



139 rue de Bercy – bâtiment Vauban – Télédéc 627 – 75572 Paris Cedex 12  
[sprim-fo@dgtresor.gouv.fr](mailto:sprim-fo@dgtresor.gouv.fr) - Tél. : 01.53.18.83.03 - [www.sprim-fo.org](http://www.sprim-fo.org)

## **Revue de presse du 9 avril 2026**

### **Presse – Actualités**

- [Pourquoi la hausse du prix des billets d'avion va être durable, même après la trêve en Iran – Le Monde](#)
- [Bpifrance a injecté 2,5 milliards d'euros dans le secteur de la santé en 2025 – Le Figaro](#)
- [Alain Di Crescenzo, président de CCI France : « Les pays du Golfe, c'est 10 milliards d'excédents du commerce extérieur en 2025 ! » - Le Moci](#)
- [Les contrôles fiscaux menés par Bercy ont laissé échapper près de 6 milliards d'euros en 2025 – Le Monde](#)
- [«Il y a eu un choix idéologique» : comment l'Europe a tourné le dos à sa production de gaz et de pétrole – Le Figaro](#)

# ARTICLES DE PRESSE

## **Pourquoi la hausse du prix des billets d'avion va être durable, même après la trêve en Iran – Le Monde**

Depuis le début de la guerre en Iran, les prix des billets ont bondi, des dessertes ont été annulées, et la peur de manquer de « jet fuel » s'est propagée.

Deux hausses de prix en deux semaines. Après une première surcharge carburant annoncée le 12 mars, qui se montait à 50 euros pour un aller-retour en long-courrier en classe économique, Air France-KLM a doublé cette « surtaxe » en raison du contexte au Moyen-Orient. « *Air France et KLM ont augmenté leurs tarifs*, a expliqué au *Monde*, mardi 7 avril, un porte-parole du groupe aérien. *Sur les vols longs-courriers, pour les billets émis depuis le 26 mars 2026, en classe économique, les tarifs ont augmenté de 100 euros aller-retour (70 euros sur les vols vers les Etats-Unis, le Canada et le Mexique).* »

Ce cas est loin d'être isolé. Car c'est à un choc énergétique d'ampleur qu'a dû faire face en un temps record l'ensemble du transport aérien. Le prix du kérosène a fait un bond phénoménal – le double de celui du pétrole – depuis l'attaque israélo-américaine du 28 février en Iran : + 115 % au 6 avril. Autant dire une déflagration économique : lorsqu'il ne coûtait qu'environ 90 euros le baril avant le conflit, le « jet fuel » représentait déjà 20 % à 30 % des coûts des compagnies.

La réouverture du détroit d'Ormuz pendant la trêve de deux semaines annoncée mardi 7 avril par le président américain, Donald Trump, va alléger cette pression. Mais avec un baril de pétrole brut qui oscillait entre 90 et 95 dollars (entre 77 et 81 euros) mercredi 8 avril, le prix du kérosène devrait demeurer au-dessus des 150 dollars le baril, des niveaux bien supérieurs aux hypothèses sur lesquelles les compagnies avaient construit leurs budgets.

### **Politiques commerciales « alignées »**

Dans ce contexte, le retour à la normale prendra « *plusieurs mois* », même en cas de réouverture durable du détroit, a averti mercredi Willie Walsh, le directeur général de l'Association internationale du transport aérien (IATA), principal groupement mondial de compagnies aériennes.

C'est donc sur le tarif payé par les passagers que l'effet est le plus sensible. Et durable. « *Dans le secteur, on utilise la métaphore de la fusée et de la plume*, explique Paul Chiambaretto, professeur de marketing et stratégie à la MBS School of Business et directeur de la chaire Pégase, spécialisée dans le transport aérien. *Quand le kérosène est en hausse, les prix des billets s'envolent à toute vitesse, comme une fusée. Quand il baisse, ces mêmes prix redescendent très lentement, comme une plume.* »

Depuis le début du conflit, plus de 20 transporteurs (dont Air India, Cathay Pacific, Thai Airways, United Airlines, Air Canada et Qantas) ont mis en place des surcharges carburant ou des hausses tarifaires qu'ils justifient par les coûts énergétiques. Des annonces qui ont fait boule de neige.

« *Les augmentations sont portées par toutes les grandes compagnies, qui alignent leurs politiques commerciales* », souligne un cadre du transport aérien. Un porte-parole de Lufthansa, le plus grand groupe aérien européen en matière de chiffre d'affaires, a ainsi confirmé au *Monde* que « *le niveau de la surcharge [carburant] a été révisé et ajusté à chaque fois que nécessaire depuis le début de la crise* ».

