

LOW-COST

seul le long-courrier résiste encore

Dans le transport aérien, le modèle low-cost s'est imposé en Europe. Au point d'obliger les compagnies traditionnelles à lancer leurs filiales low-cost.

Avec quelque 35 millions de passagers l'an dernier, les compagnies à bas coûts représentent aujourd'hui plus de 21 % du trafic des aéroports français, contre 2,9 % en 2001. En excluant les aéroports parisiens, la part des compagnies low-cost dépasse même 32 % sur les aéroports de province. Et, selon toute vraisemblance, elle devrait continuer à s'accroître dans les prochaines années. Car non seulement leur croissance reste du double de celles des compagnies traditionnelles, mais ces dernières se sont toutes résolues à lancer, à leur tour, leurs filiales low-cost, telle Transavia chez Air France, Germanwings chez Lufthansa et Iberia Express et Vueling chez IAG.

Un modèle diversifié

Importé des Etats-Unis au début des années 1990 par l'irlandaise Ryanair, le modèle « low cost » s'est en effet imposé, en France comme ailleurs en Europe, comme l'exemple à suivre pour le trafic court courrier sans correspondance. Un modèle qui s'est toutefois beaucoup diversifié, au fil des ans. Si Ryanair est resté globalement fidèle aux préceptes de base, en se limitant notamment aux aéroports secondaires peu ou pas desservis, sa principale rivale européenne EasyJet n'a pas craint de se positionner d'emblée sur les principaux aéroports, quitte à supporter des coûts plus élevés, avec une offre de plus en plus élaborée.

Cette stratégie lui a permis de devenir dès 2010 la deuxième compagnie française, avec plus de 12 millions de passagers en 2011, et le principal rival d'Air France, y compris auprès de la précieuse clientèle d'affaires. Contrairement à Ryanair, dont la clientèle reste essentiellement loisir, EasyJet et ses émules, comme l'espagnole Vueling et l'Allemande Air Berlin ont ainsi développé un modèle «middle cost», qui n'a plus grand chose à envier, en termes de service, à celui des grandes compagnies. Avec toutefois une différence de coûts qui perdure, de l'ordre de 30 % à 50 %. Ce qui a obligé les compagnies traditionnelles, incapables de réduire leurs coûts dans de telles proportions, à se doter de filiales low cost pour pouvoir lutter à armes égales... au risque d'amplifier le phénomène.

Pas de quoi inquiéter les low cost qui savent pouvoir compter sur la situation de faiblesse financière de la plupart des compagnies traditionnelles européennes, pour les distancer dans la course à la croissance, grâce à leurs commandes massives d'avions.

Seul le segment long-courrier semble encore résister au low cost. Toutes les tentatives, comme dernièrement celle d'Air Asia X, se sont heurtées, jusqu'à présent à l'impossibilité de dégager un écart de compétitivité suffisant, du fait de l'extrême productivité des appareils long-courriers, qui volent déjà plus de douze heures par jour. Mais pour combien de temps encore ?