

Note de position: face à la pénurie de kérosène, quelles options pour l'Etat ?

21 avril 2026

Avec la fermeture du détroit d'Ormuz où transite 40% du kérosène mondial, le risque de pénurie de kérosène dans les aéroports français devient de plus en plus concret. Les alertes de l'[agence internationale de l'énergie](#), de la [Commission européenne](#), d'ACI Europe ou de l'[IATA](#) ont récemment convergé sur ce point. Nous sommes à environ 6 semaines de la pénurie si le détroit reste fermé.

Les limites du marché en cas de pénurie, et la possible intervention de l'Etat

En raison du prix élevé du kérosène, les compagnies aériennes ont déjà commencé à annuler des vols, notamment sur certaines liaisons aux fréquences élevées comme l'a [annoncé KLM](#). Cependant, laisser le marché décider des délestages ne garantit pas une répartition optimale du kérosène dans le cas d'une crise grave et prolongée où le trafic aérien diminuerait d'un tiers ou plus :

- Dans un scénario où la crise se prolonge, cela pourrait conduire à consommer le kérosène déjà stocké sans anticiper la pénurie à venir, et donc à aboutir à une situation brutale de baisse de la connectivité aérienne une fois les stocks consommés,
- Les voyageurs les plus fortunés pourraient continuer à partir en vacances dans des destinations lointaines au même moment où certaines liaisons pourraient n'être plus desservies car jugées non rentables.

En cas de risque avéré de pénurie, nous recommandons que l'Etat module le trafic aérien par un cadre réglementaire articulé de la façon suivante :

1/ Réserver un stock suffisant pour les missions régaliennes et sanitaires et préserver les lignes sous le régime d'obligation de service public.

2/ Introduire des mesures d'urgence de bon sens :

- Restreindre les vols en jets pour usage privé en limitant l'accès pour les jets privés aux créneaux aéroportuaires,
- Étendre l'interdiction des vols courts ayant une alternative en train, de moins de 2h30 à moins de 4h,
- Comme lors du COVID-19, suspendre la règle qui requiert aux compagnies aériennes d'utiliser leur créneau aéroportuaire pour ne pas le perdre,
- Modérer les voyages professionnels et préférer les visioconférences lorsque cela est possible.

En cohérence, il apparaît également opportun de suspendre la publicité pour des trajets en avion, et les programmes de fidélité.

3/ Introduire un pourcentage de réduction de la fréquence des liaisons pour les autres destinations.

Des conditionnalités environnementales pour une sortie de crise tournée vers l'avenir

Si comme lors de la crise du COVID-19, la France devait gérer dans les mois à venir des risques de faillite de compagnies aériennes, nous estimons que les aides doivent être assorties de conditions environnementales. Pour bénéficier d'aides d'Etat, les compagnies aériennes devraient par exemple s'engager à faire démanteler les appareils les moins efficaces encore en service dans leur flotte et devraient signer des contrats d'achat de long terme auprès de projets de production de carburants synthétiques européens.

De plus, les aides d'Etat devraient être conditionnées à l'arrêt des projets d'extension aéroportuaire en cours au niveau national. Rappelons en effet qu'au même moment où la crise pétrolière révèle la fragilité d'un secteur important à 95% son kérosène, ADP prévoit d'investir 6 milliards d'euros d'ici 2034 dans l'augmentation des capacités de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle, premier aéroport français qui représente 56% des émissions du transport aérien français. Ce projet d'extension conduirait à [28% d'émissions supplémentaires en 2050](#) par rapport au scénario avec les capacités existantes. L'argent public peut servir à éviter des faillites mais ne doit pas maintenir à tout prix un modèle de croissance fondé sur une dépendance au carburant fossile et [incompatible avec les objectifs climatiques](#).