Au-delà, la guerre en Iran a mis au jour les vulnérabilités du secteur aérien, qui vit son premier choc pétrolier depuis qu'il est entré dans une ère de globalisation, passant de 500 millions de passagers transportés en 1975 (l'équivalent de 12 % de la population totale de l'époque) à plus de 4,4 milliards en 2025 (55 % de la population mondiale actuelle).

Les événements récents ont ainsi mis en lumière la dépendance des compagnies au détroit d'Ormuz pour leur approvisionnement en kérosène, en Asie mais aussi et surtout en Europe, qui dépend à 50 % du golfe Persique pour ses achats de carburants d'aviation, selon l'agence Bloomberg.

### **Equation intenable**

C'est même un léger vent de panique qui a soufflé sur le Tarmac : une peur de manquer de « jet fuel », renforcée par le fait que le kérosène ne se stocke pas plus d'un an. Le 5 avril, des restrictions de carburant ont été introduites dans plusieurs aéroports italiens, dont Bologne, Milan et Venise. En réalité, la pénurie ne menaçait pas avant la fin du printemps. Juste avant la trêve, au moment le plus tendu, ni Air France-KLM ni Lufthansa n'avaient identifié de difficulté sur la disponibilité du carburant dans leurs escales. Pas d'inquiétude non plus du côté des aéroports parisiens, faisait savoir Aéroports de Paris, mardi 7 avril.

Au fond, la faiblesse du secteur est surtout économique. Si plusieurs transporteurs ont annulé des vols et des dessertes, c'est surtout parce que l'équation financière n'est pas tenable avec un kérosène à ce niveau. Selon les calculs de IATA, de 2023 à 2025, le bénéfice net par passager des compagnies aériennes s'échelonnait entre 5 et 7 euros par voyageur. Une marge trop mince pour encaisser les gros aléas. « *Préserver le cash [est] déterminant dans un tel environnement* », expliquait, au plus fort du tumulte, le 1<sup>er</sup> avril, dans les colonnes du *Financial Times*, Richard Evans, consultant au cabinet de conseil Cirium.

Les entreprises les plus fragiles ou les moins couvertes financièrement ont donc réduit la voilure : la scandinave SAS a annulé un millier de vols, Air New Zealand presque autant, tandis qu'AirAsia réduisait son programme de 10 %, et le mastodonte américain United Airlines le sien de 5 %. L'absence de couverture pour ses achats de carburant a porté les surcoûts des dernières semaines de ce dernier à 11 milliards de dollars.

Mais, en cas de crise prolongée, même la sécurité a des limites. Air France s'est assuré de payer 70 % de son carburant à un tarif d'avant la crise, mais pour six mois seulement : cette couverture baisse ensuite de 10 points tous les trois mois. D'ailleurs, Lufthansa a, selon Bloomberg, préparé des plans d'immobilisation de ses avions au cas où les hostilités au Moyen-Orient se prolongent.

Depuis la pandémie de Covid-19, débutée en 2020, l'accumulation des crises – sanitaires, sécuritaires, commerciales, économiques – perturbe le modèle du transport aérien. « *C'est un secteur qui amplifie à la baisse comme à la hausse les soubresauts économiques et*

*géopolitiques, relève M. Chiambaretto. Cette crise de plus démontre peut-être que la mondialisation heureuse du transport aérien est définitivement derrière nous. »*

[Eric Béziat](#)

\* \* \*

## **Bpifrance a injecté 2,5 milliards d'euros dans le secteur de la santé en 2025 – Le Figaro**

La banque publique d'investissement [Bpifrance](#) a apporté 2,5 milliards d'euros d'aides, de prêts et de capital au secteur de la santé en 2025, une hausse de 40% par rapport à l'année précédente, a-t-elle annoncé mercredi dans un communiqué. «*Bpifrance continuera sa mobilisation dans les années à venir avec l'ambition d'injecter 10 milliards d'euros dans le secteur de la santé*» d'ici 2030, «*afin d'accélérer la transformation du système de soin*», a indiqué l'institution dont la mission est de soutenir l'innovation. Sur les 2,5 milliards injectés dans la santé en 2025, un peu plus d'un milliard a été consacré à des financements de soutien à l'innovation, dont la très grande majorité sous forme d'aides (subventions et avances récupérables).

Viennent ensuite les investissements directs dans le capital des entreprises, à hauteur de 900 millions d'euros. La banque publique a investi 143 millions d'euros en prises de participation dans des [start-up et jeunes entreprises](#) comme Corwave (pompes cardiaques), Fabentech (lutte contre les menaces biologiques) ou Adcytherix (anticorps ciblés pour l'oncologie).

