

# Envolée durable des prix des billets d'avion

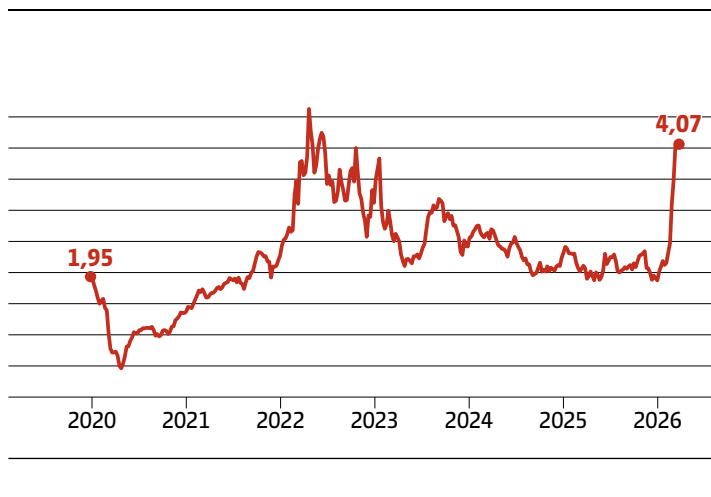
**TRANSPORT** Surcharge sur les billets, suppression de certains vols, frais de bagage... les compagnies aériennes répercutent déjà le bond des prix du kérosène. En Europe, ces fluctuations sont en partie couvertes mais des hausses pourraient arriver dans quelques mois

ÉTIENNE MEYER-VACHERAND

La détente sur les prix du pétrole n'aura été que de courte durée. Mercredi, le prix du baril de Brent était repassé sous la barre des 100 dollars, une baisse soutenue par l'annonce d'un cessez-le-feu de deux semaines en Iran et la réouverture du détroit d'Ormuz. Jeudi, les prix repartaient néanmoins à la hausse à la suite des attaques israéliennes contre le Liban. Une situation qui laisse peu d'espoir de voir les prix du kérosène, et donc la pression sur les billets d'avion, diminuer.

Il faudra des mois pour que les installations de production de la région soient remises en état, avertissait mercredi Willie Walsh, directeur de l'Association internationale du transport aérien (IATA), basée à Genève. En comparaison annuelle, les prix du pétrole brut ont augmenté de plus de 60%. Pour le kérosène, la hausse sur un an est d'environ 120%. Les prix du carburant d'aviation ont retrouvé leur niveau record de 2022.

Un choc pour le secteur. «En temps normal, le carburant représente 25 à 30% des coûts financiers pour une compagnie», précise Andrew Charlton, le directeur d'Aviation Advocacy, un cabinet de conseil spécialisé



basé à Nyon, soit le deuxième poste de dépense après le personnel. L'Europe est particulièrement exposée à la production provenant du Moyen-Orient. De 25 à 30% de la demande européenne en kérosène est issue du golfe Persique, soulignait l'IATA dans une note datée du 6 mars.

## Un risque partiellement couvert

Confrontées aux fermetures des espaces liés à la guerre en Ukraine et aux conflits au Moyen-Orient, les compagnies aériennes européennes doivent

aussi emprunter des routes plus longues, donc embarquer davantage de carburant.

Cependant, les compagnies aériennes européennes ont recours au *fuel hedging*, nuance Andrew Charlton. Cette stratégie de couverture des risques liés au prix du carburant repose sur des contrats à terme et des options permettant aux compagnies de se fournir à des prix fixes. Une pratique, surtout utilisée en Europe, qui permet d'atténuer les hausses brutales, mais peut aussi coûter cher en cas de baisse des cours du kérosène sous le prix fixé.

«Le *hedging* ne couvre pas 100% de la consommation de carburant, poursuit l'expert. Pour la part restante, les compagnies doivent donc se fournir au prix du marché. Par ailleurs, les prix pour les futures stratégies de couverture seront plus élevés.» Lufthansa – maison mère de Swiss et Edelweiss – a annoncé fin mars suspendre temporairement sa couverture des prix du kérosène du fait de l'envolée des tarifs.

Cette stratégie de couverture des risques est limitée dans le temps. Pour le premier semestre 2026, EasyJet a couvert 84% de ses besoins, mais seulement 62% pour le second, et 43% pour le premier semestre de 2027. Il y a 2 semaines, Kenton Jarvis, directeur de la compagnie britannique, avertissait qu'une répercussion des coûts du carburant sur le prix du billet était inévitable, estimant qu'elle interviendrait d'ici à la fin de l'été.

## Surcharge et liaisons supprimées

Dans les faits, certaines compagnies aériennes ont déjà commencé à répercuter l'impact de la hausse du kérosène. Plusieurs acteurs américains, dont Delta Air Lines ou Southwest Airlines, ont annoncé ces deux dernières semaines qu'elles commenceraient à facturer des frais supplé-

mentaires pour l'enregistrement d'un bagage sur les vols intérieurs aux États-Unis.

D'autres ont revu à la hausse leur «surcharge internationale», c'est notamment le cas des compagnies du groupe Lufthansa. Ce terme désigne un montant additionnel au tarif de base du billet, utilisé par les compagnies aériennes pour intégrer certains coûts qu'elles ne maîtrisent pas, dont les fluctuations des prix du carburant.

**+120%**  
C'est la hausse des prix du kérosène depuis une année.

Cette surcharge varie en fonction des opérateurs et des destinations. Cathay Pacific, basée à Hongkong, a fait passer sa surcharge carburant à 200 dollars (contre 149 dollars auparavant) au 1er avril, précisant qu'elle serait réévaluée toutes les deux semaines jusqu'à une stabilisation de la situation. Certaines compagnies ont aussi choisi de supprimer des liaisons, notamment des vols court-courriers.

Au-delà de l'augmentation des prix, ce qui inquiète aussi le secteur, ce sont d'éventuelles pénu-

ries. Du côté de Swiss, on assure que l'approvisionnement en carburant à Zurich et à Genève est assuré, qu'il n'y a aucune restriction sur les destinations desservies. «Nous suivons toutefois la situation de très près – surtout en Asie. En cas de pénurie, nous nous attendons à ce qu'elle se produise principalement là-bas, en raison de la forte dépendance vis-à-vis des produits provenant du Golfe arabe et de la Chine», précise une porte-parole.

## Des billets déjà plus chers qu'il y a 5 ans

Ces nouvelles pressions sur les prix dans l'aviation interviennent alors que ces dernières années les tarifs ont déjà pris l'ascenseur. Fin janvier, Comparis indiquait qu'en cinq ans ils ont augmenté de 57%. «Après le covid, il y a eu une demande incroyable pour le voyage aérien. Et les compagnies n'ont pas eu de raison de baisser leurs prix puisqu'elle s'est maintenue», souligne Andrew Charlton.

Une résolution durable de la crise au Moyen-Orient pourrait cependant faire diminuer les prix des billets, estime l'expert: «Pour faire revenir les voyageurs, les compagnies de la région pourraient proposer des prix cassés, ce qui pousserait les autres à s'aligner.» ■