

# La crise au Moyen-Orient rapatrie les voyageurs vers l'Europe, mais vers quelles destinations?

**Vacances d'été** L'instabilité géopolitique et le prix du carburant incitent les touristes à planifier des voyages sur le Vieux-Continent. Des lieux de villégiature perçus comme accessibles et stables. Tour d'horizon.

Judith Monfrini

Hotelplan, Kuoni, Migros vacances et Helvetic tours, les poids lourds du voyage en Suisse, le disent: d'une manière générale, ils constatent une demande accrue pour les destinations européennes, en particulier dans la région de la Méditerranée occidentale.

De nombreux voyageurs privilégient actuellement des destinations «facilement accessibles et perçues comme stables». Plusieurs facteurs jouent ici un rôle: outre la situation géopolitique, l'évolution des prix, notamment due à la hausse des coûts du carburant, influence également les choix de voyage.

## Espagne et Portugal en tête

Si les voyageurs ne constatent pas «une augmentation uniforme des prix actuellement», ils confirment une très forte demande pour des destinations telles que l'Espagne ou le Portugal. «Cela peut avoir tendance à entraîner une hausse des prix dans des régions très prisées, comme les Baléares (ndlr: Majorque et Minorque) ou les Canaries», indiquent-ils. L'augmentation des prix du kérosène ainsi que les capacités limitées ont également un impact sur les tarifs. «Dans l'ensemble, l'évolution dépend forcément de l'offre et de la demande. Qui, elle, varie en fonction de la période et de la destination.»

La Grèce, la Turquie ou Chypre suscitent un peu moins d'intérêt que les destinations classiques de la Méditerranée occidentale. «Cela s'explique peut-être par la proximité géographique de ces pays avec le Moyen-Orient, actuellement en crise, relèvent les voyageurs. Certains voyageurs préfèrent actuellement des destinations plus éloignées et perçues comme particulièrement stables,

«La situation reste en constante évolution et les prix peuvent rapidement grimper, en particulier pour les destinations très recherchées.»

## Les voyageurs

mais ces pays restent des destinations touristiques attrayantes, avec une offre de qualité et un excellent rapport qualité-prix.»

La recommandation pour cet été est de ne pas trop attendre pour réserver si les voyageurs trouvent une offre intéressante. «La situation reste en constante évolution et les prix peuvent rapidement grimper, en particulier pour les destinations très recherchées.» Sans surprise, en Europe, ce sont surtout les destinations du sud (Espagne, Italie, Portugal et Malte) qui sont actuellement privilégiées. Les voyageurs recommandent à ceux qui cherchent un meilleur rapport qualité-prix de choisir les Balkans, l'Albanie et le Monténégro, ou la Bulgarie, ou encore les petites îles grecques.

Parmi les tendances de cette année se trouvent aussi le «coolcation», soit les voyages dans des régions plus fraîches comme la Norvège, l'Écosse ou l'Islande, ainsi que le «slow travel», comme les voyages en train.

## Le prix des voyages d'affaires prend l'ascenseur

Olivier Emch, CEO d'Executive Travel et membre du comité de la Fédération suisse du voyage, constate surtout des surcharges «fioulu» pour les voyages d'affaires. «Si cette hausse est cohérente, elle n'est pas anodine, elle est comprise entre 200 et 400 francs de surcoût.» Les conditions d'annulation pour les long-courriers sont également plus onéreuses, selon le professionnel. «L'annulation d'un billet en classe affaires pour l'Asie peut coûter jusqu'à 1000 francs, alors qu'un billet de cette catégorie se situe dans une fourchette entre 4000 et 8000 francs. Les entreprises choisissent ce type de billet, notamment pour pouvoir annuler sans frais.» Les voyages en Asie seraient davantage impactés par les hausses que ceux d'est en ouest, où

le trafic est moins perturbé. Olivier Emch souligne que la situation actuelle est difficile pour les compagnies d'aviation. «Les gens changent leurs billets ou annulent leurs vols.» Lufthansa a récemment adapté ses prix. Les annulations sont facturées jusqu'à 1500 francs en première classe, 1000 francs en classe affaires et 500 en classe économie. Un casse-tête pour les entreprises romandes, où le voyage d'affaires représente des millions de dépenses annuelles. «Ces frais d'annulation sont dissuasifs, les compagnies aériennes devraient plutôt encourager les sociétés à voyager. La perte de quarante sièges vides en classe affaires ou en première classe ne sera de toute manière pas compensée par des frais d'annulation», conclut-il. (JMO)



La plage de la Barceloneta en Espagne, ici au début de ce mois d'avril, est très prisée des touristes et des locaux. Paco Freire/Imago/Zuma Press

## L'alimentation de l'aéroport de Genève résiste au choc pétrolier

Pour ceux ayant prévu de prendre l'avion ces prochaines semaines, la menace était jusque-là de voir leur billet grevé d'une lourde surtaxe sur les carburants. Depuis une semaine, les craintes sont d'un autre ordre: ne plus décoller, en raison d'une pénurie de kérosène qui pourrait menacer l'Europe dès la fin du mois.