Les autres investissements en capital, qui totalisent 735 millions d'euros, ont été réalisés dans des sociétés plus établies. Ainsi Bpifrance a acquis 1,8% du capital d'Opella, le nouveau groupe qui regroupe les anciennes activités de médicaments sans ordonnance de Sanofi dont fait partie le [Doliprane](#). Le reste des apports au secteur de la santé repose sur les prêts, pour 310 millions d'euros, et les garanties (230 millions d'euros). Bpifrance a aussi souscrit pour 50 millions d'euros dans des fonds d'investissement actifs dans la santé.

\* \* \*

## **Alain Di Crescenzo, président de CCI France : « Les pays du Golfe, c'est 10 milliards d'excédents du commerce extérieur en 2025 ! » - Le Moci**

Au lendemain du salon Global Industrie début avril, le président de CCI France, Alain Di Crescenzo, à la tête d'un réseau consulaire pilier du dispositif de soutien à l'internationalisation des entreprises Team France Export, ne cachait pas ses

**inquiétudes concernant l'impact de la guerre en Iran sur le climat des affaires et le moral des chefs d'entreprises. Pour autant, l'expression « baisser les bras » ne fait pas partie de ses éléments de langage. Pour le Moci, il partage son analyse de la situation et revient sur les nouvelles priorités de la politique de soutien à l'export, dans un contexte budgétaire contraint.**

**Le Moci.** Vous étiez à Global Industrie la semaine dernière, la guerre en Iran qui provoque des ondes de choc dans tous les pays du Golfe, la flambée des prix du carburants provoque à nouveau un climat d'inquiétude chez les industriels et les entreprises françaises en général. Cela ne risque-t-il pas de casser la dynamique tant dans la réindustrialisation que le développement international des entreprises ?

**Alain Di Crescenzo.** L'impact est **majeur**, ça ne peut que nous fragiliser dans tous les cas. J'ai l'habitude de dire qu'il y a deux impacts, un impact direct et indirect. L'impact direct, c'est d'abord les **coûts**. Le prix du gasoil agricole a été multiplié par deux, celui du gaz a pris 30 points, même chose à peu près pour le prix de l'essence. Les engrais, ils ont pris eux aussi une trentaine de points. Les matériaux à base de plastique, c'est à peu près du même acabit et ce n'est que le début.

Le deuxième point c'est que l'on risque de prendre 100 points de base d'**inflation** en plus, c'est inquiétant. Car derrière l'inflation, le coût de la dette va encore augmenter, puisque les taux d'intérêt augmentent, ce qui veut dire que nous aurons davantage de pression pour tenir les 5 % de déficit budgétaire [par rapport au PIB] auquel la France s'est engagée.

Et puis, bien sûr, vous avez l'**activité**. N'oubliez pas que les pays du Golfe, c'est 10 milliards d'excédents du commerce extérieur en 2025 ! Beaucoup de *business* est concerné.

Et il y a l'impact indirect avec ce qui se passe en **Asie**. Certains pays asiatiques commencent à manquer de carburant, l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines....

**Le Moci.** C'est l'impact du blocage du détroit d'Ormuz...

**Alain Di Crescenzo.** 95 % du pétrole qui alimente le Japon passe par le détroit d'Ormuz, 55 % pour la Chine. Qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie que ces pays sont en **restriction**, les acteurs économiques vont réduire le business qu'ils font avec nous ou vont augmenter leur prix, comme c'est le cas de la Chine, qui est l'un des constructeurs industriels majeurs du monde.

Quand on regarde la situation sous tous ses aspects, elle présente des facteurs **anxiogènes** et des **freins** significatifs au *business*. La question est combien de temps ça va durer ? Ma vision, c'est qu'on a peu de temps. L'économie est fragile, il suffit de rien pour la dérégler.

Et pour être clair, ce que je crains, c'est la montée des **tensions sociales**. Car je ne pense pas qu'on va tenir longtemps avec un prix du gasoil agricole multiplié par deux. Je ne pense pas non plus que nos concitoyens vont accepter longtemps de ne pas être compensés sur le prix de l'énergie, je pense notamment à ceux qui utilisent de vieux modèles diesel et doivent affronter un prix du litre à 2,20 euros, peut-être demain à 2,30, 2,40 ou 2,50.

En plus, ces prix élevés du carburant vont sans doute handicaper des secteurs qui sont déjà en difficulté, en particulier les **transports** et la **logistique**. Ce sont eux qui ont été le plus malmenés l'an dernier. Tout cela n'est pas bon.

## ***Intensification du « matchmaking » entre les entreprises françaises et allemandes***

**Le Moci.** Vous étiez à Global Industries la semaine dernière, avec vos partenaires de la Team France Export (TFE). Quel est votre ressenti sur le climat des affaires dans l'industrie ?

