

Le transport aérien redoute une pénurie de kérosène



Un véhicule de ravitaillement en kérosène, à l'aéroport de Munich (Allemagne), le 14 avril. KARL-JOSEF HILDENBRAND/PICTURE ALLIANCE VIA GETTY IMAGES

○

éric Béziat

La guerre au Moyen-Orient fait flamber les prix du carburant. Des centaines de vols sont déjà annulés partout dans le monde pour mai

Les vacanciers auront-ils des avions cet été ? La question, qui aurait pu paraître incongrue avant le 28 février et le déclenchement de la guerre au Moyen-Orient, commence à se poser sérieusement en ce mois d'avril. Elle est directement liée à la disponibilité du kérosène – ainsi qu'à son prix – pour les quelque 100 000 avions civils commerciaux qui décollent chaque jour dans le monde.

Les signaux se sont multipliés ces derniers jours, révélant une fébrilité croissante des acteurs du secteur, alors que vient de commencer la saison dite « d'été » (qui va jusqu'à octobre), celle du pic annuel de l'activité. Ainsi, chaque jour, la liste des programmes de réduction de vols publiée par les compagnies aériennes s'allonge.

Ces délestages sont liés aux problématiques de pénurie de « jet fuel ». L'un des communiqués les plus marquants, jeudi 16 avril, est venu du groupe Air France-KLM, au sein duquel la compagnie néerlandaise a annoncé la suppression de 80 allers-retours au départ de l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol en mai. En revanche, ni Air France ni Transavia n'ont annoncé de diminution de leurs plans de vol.

Air Canada a pour sa part prévenu, vendredi 17 avril, de l'annulation de ses vols depuis Montréal et Toronto vers l'aéroport John F. Kennedy de New York. Avant elle, Lufthansa, la plus grande compagnie européenne, avait fermé, jeudi, sa filiale CityLine, immobilisant 27 avions, et cloué au sol ses vieux gros-porteurs gourmands en carburant. A ce cercle de plus en plus large, on peut ajouter de façon non exhaustive : United Airlines, Cathay Pacific, Qantas, SAS, Air New Zealand, et des compagnies low cost comme Norse Atlantic Airways, Volotea, AirAsia...

Cette vague d'annonces s'ajoute aux perturbations majeures que connaissent depuis la fin du mois de février les très gros acteurs du Golfe (Emirates, Etihad Airways, Qatar Airways) et aux fermetures de dessertes dans la zone de guerre : Tel-Aviv, Beyrouth, Dubaï et Riyad, par exemple pour Air France. Conséquence : l'expansion du transport aérien s'en trouve bridée. En mai, la croissance de l'offre mondiale de sièges va être réduite de moitié par rapport aux prévisions d'avant conflit (passant de + 6,6 % à + 3,4 %), selon les données compilées par la société d'analyse Cirium.

Ce cabinet, qui fait référence dans le secteur, a calculé que 19 des 20 principales compagnies mondiales (sauf Turkish Airlines) ont programmé des réductions de capacité en mai. En mars, avant l'emballement de l'inquiétude début avril, les annulations de vols avaient augmenté de 111 % par rapport à février. Même si on exclut de cette statistique le cas extrême du transport aérien au Moyen-Orient, la hausse des suppressions de dessertes dans le reste du monde atteint + 36 %. Le trou d'air est mondial. Et il est considérable.

Vive inquiétude économique

Derrière ce mouvement d'annulations, deux préoccupations se superposent : l'une logistique et l'autre économique. La première est tout simplement la peur de la panne sèche. « Contrairement aux autres modes de transport, l'aviation est entièrement tributaire d'un seul produit énergétique, ce fameux kérosène – le Jet-A1 selon la terminologie du secteur », explique Marc Rochet, président du cabinet de conseil Aérogestion. Or, 40 % du kérosène mondial transitait jusqu'ici par le détroit d'Ormuz.

Du côté des énergéticiens, les récentes prises de parole n'ont rien pour rassurer, malgré la trêve entre l'Iran et les Etats-Unis et l'annonce d'une réouverture du détroit d'Ormuz par le régime des mollahs vendredi, presque aussitôt refermé dans la confusion. Le directeur de l'Agence internationale de l'énergie, Fatih Birol, a ainsi déclaré, jeudi, que l'Europe disposait encore de « *peut-être six semaines* » de réserves de kérosène.

Quelques événements localisés ont ajouté à l'affolement : une baisse de 50 % des volumes de kérosène fournis à des aéroports du Benelux entre le 18 et le 27 mars, dont celui de Liège (Belgique) et, surtout, une livraison manquante en Italie qui a conduit, le 5 avril, à des restrictions de carburant dans plusieurs aéroports italiens, incluant Bologne, Milan et Venise.

