

Du kérosène il y en a, en tout cas à Cointrin

TRANSPORT AÉRIEN Les prix du carburant ont explosé, incitant de nombreuses compagnies à réduire leurs vols tandis que les offres américaine et africaine pallient les pertes du Moyen-Orient. Le marché s'est ajusté, mais il y a quand même des craintes pour l'été

RICHARD ÉTIENNE

Tout est calme dans les locaux de l'entreprise genevoise Sapro, hier en matinée. Le personnel boit du café et le directeur a du temps pour recevoir un journaliste. L'entreprise s'occupe du transport des produits pétroliers sur la partie suisse de l'oléoduc qui relie des raffineries du sud de la France aux citernes de Vernier. Le tuyau achemine de l'essence, du diesel, du mazout mais surtout du kérosène, le carburant de l'aviation, qu'on appelle ici Jet A-1.

«La ressource est là, il n'y a pas de problème, pas de pression particulière sur le produit», affirme Thomas Uriot, le directeur de Sapro. «On ressent une baisse de la demande, sans doute parce que des vols ont été supprimés, mais rien de plus.»

Du côté de chez Saraco et GFS, on tient le même discours. Saraco est l'entreprise qui livre le kérosène à l'aéroport de Genève, des citernes verniolanes à son stockage sous le tarmac. GFS ravitaille les aéronefs. «En l'état de nos informations, nous n'avons pas d'indication de difficultés à Genève Aéroport», renchérit le service de presse de l'aéroport.

Contraste saisissant

Cette tranquillité, sur les trois derniers maillons de la chaîne d'approvisionnement du kérosène à Cointrin, contraste avec l'ambiance générale. La presse internationale fait état de menaces de pénuries graves. Outre-Atlantique, Spirit Airlines vient de faire faillite et est considérée par l'agence Reuters comme la première victime du secteur de la fermeture du détroit d'Ormuz. Ces deux dernières semaines, les compagnies aériennes du monde entier ont supprimé 2 millions de places de leurs programmes de vols pour le mois de mai, rapporte le *Financial Times*.

«Si la crise perdure, il y aura un impact pour l'Europe. Il sera plus important pour le diesel et le kérosène, des carburants que les raffi-

neries européennes produisent peu et importent beaucoup du Moyen-Orient», indiquait au *Temps* à la mi-avril Russell Hardy, le patron du négociant Vitol. Son homologue chez TotalEnergies, Patrick Pouyanné, évoquait en même temps un risque imminent de pénurie de kérosène si le blocage du détroit d'Ormuz devait se poursuivre.

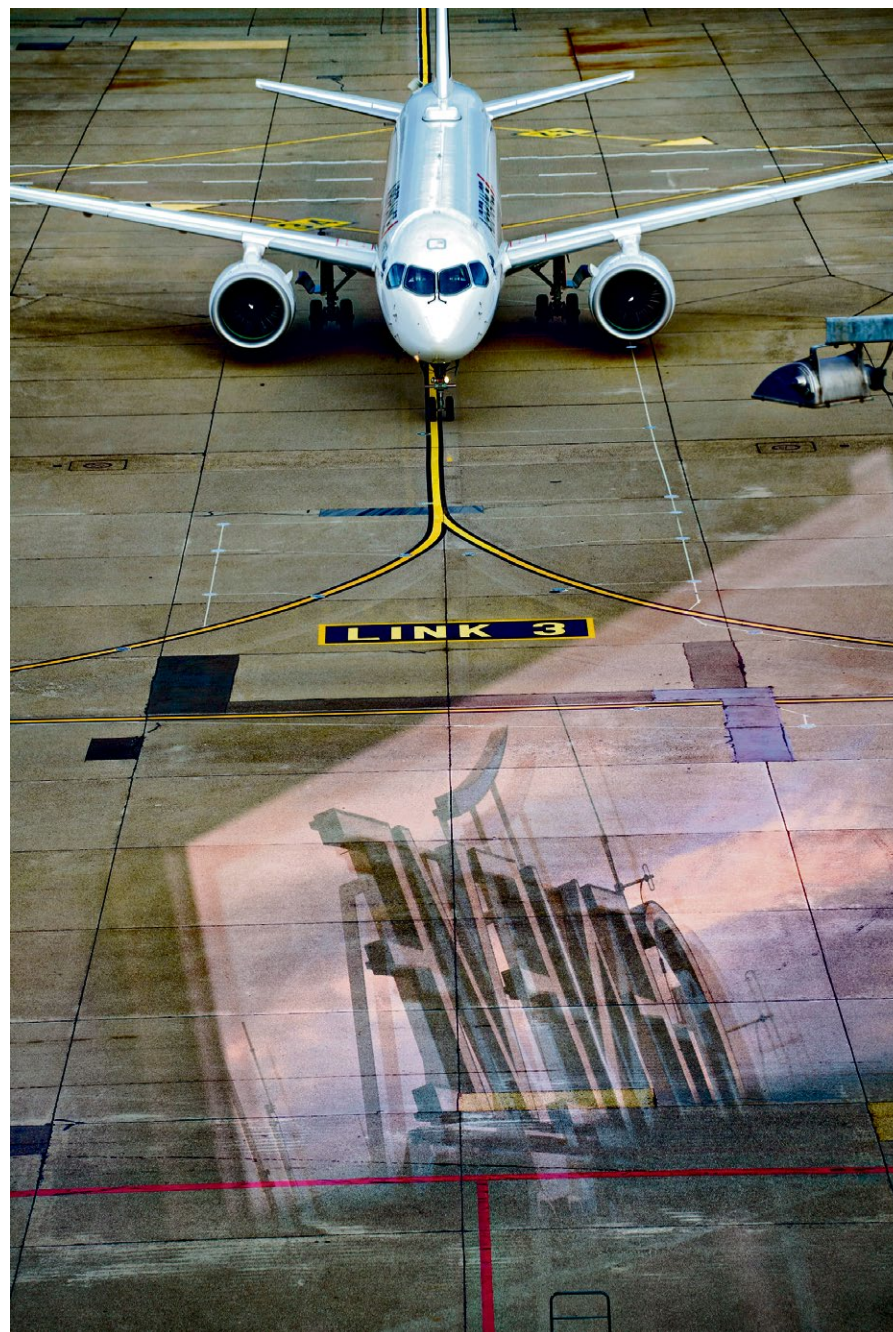
«On ressent une baisse de la demande, sans doute parce que des vols ont été supprimés, mais rien de plus»