**Alain Di Crescenzo.** Quand vous êtes entrepreneur, vous avez le moral, autrement, vous restez chez vous ! Les gens ne lâchent rien et ils sont plutôt agressifs pour prendre des parts de marché parce qu'ils en ont besoin. Ils sont **mobilisés** pour faire du *business*.

Avec la Team France Export, quel est notre message à leur attention ? Dans toute crise, il faut voir des **opportunités** parce qu'autrement, on arrête, on baisse les bras. Ce n'est pas notre cap. Nous, nous leur disons, quels sont les *business*, quelles sont les nouvelles géographies sur lesquelles il faut que nous soyons plus présents. Inévitablement, vous avez l'**Europe** et l'**Allemagne**. L'Allemagne avec la France, c'est 40 % du PIB industriel européen, le cœur de l'industrie de notre continent. J'ai signé sur Global Industrie, dans le cadre de la TFE, une convention avec la **CCI franco-allemande** et la **CCI FI en Allemagne** avec pour objectif de faire du « matchmaking » avec les entreprises, de renforcer encore davantage ce que nous faisons avec le bureau de Business France de Düsseldorf, d'organiser des

délégations afin que les dirigeants d'entreprises pensent d'abord à développer leurs affaires entre eux, avant d'aller le faire avec le reste du monde.

**Le Moci.** Quelles sont les autres géographies que vous mettez en avant ?

**Alain Di Crescenzo.** L'Europe, notamment l'**Europe du Nord**, où il y a beaucoup de choses à faire. Vous avez aussi la **francophonie**, à laquelle je crois beaucoup : ce sont 350 millions de personnes qui parlent le français. Or la langue est l'un des freins au business à l'international – ce n'est pas le seul, il y a aussi la culture- et la francophonie lève ce frein. Reste à travailler sur la culture.

On regarde aussi l'**Amérique latine**, qui est une destination importante. Et bien sûr, nous avons le **Sud-Est asiatique** et l'**Asie du Sud** qui sont, en dehors de cette crise que l'on vient d'évoquer, des destinations possibles. Dans tous ces marchés, il y a du *business*.

## **« Aller à l'international, c'est aussi dérisquer l'activité française »**

**Le Moci.** Vous sondez régulièrement les entreprises, que vous disent-elles ?

**Alain Di Crescenzo.** Nous avons publié en début d'année une enquête sur les priorités des chefs d'entreprises. Pour 83 %, la priorité est la rentabilité et la performance économique, **pour 56 % c'est le développement international**, pour 58 % les ressources humaines et pour 41% la transition technologique. Je pense que les dirigeants ont compris deux choses sur l'international : premièrement, la France c'est 3 % du PIB mondial, il faut donc aller chercher les 33 fois plus de business qui existent ailleurs; et deuxièmement, aller à l'international, c'est aussi dérisquer l'activité française.

Nos entreprises ne lâchent rien du tout, elles ne baissent pas du tout les bras. Elles sont mobilisées, mais hyper inquiètes en raison de la conjoncture.

## **Dans la Team France export « il faut que chacun ait sa feuille de route »**

**Le Moci.** Vous avez réussi à beaucoup limiter les coupes budgétaires qui menaçaient le réseau consulaire dans la Loi de finance 2026, vous êtes donc en

**meilleure posture, notamment pour le volet accompagnement à l'international au sein du dispositif Team France Export (TFE). Comment voyez-vous l'année qui vient ? Quelles sont vos priorités sur l'international ?**

**Alain Di Crescenzo.** Nous ne changeons rien sur les ressources et l'énergie que nous y mettons, et avec plus d'ambition encore. Nous voulons **faire plus avec ce que l'on a**, être plus efficace. C'est pour cela que nous sommes toujours à la recherche d'optimisation de l'organisation, d'optimisation des connaissances de nos conseillers et surtout, bien travailler les cibles qui sont les nôtres.

Vous connaissez les **grandes priorités** du soutien au commerce extérieur : ce sont les entreprises à fort potentiel, mais il faut aussi penser à alimenter le réservoir avec des nouvelles. Les V.I.E font également partie des priorités.