Cette petite musique de la pénurie a convaincu Olivier Jankovec, directeur général d'Airports Council International Europe, association professionnelle qui représente les intérêts des aéroports européens, d'adresser, le 9 avril, une lettre aux commissaires européens des transports et de l'énergie. Ce message souligne « *les préoccupations croissantes de l'industrie aéroportuaire concernant la disponibilité du carburant aviation* ». « *Si le passage par le détroit d'Ormuz ne reprend pas de manière stable dans les trois semaines, une pénurie systémique deviendra probable dans l'Union européenne [UE]* », alerte la missive qui appelle Bruxelles à apporter des réponses à la situation. Une réunion informelle des ministres des transports des Vingt-Sept est d'ailleurs prévue, mardi 21 avril, pour évoquer l'incidence du conflit au Moyen-Orient sur les transports dans l'UE.

Les acteurs de terrain ne voient toutefois pas poindre de menace immédiate concernant la disponibilité concrète du carburant d'aviation. « *Aucune compagnie aérienne française n'a constaté de problème d'approvisionnement en kérosène dans aucune de ses escales* », déclare Pascal de Izaguirre, président de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers et dirigeant de la compagnie Corsair.

A la direction générale de l'aviation civile (DGAC), on indique que rien de préoccupant n'est à signaler, ni à Roissy - Charles-de-Gaulle, qui représente les trois quarts du kérosène vendu en France et qui reçoit son lot de jet fuel par oléoduc depuis Le Havre (Seine-Maritime), ni dans aucun des aéroports de métropole et d'outre-mer. « *Les cuves contiennent l'équivalent d'une semaine de consommation*, précise Chems Chkioua, le directeur général de l'aviation civile. *Et les aéroports français ont sécurisé des contrats de livraison donnant de la visibilité sur environ un mois.* » La DGAC se dit toutefois vigilante et pourrait, en cas de dégradation, faciliter les suppressions de vols non indispensables en évitant que les compagnies qui allègent leurs programmes perdent leurs créneaux horaires.

Ces délestages pourraient d'ailleurs s'accélérer, car l'inquiétude économique, elle, reste particulièrement vive. C'est l'autre conséquence de la pénurie : le coût du carburant a plus que doublé depuis la période précédant les hostilités. Pour un vol Paris-Bangkok (65 tonnes de kérosène brûlées), on dépensait moins de 50 000 dollars (42 000 euros) avant le conflit. Aux cours du 17 avril, la facture pouvait se monter pour la même destination à 104 000 dollars, pour les compagnies qui ne s'étaient pas couvertes contre les hausses.

Hausses de prix tous azimuts

« *Tout vol que nous effectuons à la limite de la rentabilité, et qui ne génère peut-être pas les rendements escomptés, sera probablement réévalué* », a déclaré, le 14 avril, lors d'un sommet sur l'aviation à Londres, Ed Bastian, directeur général de la compagnie américaine Delta, en annonçant une hausse de ses coûts de carburant de 2,5 milliards de dollars au deuxième trimestre. La totalité des managers de l'aérien ont largement commencé cette revue des programmes, et les suppressions annoncées ont toutes pour but de protéger des trésoreries mises à mal. Avant la guerre, le kérosène représentait, en moyenne, plus d'un quart des coûts d'une compagnie. Et l'étau se resserre d'autant plus que les dispositifs de couverture financière s'affaiblissent au fur et à mesure que le temps passe.

L'autre conséquence immédiate pour les voyageurs – en dehors du risque d'annulation de vols –, ce sont des hausses de prix tous azimuts, destinées à compenser une part des conséquences financières de la crise, et que tous les transporteurs ont commencé à mettre en place. « *Les augmentations sont limitées pour éviter qu'elles n'aient un impact trop fort sur les intentions de voyage*, souligne Pascal de Izaguirre. *Mais elles pourraient durer au-delà de la guerre, car il y a un effet retard, une grande partie des voyageurs actuellement transportés ayant réservé et payé leurs billets avant les hausses de prix.* »

En dehors des problèmes énergétiques et de leurs conséquences immédiates, d'autres soubresauts du secteur sont en germe : réorientation des flux de voyages vers les Amériques, disparition des compagnies les plus fragiles, remise en cause du système des grands hubs du Moyen-Orient, voire une guerre des prix lancée par les transporteurs du Golfe pour retrouver leurs parts de marché... En résumé, dit Marc Rochet, « *c'est un tremblement de terre et ses répliques vont durer* ».