

# Le kérosène coûte deux fois plus cher, les passagers paient déjà la facture

**Guerre contre l'Iran** Swiss et Edelweiss ajustent leur taxe «internationale» avec des surcharges pouvant atteindre 40% du billet. Pour l'instant, aucune adaptation des programmes de vols n'est prévue à Genève ou à Zurich.

Pierre-Alexandre Sallier

Un mois après l'escalade des bombardements israélo-américains sur l'Iran – et le blocage, en représailles, des cargos chargés de *jet fuel* distillé dans les raffineries du golfe Persique – la crainte de rupture d'approvisionnement se dessine. D'abord dans les aéroports d'Asie. Puis sur le Vieux-Continent. Peut-être d'ici à la fin avril, si le trafic maritime ne repart pas dans le détroit d'Ormuz, estiment des marchands d'hydrocarbures interrogés par le «Financial Times».

Pour les compagnies aériennes, le budget carburant – leur premier poste de dépenses – est en passe de devenir hors de contrôle. Et les pousse à revoir leurs tarifs. Voire, déjà, les fréquences de leurs liaisons.

Au Royaume-Uni, une dernière cargaison de kérosène du Moyen-Orient destiné aux aéroports du pays est attendue cette semaine. Ensuite, «aucun autre supertanker prévu n'est actuellement sur l'eau», prévient le quotidien financier britannique.

Depuis qu'elle a arrêté de se fournir en Russie, l'Europe importe plus de 40% de son kérosène du Moyen-Orient. Elle doit maintenant trouver en urgence de nouvelles alternatives et surenchérir pour des cargaisons venant des États-Unis ou du Nigeria.

Résultat, le prix exigé pour une tonne de *jet fuel* a déjà doublé depuis le 28 février. En fin de semaine dernière, il était supérieur de 120% à celui affiché l'an dernier, à la même époque.

## Attention à la surtaxe «internationale» de Swiss

Aux États-Unis, le constat est brutal. Delta – qui dispose pourtant de sa propre raffinerie – mais surtout United et American Airlines accusent déjà un surcoût de 400 millions de dollars pour le seul mois de mars. Et devront le reporter sur les passagers. En Europe, Air France a fait le choix d'augmenter automatiquement le prix de ses billets de 50 à 100 euros.

En Suisse, les transporteurs ajustent une «surtaxe internationale» qui ne dit pas son nom. Elle sert essentiellement à amortir l'impact sur leurs marges du renchérissement du carburant, même si ce dernier est commandé des mois à l'avance.

Swiss et Edelweiss viennent de rehausser cette taxe. Afin de «compenser une partie des frais sur lesquels nous n'avons au-



Si les aéroports asiatiques sont en première ligne, il n'y a pas encore de menace sur ceux de Cointrin et Kloten. Laurent Guiraud

cune influence», explique-t-on au sein de la compagnie à la croix blanche.

## Avec Swiss, un surcoût de près de 40% du billet

À combien se monte cet ajustement? Son montant «varie en fonction de la distance du vol», se contente de préciser une porte-parole. Dans les faits, la majoration de cette taxe opaque – qui se cache, selon les compagnies, sous le nom de «*fuel surcharge*» ou de «*carrier imposed surcharge*» (surcoût imposé par le transporteur) – peut être importante.

Une rapide vérification mardi sur un portail de tarification aérienne laisse apparaître deux «*carrier-imposed surcharge YQ*» et «*YR*» – de 375 francs et 16 fr. 50 – pour un aller-retour direct avec Swiss entre Genève et New-York à 885 fr. 90, sur la première semaine de juillet, en classe Eco. Soit, au total, plus de 40% du billet. Autre exemple, toujours avec Swiss: pour un aller-retour à 221 fr. 15 à Majorque sur la première semaine de septembre, ces charges totalisent 39 fr. 50, environ 20% du tarif total.

Du côté d'Easyjet, on indique «ne pas appliquer de surcoûts liés au carburant». Un porte-parole indique que la compagnie orange est «bien couverte contre la hausse des prix du carburant

– à plus de 80% (*ndlr: de ses besoins*) pour le trimestre en cours, qui s'achève en mars». Ce qui laisse ouverte une intégration du surcoût dès... ce mercredi. «Nous évitons les conjectures sur l'impact potentiel sur le prix des billets, car celui-ci dépend d'une multitude de facteurs différents», répond ce représentant.

## Seuls les billets émis sont protégés

Et pour ceux qui ont déjà réservé leur billet? Juridiquement, le passager d'un vol «sec» est censé être protégé. La surcharge ne s'appliquerait que sur les billets achetés après l'annonce d'une hausse des tarifs... Enfin, pas tout à fait.

«Si le billet a bien été émis avant que le supplément carburant soit annoncé, il ne sera pas impacté», explique Olivier Emch, directeur général de l'agence Executive travel. «Par contre, si vous aviez uniquement une réservation et que le billet n'était pas émis, alors oui, un éventuel supplément carburant peut encore être imposé», prévient ce dernier.

«Pour cette raison, nous avons recommandé à nos clients l'émission immédiate des billets – du moins à tous ceux qui étaient certains de voyager, afin de leur éviter d'encourir d'éventuelles pénalités d'annulation ou chan-

gement de vol», ajoute celui qui préside l'association des agences de voyages de Genève.

Au-delà du prix, c'est la structure même du trafic qui se fragilise. La compagnie scandinave SAS a déjà ouvert le bal des annulations, avec un millier de vols supprimés pour avril, soit plus d'un jour de trafic complet. United Airlines réduit également la voilure de 5%, ciblant prioritairement les vols de nuit ou de mi-

## L'Iran veut des garanties

«Nous avons la volonté nécessaire pour mettre fin au conflit, à condition que les conditions essentielles soient réunies, en particulier les garanties nécessaires pour empêcher la répétition de l'agression», a affirmé le président iranien, Massoud Pezeshkian, lors d'une conversation téléphonique avec le président du Conseil européen, António Costa. Le dirigeant a ainsi réitéré l'une des exigences clés posées par la République islamique pour un arrêt des hostilités, avec la fin de «l'agression», le versement de compensations financières, la définition claire des responsabilités et un arrêt des hostilités sur tous les fronts. «La solution pour normaliser la situation est la cessation» de l'offensive américano-israélienne, a également souligné Massoud Pezeshkian. (AFP)

lieu de semaine. La stratégie vise à sacrifier les vols courts pour sanctuariser les long-courriers, plus rentables. Mais même sur les destinations lointaines, l'incertitude règne. Décoller vers Bangkok ou Tokyo reste possible, mais la menace d'y rester bloqué est en train de monter. «Nous suivons l'évolution de la situation avec une grande attention – si des pénuries devaient survenir, nous nous attendons à ce qu'elles apparaissent en priorité en Asie», indique une représentante de Swiss.

Pour l'instant, la filiale de Lufthansa indique «ne pas constater de restrictions concrètes pour les opérations aériennes sur [ses] destinations». Et «aucune adaptation de [son] programme de vols n'est prévue en ce qui concerne l'approvisionnement en kérosène». Pas de menace non plus sur les aéroports de Cointrin et Kloten où «l'approvisionnement est assuré».

Même constat du côté de la compagnie charter helvétique. «Dans certains cas, des ajustements opérationnels – comme des modifications d'itinéraires – peuvent survenir mais jusqu'à présent, aucune réduction de capacité, escale ou annulation n'a dû être prise en raison de la situation de l'approvisionnement en carburant», assure le porte-parole d'Edelweiss.