Après, ce qu'on a convenu avec le ministre du Commerce extérieur, **Nicolas Forissier**, c'est qu'il faut faire plus « **équipe** ». Dans la TFE, le cœur du réacteur, c'est Business France, les chambres de commerce, Bpifrance, les Régions. Vous avez aussi les conseillers du commerce extérieur, les acteurs privés, etc. La vision que j'ai, c'est qu'il faut qu'on soit encore plus nombreux, mais avec un mode de fonctionnement bien clair. Il faut **que chacun ait sa feuille de route**. Chacun doit jouer la partie de la partition qui fait qu'on va faire un grand concert ensemble. Cela signifie qu'il faut bien identifier le travail de chacun, que chacun ait des objectifs, que chacun ait des indicateurs, de façon à ce qu'on soit **hyper contributifs** les uns les autres. C'est le grand message que je fais passer de mon côté. Il faut que l'on soit plus nombreux, car la tâche est lourde, forte, vaste, mais il faut que l'on soit coordonnés et objectivés.

**Le Moci. Et cela se passe bien avec Louis Marguerite, le nouveau directeur général de Business France ?**

**Alain Di Crescenzo.** Oui, on est aux épaules, avec **Louis Marguerite**, mais aussi avec Bpifrance. Je suis un entrepreneur, je communique sur un seul discours, clair pour tout le monde. Tout le monde est aligné, avec les mêmes éléments de langage. Mes objectifs, mes réalisations, sont communiqués. Et je ne peux que me réjouir de la communication très fluide entre nous. Que ça marche ou que ça ne marche pas, nous sommes tous au même niveau d'information et de communication.

# ***La TFE va cibler « 15 000 entreprises qui font de l'exportation et qui peuvent accélérer »***

**Le Moci.** Pour la TFE, quelles vont être les prochaines étapes ? Le ministre a annoncé un plan export, ou en tout cas de nouvelles mesures. Quelque chose se dessine-t-il pour les mois qui viennent ou pas ?

**Alain Di Crescenzo.** Je l'ai en partie évoqué précédemment, la priorité c'est de nous **recentrer**, réduire le coût d'accès au pavillon France et amplifier l'impact de nos actions. Il s'agit donc de **prioriser** les pays et les géographies stratégiques, sécuriser la croissance du programme V.I.E et optimiser la raréfaction de la ressource publique.

Ensuite, sur la cible, un effort particulier va être fait par la TFE sur les entreprises à fort potentiel. Concrètement, ce sont environ **15 000 entreprises** qui font de l'exportation et qui peuvent accélérer. Les industriels lauréats de France 2030 Export font également partie des cibles : on veut les internationaliser. Et nous allons aussi travailler sur les donneurs d'ordres étrangers, augmenter les visites d'acheteurs, qui sont très efficaces.

Et nous allons faire tout cela avec une **meilleure coordination**. Vous connaissez l'objectif fixé par le président de la République : porter nos exportations à 650 milliards d'euros en 2027, et 700 milliards d'ici 2030. Nous sommes bien mobilisés pour soutenir cet objectif et répondre aux demandes de nos entreprises.

*Propos recueillis*

*par Christine Gilguy*

\* \* \*

## **Les contrôles fiscaux menés par Bercy ont laissé échapper près de 6 milliards d'euros en 2025 – Le Monde**

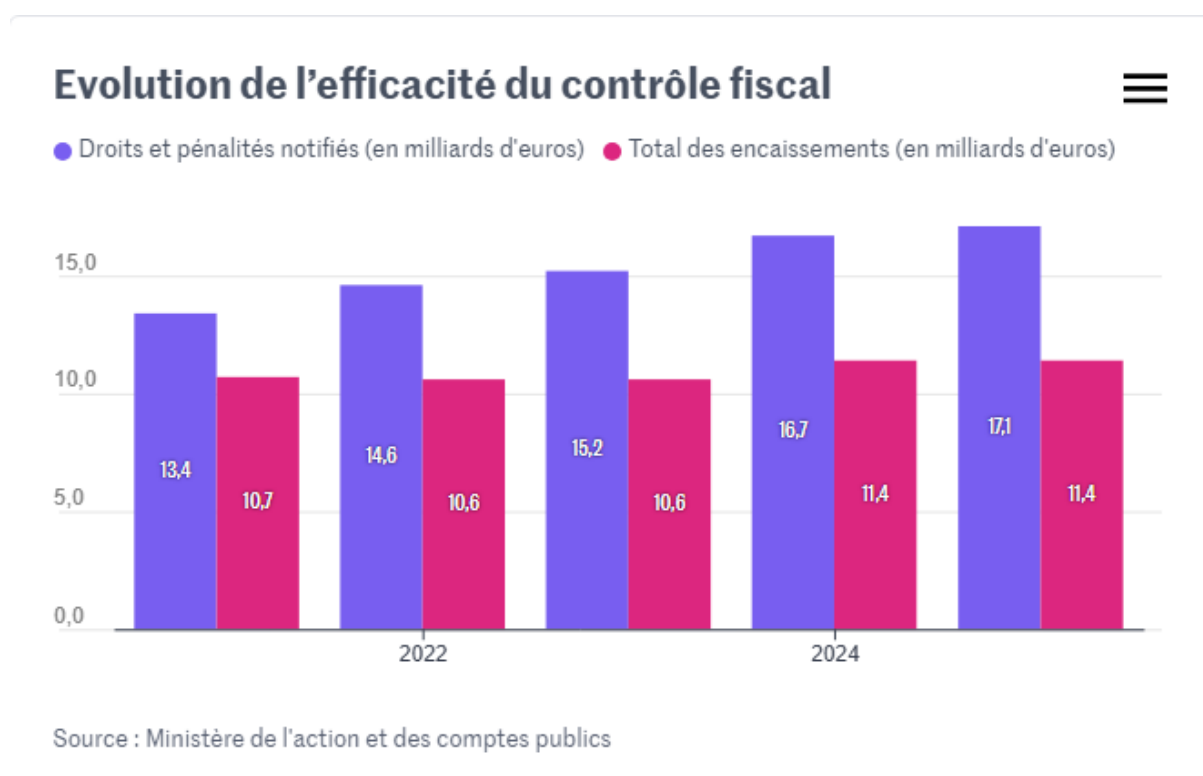
Sur les 17,1 milliards d'euros réclamés par l'administration fiscale aux contribuables particuliers et entreprises en 2025, seuls 11,4 milliards ont été encaissés par l'Etat.

