d'un observatoire associant les acteurs du secteur aérien chargé d'éclairer sur l'état des stocks, les perspectives d'approvisionnement pour les prochains mois sur les plateformes aéroportuaires françaises ainsi que les raisons de l'existence de marges exceptionnelles sur le segment du carburant aviation depuis le début du conflit. L'objectif est de permettre aux acteurs publics comme aux compagnies d'agir sur la base d'un diagnostic partagé.

2. Donner temporairement de la souplesse aux compagnies aériennes pour adapter leurs opérations à la situation économique actuelle

Dans un contexte de hausse très significative du kérosène et d'évolution dans la demande de voyage de la part des passagers, les transporteurs doivent pouvoir ajuster leur exploitation sans subir de pénalités disproportionnées. La FNAM propose ainsi la mise en place de mesures de souplesse dans l'application de certaines réglementations européennes spécifiques au transport aérien avec le triple objectif de réduire la consommation de kérosène, offrir un réseau adapté aux passagers (incluant les liaisons de continuité territoriale) et limiter le choc économique pour les compagnies aériennes. Il en va ainsi par exemple du règlement européen sur les créneaux horaires qui en l'état fait courir le risque aux compagnies aériennes de perdre leurs créneaux horaires sur les aéroports européens les plus fréquentés en cas d'aménagement de leur programme de vols. Le Royaume-Uni vient ainsi d'adopter des mesures d'assouplissement de ce type sur les créneaux horaires.

3. Protéger la trésorerie des compagnies aériennes les plus fragilisées par la crise

Il apparaît nécessaire pour les compagnies aériennes dont le niveau de trésorerie serait le plus fragilisé de pouvoir bénéficier de mesures de soutien ciblées dans des conditions similaires aux mesures proposées pour le secteur routier sous forme de reports de cotisations sociales, étalement d'échéances fiscales et le cas échéant la mise en place de prêts de court-terme exceptionnels. Il en va de même s'agissant des taxes spécifiques au transport aérien ou des redevances de navigation aérienne.

Par ailleurs, la FNAM souhaite que le transport aérien soit inclus dans les consultations menées au niveau européen sur un nouveau cadre temporaire de crise au titre de l'article 107 relatifs aux aides d'Etat au bénéfice des activités fortement impactées par la hausse du pétrole.

4. Éviter qu'un choc énergétique n'aggrave le désavantage compétitif français

La crise actuelle touche durement les compagnies européennes, et particulièrement françaises, qui supportent déjà un cadre économique et réglementaire très contraint.

Dans ce contexte, la FNAM estime qu'un réexamen de la fiscalité spécifique française sur le transport aérien doit être opéré s'agissant notamment la dernière hausse de 2025 la taxe sur les billets d'avion. La fiscalité additionnelle en France a ainsi ralenti l'offre de sièges et le trafic en France de 2% en nombre de passagers en 2025 par rapport à la moyenne européenne. Cette offre s'est ainsi déplacée vers d'autres marchés européens au détriment de l'attractivité touristique de la France.

Tirer les leçons de moyen terme

Au-delà de l'urgence, la crise met en lumière plusieurs vulnérabilités, à savoir 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, fortement soutenues par leurs Etats, et situées dans le Golfe persique et en Turquie.

La FNAM souligne ainsi l'intérêt, pour la France et pour l'Europe, de sécuriser pour l'avenir ses approvisionnements énergétiques et renforcer son indépendance aérienne afin de garantir sa connectivité. Cette réflexion doit notamment inclure le développement sur le continent et en France de filières de production de carburants d'aviation durables (SAF) à un coût ne pénalisant pas indûment les compagnies aériennes européennes. 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.