Un choc confirmé vendredi par l'organisation mondiale des compagnies aériennes, l'IATA, qui appelle à l'établissement de plans de rationnement coordonnés. À ce stade, la menace dépend de la logistique propre à chaque aéroport. À Genève, «nous ne percevons pas de signe de pénurie du jet fuel sur l'aéroport, nos fournisseurs indiquent que la ressource est là jusqu'à fin avril et au-delà», tempère Thomas Uriot, directeur général de Sapro SA, la société qui gère l'oléoduc alimentant les citernes de Vernier.

## L'Europe coupée du tiers de son kérosène

L'alerte est venue le 10 avril d'une lettre de l'association des aéroports ACI Europe prévenant la Commission européenne qu'une «pénurie systémique de carburant d'aviation deviendra une réalité si le détroit d'Ormuz ne rouvre pas dans les trois premières semaines». Nous y sommes presque.

«Nous ne percevons pas de signe de pénurie du jet fuel sur l'aéroport, nos fournisseurs indiquent que la ressource est là jusqu'à fin avril et au-delà.»

Thomas Uriot  
Directeur général de Sapro SA

Une menace confirmée la semaine dernière par le rapport mensuel de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), selon laquelle environ le tiers du carburant d'aviation utilisé en Europe est arrivé l'an dernier par supertankers – en grande partie du Moyen-Orient. Le reste a été distillé directement par les raffineries du continent.

Seule échappatoire, aux yeux de l'AIE, remplacer au plus vite le kérosène venant de raffineries du golfe Persique, coupées du monde. Ce mardi, l'Union européenne a dit envisager d'importer du kérosène des États-Unis, tout en répétant qu'il n'y a, pour l'heure, «aucune pénurie». Premier utilisateur de la région – en

raison de l'importance de l'aéroport d'Heathrow –, le Royaume-Uni est aussi l'un des premiers menacés: il importe plus des deux tiers de son kérosène, selon l'AIE.

## Cointrin s'appuie sur la raffinerie de Fos

À Genève, le tuyau qui arrive de la frontière française voit passer environ un demi-million de mètres cubes de kérosène chaque année. Il assure la totalité de la fourniture de l'aéroport de Cointrin. Si une partie de ce carburant est déchargée par bateau à Fos-sur-Mer, la majorité reste distillée dans la raffinerie de ce port de l'agglomération marseillaise ainsi que dans celle de Feyzin, près de Lyon. Le site de Fos a été racheté en 2024 par Rhône Energies, société établie à Genève par le géant du négoce Trafigura et son partenaire Entara.

Après vérification, le responsable de Sapro confirme ce mardi «qu'aucun de nos partenaires [sur ces sites de raffinage] ne fait état d'inquiétudes quant à un ralentissement de leur approvisionnement dans les semaines à venir».

L'éventualité d'une rupture d'approvisionnement dépendra des stocks mobilisables en Europe. «Si leur niveau ne permet pas de couvrir 23 jours de besoins, des pénuries pourraient

apparaître dans certains aéroports, conduisant à des annulations de vols», a prévenu l'AIE.

La France, qui ne constate pas de «difficulté» pour l'approvisionnement des compagnies aériennes, pourrait libérer une partie de ses stocks stratégiques en cas de «problèmes de volume», a assuré dimanche sur BFMTV. En Allemagne 50'000 tonnes de kérosène ont déjà été ainsi libérées.

En Suisse, «des mesures sont prêtes dans l'éventualité d'une pénurie», a indiqué la semaine dernière l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE). La loi lui impose de disposer de 90 jours de kérosène, mais le «Tages-Anzeiger» révélait ce mardi que ces stocks ne sont que de 72 jours.

À Genève, le directeur de Sapro souligne ne pas avoir reçu de fortes augmentations des commandes pour le kérosène arrivant via son pipeline – ce qui indique que les réserves des citernes de Vernier n'ont «pas diminué». «On constate au contraire une baisse de la consommation ces dernières semaines», ajoute Thomas Uriot. Notamment en raison de la suspension des vols partant par les hubs aéroportuaires des Émirats.

Pierre-Alexandre Sallier