

signé un si gros contrat, avec la Chine, qu'il a dû être avalisé par son assemblée générale, ajoute Teva Meyer. Cela signifie que ce contrat représente au moins 50% de la valeur marchande de Kazatomprom."

2 Un vrai risque à long terme

Mais une pénurie d'uranium pourrait-elle réellement mettre des centrales nucléaires à l'arrêt en Europe et aux USA? Selon Bryn Windsor, "il ne va pas y avoir de problème demain". De son côté, Teva Meyer estime qu'il n'y aura pas de pénurie "à court et moyen termes".

"Le marché de l'uranium est très différent des marchés du gaz et du pétrole, déclare Teva Meyer. Le gaz et le pétrole sont consommés peu de temps après leur extraction. La perte d'un fournisseur peut donc avoir des conséquences très rapidement. Pour l'uranium, les temporalités sont très différentes. Entre le moment où l'uranium est extrait et le moment où il est chargé dans un réacteur, il s'écoule parfois plusieurs années. En outre, il est possible de constituer de gros stocks d'uranium. La France, par exemple, dispose de quatre années de consommation en stock. La perte d'un fournisseur d'uranium n'est donc pas ressentie immédiatement."

Néanmoins, d'ici à 2040-2050, certains problèmes pourraient survenir. "Il faut savoir que l'extraction de l'uranium ne représente aujourd'hui que 75% de la consommation des centrales nucléaires, déclare Teva Meyer. Cela signifie qu'actuellement, on n'extrait pas assez d'uranium et qu'il faut aller puiser dans les stocks et les sources secondaires pour alimenter le parc nucléaire."

"En outre, des mines d'uranium vont fermer d'ici à 2030-2035, ajoute Teva Meyer. Même sans hausse de la consommation d'uranium, il va donc falloir relancer ou ouvrir des mines pour compenser ces fermetures. Et si l'industrie nucléaire devait effectivement connaître une renaissance, l'AIE estime qu'il faudra doubler la production d'uranium d'ici à 2050." Bref, il faudra investir pour éviter une pénurie. Selon cet expert, plusieurs pays comme le Canada, l'Australie, la Mongolie, l'Ouzbékistan, le Brésil, la Tanzanie, le Malawi ou la Namibie pourraient ouvrir ou relancer des mines d'uranium.

3 Dans l'attente des sanctions contre la Russie

Extraire de l'uranium est une chose, l'enrichir en est une autre. Comme indiqué plus haut, la Russie et la Chine détiennent plus de la moitié des capacités mondiales d'enrichissement d'uranium. Il faudra donc voir si les Occidentaux parviennent à s'affranchir de la dépendance à la Russie dans ce domaine. "Des projets destinés à augmenter les capacités d'enrichissement ont été annoncés en France, en Angleterre, aux Pays-Bas et aux USA, déclare Teva Meyer. Mais, même si tous ces projets se concrétisaient, on n'arriverait qu'à la moitié des capacités russes d'enrichissement."

Il reste aussi à savoir comment va évoluer le régime de sanctions vis-à-vis de l'industrie nucléaire russe, en cas d'accord de paix entre l'Ukraine et la Russie. Actuellement, l'Europe ne sanctionne pas l'uranium russe, tandis que l'Administration Biden avait prévu de mettre en place un embargo, à partir du 1^{er} janvier 2028. Il faudra voir comment les choses évoluent avec Donald Trump. "Pour le moment, aucun investisseur ne veut prendre le risque de construire une usine d'enrichissement de l'uranium, explique Bryn Windsor. Imaginez que la Russie ne soit plus bannie dans le futur. Cette usine risquerait d'avoir des difficultés à vendre son uranium enrichi. L'uranium enrichi russe est souvent considéré comme le moins cher du marché."

"L'enrichissement russe coûte moins cher et restera moins cher", appuie Teva Meyer. Bref, on est donc dans une situation d'attente.

Laurent Lambrecht

Résultats solides pour Brussels Airlines: "La situation est apaisée"

■ La CEO n'attend pas d'effets négatifs d'une potentielle guerre commerciale avec les États-Unis.

Merci d'avoir fait le déplacement. Avec le sommet européen et la venue de Zelensky, nous savons que ce n'était pas forcément évident", glisse l'un des porte-parole de Brussels Airlines, jeudi, alors que la compagnie présente ses résultats.

"Il y a un an, le contexte était très émotionnel, nous étions en pleine crise sociale. Aujourd'hui, nous sommes contents que cela aille mieux! La situation est apaisée", souligne, d'entrée de jeu, Dorothea von Boxberg, CEO de la compagnie belge, qui présente des résultats "record". Alors que la maison-mère, Lufthansa, affichait, de son côté, un bénéfice net en lourde chute (-18%, à 1,38 milliard d'euros, en partie à cause des grèves), malgré une progression du chiffre d'affaires (+6%, à 37,58 milliards d'euros) en 2024.