L'intelligence artificielle (IA) ne fait pas tout. Le ministère de l'économie a présenté, mardi 7 avril, le bilan de sa campagne de contrôles fiscaux menés en 2025 auprès de particuliers et d'entreprises.

Si Bercy peut se féliciter d'un montant record de droits et pénalités demandés en recouvrement (17,1 milliards d'euros), le taux réellement encaissé accuse un léger repli (- 0,6 %). L'Etat n'a récupéré que 11,4 milliards d'euros qui lui étaient dus, soit un taux d'encaissement de 67 % : 5,7 milliards d'euros courent donc toujours dans la nature... En 2024, l'administration publique en avait récupéré autant, mais réclamait moins d'argent aux contribuables (16,7 milliards d'euros de recouvrement).

### Evolution de l'efficacité du contrôle fiscal

Tableau des données du graphique « Evolution de l'efficacité du contrôle fiscal »



Ces chiffres ne feront pas se dédire la Cour des comptes qui, [dans un rapport paru en décembre 2025](#), critiquait le résultat des campagnes de contrôle fiscal de Bercy, « *en baisse relative* » en dix ans. Le rendement des contrôles a chuté de 4,3 % à 2,8 % du montant des recettes fiscales de l'Etat entre 2015 et 2024.

Pourtant, depuis 2013, la France tente de muscler son jeu, en multipliant les textes législatifs et en armant ses agents vérificateurs d'outils technologiques, notamment d'IA. Elle a été utilisée dans plus de 57 % des contrôles visant des entreprises l'année dernière et 63 % de ceux sur des particuliers, permettant de notifier 2,8 milliards d'euros aux contribuables. Cependant, la montée en puissance de l'IA dissimule mal la baisse des moyens humains. Entre 2015 et 2024, les effectifs affectés au contrôle fiscal ont diminué de 19 %.

Alors que son [projet de loi contre la fraude fiscale et sociale vient d'obtenir le feu vert des députés](#), le ministère des finances se montre avare en chiffres. Tout juste sait-on que 34 % des contrôles effectués sur le terrain en 2025 en relevaient. La Cour des comptes s'alarmait pourtant déjà d'un manque de visibilité sur le sujet fin décembre.

Bien que le Conseil d'analyse économique, rattaché à Matignon, avance une fourchette très large, « *entre 14 et 52 milliards d'euros* » par an, la seule certitude est que les montants en jeu s'expriment en dizaine de milliards de d'euros. Mais personne ne peut dire s'ils s'approchent « *de 30 ou de 130 milliards d'euros* », recadrant la Cour dans son rapport.

### **Recours à des holdings**

De même, le ministère rappelle les efforts déployés par ses équipes en matière de contrôle des patrimoines des particuliers depuis 2023, sans avancer de chiffres précis. Il indique seulement que 249 millions d'euros supplémentaires ont été notifiés aux contribuables au titre de l'impôt sur le revenu, les contributions sociales, les droits d'enregistrement et l'impôt sur la fortune immobilière. Le sujet est pourtant explosif.

