

Comprendre la crise inédite que traverse le transport aérien : vols annulés, prix des billets en hausse et modèle low cost menacé

Depuis le début de la guerre en Iran, les chocs se sont enchaînés : l'aviation commerciale traverse une tempête qui fragilise les compagnies aériennes.

Par [Eric Béziat](#)

Publié le 13 mai 2026 à 06h10, modifié hier à 08h41



l'aéroport international Don Muang, à Bangkok, le 4 mai 2026. LAUREN DECICCA/GETTY IMAGES VIA AFP

Soixante-quinze jours de guerre auront suffi à chambouler le modèle économique d'une industrie tout entière, celle du transport aérien. Depuis le 28 février, [date de l'attaque américano-israélienne sur l'Iran](#), les chocs se sont enchaînés : quasi-arrêt des hubs du Golfe, peur d'une pénurie de kérosène, flambée du prix des carburants, hausse des tarifs, annulations de vols...

Mardi 12 mai se tenait la conférence de presse semestrielle de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (FNAM), qui représente les acteurs du transport aérien français. La crise actuelle – et les risques inhérents – fut le sujet numéro un. D'autant que l'apparition du

hantavirus dans l'actualité a rappelé aux participants le déclenchement de la pandémie de Covid-19 qui, six ans plus tôt, avait terrassé le secteur.

Certes, a précisé la FNAM, aucune mesure sanitaire n'est pour le moment à l'ordre du jour du côté des transporteurs aériens. Certes, la situation de l'aviation ce printemps n'a rien à voir avec la mégacrise de mars-avril-mai 2020. Mais le transport aérien affronte une tempête aux facettes multiples, dont on commence à peine à mesurer la dimension.

Une pénurie durable de carburant, atténuée par des mesures d'urgence

La genèse et l'ampleur de la tourmente actuelle tiennent en deux chiffres. La guerre au Moyen-Orient a privé le monde « *de 20 % de son pétrole brut et de 40 % de son kérosène* », relève Marc Rochet, ex-patron d'Air Caraïbes et président-fondateur de la société de conseil Aérogestion. Le « *plus grand choc énergétique jamais connu* », pour reprendre les propos tenus lundi 11 mai par Amin Nasser, le PDG du géant pétrolier saoudien Aramco, est de fait l'élément déclencheur de la flambée du kérosène, passé de 600 dollars (environ 510 euros) la tonne en moyenne avant le conflit, selon la FNAM, jusqu'à des pics de 1 500 dollars en avril, et près de 1 300 dollars aux cours du lundi 11 mai.

« *Ce niveau de prix, c'est la nouvelle normalité* », ajoute Paul Chiambaretto, professeur de marketing et stratégie à Montpellier Business School et directeur de la Chaire Pégase, spécialisée dans le transport aérien, principalement parce que les capacités de raffinage du Golfe ont été diminuées durablement par plusieurs frappes iraniennes.

La première urgence est celle de la disponibilité de ce kérosène : éviter les cuves vides à l'abord de la période estivale, vitale pour le secteur. Afin d'y répondre, Bruxelles a rendu flexibles certaines règles. L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a en particulier ouvert la voie, vendredi 8 mai, à l'utilisation du jet A, un carburant d'aviation produit aux Etats-Unis, qui n'était jusqu'ici pas distribué en Europe, où l'on se ravitaille en jet A-1. L'opération ajoute des difficultés opérationnelles : le jet A gèle à - 40 °C, contre - 47 °C pour le jet A-1, ce qui implique de modifier certaines altitudes de croisière, et il ne peut se mélanger avec le carburant européen. « *Mais ce qui est important pour nous, c'est la capacité à diversifier les approvisionnements* », souligne Pascal de Izaguirre, président de la FNAM et patron de la compagnie Corsair.

Un choc pour les compagnies qui augmentent les prix et annulent des vols

Avant d'être opérationnel, l'impact de cette pénurie est économique. Les chiffres ont été confirmés par la FNAM : les compagnies ont dû gérer des coûts de carburant passant, en moyenne, de 25 % de leurs frais avant le conflit à 45 % aujourd'hui. Un mégatrou dans les comptes qu'Air France-KLM, par exemple, chiffre à 2,4 milliards de dollars cette année. « *Les compagnies ont peu de leviers pour faire face à un choc de ce type* », relève Pascal Fabre, associé et directeur au cabinet de conseil AlixPartners. Certains groupes, surtout en Europe, s'étaient partiellement couverts contre ces hausses grâce à des mécanismes d'assurance. Mais les transporteurs ont surtout pris deux séries de mesures : annulation des vols peu ou pas rentables (moins de 2 % des mouvements des compagnies françaises en mai et juin, dit la FNAM) et des « surcharges carburant » qui renchérissent le prix des billets.

Lire aussi | Article réservé à nos abonnés [Air France-KLM face à un surcoût monstre de 2,4 milliards de dollars sur sa facture de carburant en raison du conflit au Moyen-Orient](#)

Lire plus tard

Cette double stratégie pourrait avoir un effet boomerang. Certes, à la FNAM, M. de Izaguirre « anticipe un été plutôt convenable à ce stade ». Mais « il y a de plus en plus d'attentisme chez les voyageurs », note M. Chiambareto. « Nous observons, chez les agences de voyages, une chute des réservations de 35 % à 40 % ce printemps par rapport à 2025, confirme M. Rochet. Et nous pensons que la demande de billets va baisser, principalement à cause de la hausse des tarifs. L'ordre de grandeur est, selon nous, de 5 % à 7 % de recul de la demande pour 10 % d'augmentation des prix. »