La filiale belge a donc, quant à elle, réalisé plus de 1,62 milliard d'euros de chiffre d'affaires, et un Ebit (bénéfices avant impôts et intérêts) de 59 millions d'euros. "On a le même niveau de revenus qu'en 2019, donc on retrouve la forme d'avant Covid, et on améliore nos marges", se réjouit Nina Öewerdieck, Chief Financial Officer. "Les coûts n'ont pas trop augmenté. Le prix du carburant a même diminué de 9,4% par rapport à 2023! Même s'il est vrai que cette baisse vient après la flambée de 2021 et surtout 2022. Mais notre consommation de carburant est également meilleure, grâce aux nouveaux appareils A320 Neo", avance-t-elle.

L'impact des tensions

Alors que la guerre commerciale avec les États-Unis se rapproche pour l'Europe, la CEO se veut confiante. "On pense que les effets d'une guerre commerciale seraient restreints pour nous, affirme-t-elle. Il pourrait y avoir des effets sur le prix des avions à l'achat (même si Brussels Airlines achète exclusivement européen, chez Airbus. La flotte est actuellement de 44 avions).

Et concernant l'éventuel boycott de consommateurs pour des voyages aux États-Unis, que l'on ressent dans d'autres domaines depuis les frasques du président américain Donald Trump? "On constate toujours une forte demande de notre côté pour l'Amérique du Nord. Je ne pense pas que cela va changer", poursuit-elle.

Pour ce qui est de la tension au Congo, destination phare pour la compagnie mais en proie à des confrontations entre groupes armés (dont les rebelles du M23), la CEO estime que la situation est sous contrôle. "Ce n'est jamais facile mais le plus difficile est pour les personnes qui vivent sur place; on ne se plaint pas, on a l'expérience de ce genre de si-

tuation. On passe toujours par le Cameroun (pour l'escale technique, Ndlr)", explique-t-elle. Par ailleurs, Brussels Airlines va lancer une connexion avec Nairobi (Kenya) en 2025. "On sait qu'il y a de la compétition mais nous sommes prêts et compétitifs", lance la dirigeante.

Enfin, en ce qui concerne les revendications syndicales et les plaintes du personnel pendant l'année écoulée, la CEO estime que la compagnie a fait "un vrai effort. On a investi dans le personnel. Il y a bien eu la question des chaussures en cuir vegan... mais on est à l'écoute du personnel", avance-t-elle, alors que certains se plaignaient du nouvel uniforme.

Satisfait par le gouvernement?

Dans l'accord de gouvernement, on peut voir que l'Arizona entend favoriser le train par rapport à l'avion et augmenter les liaisons ferroviaires européennes (et permettre une connexion avec des trains à grande vitesse à l'aéroport de Zaventem), tant pour le fret que le transport de personnes.

"Aucun problème pour nous. C'est une option intéressante. Ce qui m'énerve davantage, c'est que le gouvernement dispose d'atouts (dont des participations dans Eurostar, 5% des parts via la SNCB, Ndlr) mais cela reste toujours compliqué et il y a des problèmes d'accès, de douanes... Il faut simplifier cela. On est en discussion avec Eurostar, d'ailleurs, mais il n'y a pas encore de solutions", avance-t-elle. Le transport des bagages, surtout depuis les pays africains, semble également un défi pour la compagnie, les trains pour les différentes connexions n'ayant pas toujours suffisamment de place. "Mais nous sommes ravis que ce soit dans l'accord gouvernemental", avance-t-elle encore.

Le "fardeau environnemental"

En ce qui concerne les objectifs climatiques européens, Brussels Airlines est consciente des difficultés que cela va représenter. À la fois pour sa compétitivité à l'international et pour les coûts que cela représentera à l'avenir. "Augmenter les taxes? Ce n'est jamais bon pour les passagers. Mais si tout le monde est traité à la même enseigne, au niveau international, c'est une piste", avance la CEO.

Et est-il possible d'atteindre la neutralité carbone, fixée pour 2050? "C'est difficile. Il n'y a pas d'avions commerciaux électriques ou à hydrogène... On réduit difficilement les émissions de CO₂ de 6% grâce aux carburants durables (ou "Sustainable Aviation Fuels", SAF, Ndlr). Il faudra d'autres solutions. On voit des projets de capture directe de carbone depuis l'atmosphère en Islande afin de l'injecter en sous-sol... Ce genre de méthode peut aider. Mais ce qu'il faut éviter, c'est une distorsion de la concurrence provoquée par ces règles européennes", termine la CEO.

Antonin Marsac