Un an après, les [propos de l'ancien ministre des finances Eric Lombard](#) sont encore dans tous les esprits. Dans un entretien à *Libération*, il avait affirmé que des « *milliers* » de grandes fortunes ne payaient aucun impôt sur le revenu car présentant un revenu fiscal de référence nul. Ces cas paradoxaux peuvent s'expliquer par la valorisation du patrimoine immobilier cumulé à des revenus faibles (des retraités par exemple), mais aussi le recours à des holdings pour loger ses revenus professionnels. Troisième option possible : la fraude.

La déclaration d'Eric Lombard avait conduit à une série de redressements fiscaux parmi les ménages fortunés. Sur les 13 335 foyers soumis à l'impôt sur la fortune immobilière (pour les patrimoines d'au moins 1,3 million d'euros), et qui [n'ont payé aucun impôt sur le revenu en 2024](#), seuls 1 900 à 2 600 redressements ont été notifiés en 2025.

[Gaétan Pierret](#)

\* \* \*

## **«Il y a eu un choix idéologique» : comment l'Europe a tourné le dos à sa production de gaz et de pétrole – Le Figaro**

**ANALYSE - Alors que la guerre au Moyen-Orient a remis en lumière l'insécurité énergétique du continent, le déclin de la production domestique d'énergies fossiles interroge.**

Quatre ans après le début de la guerre en Ukraine, qui avait provoqué un [choc énergétique](#) dont elle commençait tout juste à se remettre, l'Union européenne se retrouve de nouveau au pied du mur. Si un cessez-le-feu a été trouvé cette nuit entre les États-Unis et l'Iran, il ne suffit pas à effacer les tensions accumulées en cinq semaines d'escalade. Depuis le début du conflit les prix du gaz ont bondi de 70% en Europe et ceux du pétrole d'environ 60%, alourdissant la [facture énergétique](#) de plusieurs milliards d'euros pour les Vingt-Sept. Dépendante des importations pour la quasi-totalité de sa consommation d'hydrocarbures, l'Europe n'a que deux leviers à moyen terme :

multiplier les dispositifs coûteux de protection des consommateurs et tenter de réduire sa consommation. Une question se pose : le Vieux Continent aurait-il pu, au moins en partie, couvrir ses propres besoins en gaz et en pétrole ?

Si l'Europe n'a jamais été autosuffisante, les hydrocarbures extraits des fonds marins de la mer du Nord ont longtemps constitué une ressource complémentaire précieuse aux importations en provenance du Moyen-Orient. *«Concentrée autour de la Norvège, du Royaume-Uni et des Pays-Bas, la production européenne a atteint son pic à la charnière des années 2000, avant de se heurter à l'amenuisement des ressources exploitables»*, détaille Marc Antoine Eyl-Mazzega, directeur du Centre énergie et climat de l'Ifri. Culminant à près de 7 millions de barils par jour en 2000, la production pétrolière du continent a ensuite entamé un déclin particulièrement rapide, divisant par deux ses volumes mis sur le marché en l'espace d'une quinzaine d'années seulement.

### **«Basculement politico-juridique»**

En cause, notamment : la faible rentabilité de ces gisements face à l'offre saoudienne, russe ou américaine. *«Une exploitation n'est rentable que si les volumes récupérables sont suffisants pour amortir des coûts fixes, qui sont considérables, ce qui n'était plus le cas en mer du Nord»*, explique encore le directeur du Centre énergie et climat de l'Ifri. Aux conditions d'accès et à la complexité géologiques des champs disponibles, s'ajoutent, en Europe, des coûts salariaux élevés. *«Résultat : il s'avère rapidement plus rentable d'importer que de produire soi-même»*, poursuit-il.

Cependant, le déclin accéléré de la production européenne tient d'abord et avant tout au *«basculement politico-juridique qui s'opère lorsque l'UE adopte le paquet climat-énergie 2008, qui est ensuite entériné par le Pacte vert de 2019»*, estime de son côté Thierry Bros, professeur à Sciences Po Paris et spécialiste des questions énergétiques. *«La priorité devient la lutte contre le changement climatique, et toute production locale est découragée, à la fois par une fiscalité dissuasive et par l'absence totale de visibilité réglementaire.»* Le signal adressé au secteur financier est tout aussi net, avec notamment la décision de la Banque européenne d'investissement de cesser, à partir de 2021, de financer la plupart des nouveaux projets liés aux énergies fossiles. *«La chute des investissements dans les projets pétro-gaziers au sein de l'UE a accéléré la fermeture de nombreux sites»*, insiste le chercheur. *«Surtout, elle a freiné la recherche et l'innovation dans un secteur stratégique»*.