Des avions de la compagnie Spirit Airlines, qui a cessé ses opérations le 2 mai 2026, sur le tarmac de l'aéroport de Goodyear (Arizona), le 8 mai 2026. REBECCA NOBLE/AFP

Le *Financial Times* a publié, lundi 11 mai, [une étude issue des données de la plateforme Google Flights](#), montrant que les prix avaient, de manière contre-intuitive, tendance à baisser sur 27 des 50 principales liaisons aériennes européennes vers la Méditerranée, signe d'un manque d'intérêt des acheteurs. Le même jour, le média spécialisé [L'Echo touristique a dévoilé son baromètre des prix des vols secs](#), montrant un recul de 3,3 % en avril pour le moyen-courrier en Europe, et ce malgré les surcharges du carburant. La publication note que, pour certaines destinations comme l'Albanie, sur lesquelles les compagnies avaient augmenté leurs capacités, les prix sont désormais bradés.

Lire aussi | Article réservé à nos abonnés [Vols annulés : le gouvernement promet d'aider les compagnies aériennes et rassure les passagers](#)

Lire plus tard

Le modèle low cost mis à rude épreuve

Dans cette ambiance, l'inquiétude monte pour l'avenir de certains acteurs. Elle s'est cristallisée, le 2 mai, lorsque [la compagnie ultra low cost américaine Spirit Airlines a cessé ses activités, du jour au lendemain](#). L'entreprise aux 17 000 salariés était en mauvaise posture depuis plusieurs années, mais c'est bien la flambée du kérosène qui lui a porté le coup fatal.

Le modèle économique des compagnies à bas coût semble particulièrement exposer celles-ci à la crise énergétique. Ces entreprises ont des marges de manœuvre limitées pour répercuter la hausse du carburant, car leur clientèle est plus sensible aux variations de prix. Et elles ne peuvent bénéficier des amortisseurs financiers des transporteurs classiques : les sièges très rentables – business ou premium – des vols long-courriers ou les machines à cash que constituent les programmes de fidélité des grandes compagnies, en particulier américaines.

Mais il y a low cost et low cost, nuancent les experts. Les plus installées, les plus profitables, comme Ryanair et sa marge opérationnelle de 22 % fin 2025, ou encore easyJet, qui s'est couverte à hauteur de 84 % contre les hausses de carburant ce premier semestre, se révèlent plus robustes que beaucoup d'acteurs traditionnels. « *En réalité, comme dans le cas de Spirit, les opérateurs menacés sont ceux qui présentaient déjà des fragilités majeures* », explique M. Fabre.

Deux noms circulent en Europe comme présentant des vulnérabilités spécifiques : la low cost hongroise Wizz Air et la petite compagnie lettone airBaltic. Toutes deux souffraient, avant la crise, et souffrent encore, de l'immobilisation d'une partie de leur flotte d'Airbus A320 et A220 en raison des problèmes de qualité des moteurs Pratt & Whitney. Aux Etats-Unis, les compagnies à bas coût JetBlue, Allegiant, ou Southwest luttent aussi pour maintenir leur viabilité économique.

L'effet perturbateur de la mise en sommeil des hubs du Golfe

L'autre bouleversement pour le secteur, c'est l'effacement, depuis plus de dix semaines, des plateformes aéroportuaires de Dubaï, Abou Dhabi et Doha, paralysées par la guerre. Si leur activité n'a pas disparu, elles subissent leur plus forte désorganisation depuis la pandémie de Covid-19. Dubaï, premier aéroport mondial pour les passagers internationaux, était une plaque tournante essentielle entre l'Occident et l'Orient. Il est aujourd'hui à 55 % de son trafic d'avant le conflit, après être tombé à 33 %, en mars.

Une fois la guerre terminée, un retour en force des compagnies associées à ces grands hubs (Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways) pourrait s'accompagner d'une guerre des prix menée par des acteurs bénéficiant du soutien sans faille de leurs actionnaires. La perspective inquiète particulièrement les compagnies européennes. En attendant, c'est un autre groupe ambitieux qui profite de la situation : Turkish Airlines, ancré sur son hub d'Istanbul (+ 7,7 % de passagers en mars), proche des aéroports du Golfe, mais moins exposé d'un point de vue géopolitique.

La crainte d'un automne morose dans les aéroports

En France et en Europe, un autre type d'acteur regarde l'avenir avec circonspection : les aéroports. Pour le moment, cela se passe plutôt bien. En mars, premier mois de la guerre, le trafic passager européen a même augmenté de 3,8 %, selon des données, publiées mercredi 13 mai, par Airports Council International Europe (ACI Europe), l'organisation rassemblant 600 plateformes aéroportuaires dans 55 pays du continent. Le président d'ACI Europe, Olivier Jankovec, en a profité pour saluer la « *résilience de la demande du transport aérien face à un choc géopolitique majeur* ».

Mais ces groupes, qui vivent des redevances payées par les compagnies aériennes et donc du nombre de décollages et d'atterrissages, redoutent l'arrivée de l'automne. « *Il est à craindre*

que les programmes d'annulation soient plus sévères à partir de septembre, explique Thomas Juin, le président de l'Union des aéroports français. Deux raisons à cela : l'été aura été moins rentable que d'habitude et les vols de l'automne sont souvent déficitaires. » M. Juin fait un parallèle avec l'automne 2025 : un million de sièges avaient été supprimés en France. Verdict de M. Jankovec : « Après cet été, nous entrons dans l'inconnu. »

Lire aussi | Article réservé à nos abonnés [Transport aérien : Volotea justifie sa politique de surcharge carburant après achat pour éviter des annulations de vol cet été](#)

Lire plus tard

[Eric Béziat](#)