THOMAS URIOT, DIRECTEUR DE SAPPRO

A Vernier, Thomas Uriot avoue recevoir de nombreux appels de Carbura, l'association chargée par la Confédération de s'assurer que la Suisse dispose des réserves stratégiques requises en produits pétroliers. Olivier Kneuss, directeur de Saraco, dit avoir été beaucoup sollicité par des médias ces derniers temps et «il ne sait pas quoi leur dire car il n'y a pas de crise». Tous deux admettent qu'ils ignorent pendant combien de temps l'approvisionnement paraît garanti à Genève.

Pendant combien de temps? En Suisse, six vendeurs dominent le marché du kérosène, directement vendu aux compagnies aériennes: TotalEnergies (qui serait le principal), BP, Shell, Eni, le koweïtien Q8 et l'américain World Fuel Services.

Contacté, TotalEnergies n'a pas souhaité faire de commentaires. Mais plusieurs sources actives dans le monde du pétrole nous ont renseignés. Selon elles, les prix ont quasiment doublé depuis le début de la guerre, ce qui a généré une baisse de la demande et a de facto réduit les menaces de pénurie. A



La hausse des prix du carburant a généré une baisse de la demande, réduisant de facto les menaces de pénurie. (AÉROPORT DE GENÈVE, 4 OCTOBRE 2024/DAVID WAGNIÈRES POUR LE TEMPS)

Genève, «on est entre 6 et 10% de baisse des volumes en avril», signale Olivier Kneuss.

L'offre s'est aussi ajustée. Les raffineries européennes tournent au maximum de leur capacité, la production des Etats-Unis a explosé,

tout comme celle de l'importante usine de Dangote, au Nigeria. «D'ici à la fin mai, l'offre est garantie», selon une source. Un négociant à Genève se dit par contre inquiet pour cet été quand la demande devrait remonter car les raffineries

européennes, américaines et africaines – pourront difficilement encore augmenter la cadence.

«A ce jour, l'approvisionnement est assuré sur nos sites de Zurich et de Genève», indique une porte-parole de Swiss. Elle précise

que la compagnie opère ses vols comme prévu et qu'aucune adaptation n'est envisagée à l'heure actuelle. «Nos besoins en kérosène pour 2026 sont couverts à 80% et à 40% pour 2027», précise-t-elle.

EasyJet ne constate «aucune perturbation dans l'approvisionnement en carburant et continue d'assurer ses vols comme d'habitude». Le transporteur a lancé une offre appelée «Réservez en toute confiance», qui doit garantir que le prix des vols et des séjours restera fixe une fois la réservation effectuée et qu'aucune surtaxe de carburant ne sera ajoutée.

Un demi-milliard de litres

Chez Sapro, l'oléoduc était vide hier mais, là encore, il n'y a rien d'anormal à signaler. La prochaine livraison est prévue pour dimanche. Ici, les livraisons s'effectuent en général selon de longs cycles, d'une douzaine de jours chacun. Il y a une trentaine de cycles par an. La totalité du Jet A-1 utilisé à l'aéroport de Genève, qui se situe à moins de 2 kilomètres, passe par le SPMR – le nom du tuyau reliant le sud de la France aux citernes verniolanes. Saraco prend ensuite le relais en acheminant le carburant sur un oléoduc baptisé «feeder pipeline» avant qu'il ne soit mis à la disposition de GFS, la société qui ravitaille les aéronefs.

«En temps normal, le kérosène représente entre 30 et 40% du coût d'un vol. Désormais, c'est plus encore et cela explique pourquoi de nombreuses compagnies réduisent leurs vols. Si les avions ne sont pas remplis, c'est d'autant moins rentable», selon Philippe Distel, le directeur de GFS. Ce groupe de 44 employés livre en moyenne un demi-milliard de litres par an, un chiffre qui, selon son patron, pourrait baisser en 2026. Il faut compter environ 4000 litres pour les besoins d'un vol reliant Genève à Nice et le chargement dure une douzaine de minutes. Le plein d'un appareil volant vers Pékin requiert 90000 litres et est effectué en une petite heure. ■