### **Gaz et pétrole de schiste**

En parallèle, la fermeture en 2023 de l'important gisement gazier de Groningue, aux Pays-Bas, en raison des séismes induits par son exploitation, et le renoncement de facto à l'exploitation du gaz de schiste ont refermé la porte à toute relance, alors même que les États-Unis se tournaient, au tournant des années 2010, vers les gisements «non-conventionnels» pour décupler leur production. *«Y renoncer se comprend d'un point de vue écologique, mais cela n'a fait que renforcer notre dépendance : d'abord au gaz russe, à 40% jusqu'en 2022, aujourd'hui aux GNL américains, qui exploite*

*une technologie que nous abhorrons»,* tacle le professeur. L'Europe recèlerait pourtant environ 8 % des réserves mondiales de gaz de schiste et 4 % de celles de pétrole, estime l'Agence internationale de l'énergie, dont une part non négligeable sur le territoire français.

Dans ce mouvement, c'est pourtant la France, forte notamment de sa production nucléaire, qui donne le ton : elle adopte dès 2011 la loi Jacob, qui interdit le recours à la fracturation hydraulique sur le territoire français, puis la loi Hulot de 2017, qui met fin à la recherche et l'exploitation des hydrocarbures en métropole comme dans les outre-mer à horizon 2040. Une interdiction qui alimente aujourd'hui les tensions en Guyane, territoire ultramarin français d'Amérique du Sud, alors que le Suriname et le Guyana voisins exploitent à plein leur potentiel pétrolier offshore sur la côte Atlantique.

### **Effet sur les prix**

Sans ces renoncements successifs, le Vieux continent aurait-il été mieux armé face au choc provoqué par la fermeture prolongée du détroit d'Ormuz ? *«Avec la guerre au Moyen-Orient, on parle d'un déficit de 10 millions de barils par jour : la production européenne aurait dans tous les cas été marginale par rapport aux volumes en jeu»,* relativise Marc-Antoine Eyl-Mazzega. En revanche, l'impact d'une production domestique, même modeste, sur la formation des prix aurait été plus sensible, estime Thierry Bros : *«Le cours du brut se fixe en fonction du baril marginal, c'est-à-dire le baril le plus coûteux encore nécessaire pour satisfaire la demande mondiale, et le maintien ne serait-ce que de 10% de la production européenne aurait contribué à desserrer cet étau.»*

C'est sans parler des recettes qu'auraient engrangées les producteurs européens, au niveau de prix actuels, s'ils avaient maintenu ne serait-ce que 10% de la consommation annuelle de gaz et de pétrole du continent. *«Un million de barils de pétrole par jour, ce qui n'est pas hors de portée, cela représente au bas mot 36 milliards d'euros de recettes annuelles supplémentaires»,* calcule le spécialiste. *«De la même manière, 40 milliards de mètres cubes de gaz produits par an ce sont, au prix actuel, près de 8 milliards d'euros dans notre poche. Autant d'argent que nous ne versons pas à des régimes autoritaires»,* insiste-t-il.

### **«Politique inconséquente»**

Au-delà de la facture, il y a un enjeu de souveraineté, souligne pour sa part Olivier Appert, ancien haut fonctionnaire et spécialiste des questions énergétiques à l'Ifri. *«Disposer d'une production domestique, même marginale, constitue un bouclier pour l'État en cas d'urgence, estime-t-il. C'était déjà la logique qui présidait, dans les années 1950-1960, au maintien du gisement de Lacq, dans les environs de Pau : il était moins rentable que les champs du Golfe, mais il constituait un actif stratégique».* Si l'on a renoncé à toute production domestique, *«c'est d'abord parce qu'il y a eu un choix idéologique et non économique»,* regrette l'ancien haut fonctionnaire.

Le principal paradoxe dans toute cette affaire ? C'est d'abord, soulignent les spécialistes, que l'Europe a laissé décliner sa production sans avoir cherché à réduire structurellement et durablement sa consommation d'énergies fossiles. *«Si l'on regarde*

*la courbe, ce n'est qu'en 2022, sous le choc brutal de l'explosion des prix, que la consommation d'hydrocarbures s'infléchit vraiment. Et dès 2023, elle repart», observe Thierry Bros. Les efforts d'électrification des usages et de l'appareil productif ont, eux, été minés par une «politique inconséquente», faite de «stop-and-go» et d'incitations fiscales indigentes voire contreproductives, renchérit Marc-Antoine Eyl-Mazzega. «Le gaz est aujourd'hui moins taxé que l'électricité !», s'étonne le spécialiste. En attendant, l'Europe encaisse de plein fouet un choc énergétique qu'elle semble, une fois de plus, n'avoir pas préparé.*

\* \* \*

*Pour adhérer à notre syndicat, il suffit de remplir et de renvoyer ce [bulletin d'adhésion 2025](#) accompagné du paiement correspondant.*