



Explosion des marchés de l'aviation civile et développement du low cost long courrier

En mars 2017, la compagnie aérienne Ryanair a réceptionné un Boeing 737-800. Si sa flotte est actuellement composée de 380 avions, elle souhaite disposer de 585 appareils d'ici 2024. Le nombre de passagers transportés annuellement par Ryanair passerait ainsi de 106 millions à 200 millions.

Une inflexible croissance du secteur aérien

Le trafic de passagers internationaux a atteint le chiffre record de 3,7 milliards de personnes en 2016, soit une croissance de 6,3% par rapport à 2015. Si ce nombre a été multiplié par 10 depuis 1950, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale estime qu'il atteindra les 6 milliards d'ici 2030. Force est de constater que cette évolution reste constante malgré de brèves inflexions causées par la menace terroriste, par la crise financière ou encore par la hausse des prix du pétrole.

Les trois principales compagnies aériennes du Golfe¹ se sont progressivement imposées comme des figures importantes du marché. En effet, elles occupent le premier rang pour la croissance annuelle du trafic (pour la cinquième année consécutive) et elles représentent le troisième plus grand marché de passagers internationaux. Concrètement, pour ces trois compagnies, entre 2014 et 2015, le nombre de passagers de première classe a augmenté de 67 %, le trafic en classe affaires a progressé de 47 %, et la classe économique a connu une hausse de 7 % du volume de passagers. Au carrefour entre l'Asie et l'Europe, le Moyen-Orient est ainsi devenu un nouveau nœud aérien. Dans ce contexte, les compagnies traditionnelles, notamment européennes, ont investi le marché du *low cost*.

Concept importé des États-Unis, le *low cost* s'est imposé à la suite de la déréglementation des transports aériens². L'offensive commerciale de ce secteur³ a bousculé les transporteurs traditionnels en investissant le segment du court-courrier. En 2016, le *low cost* représentait 29% du trafic aérien mondial⁴ et a connu une forte croissance en progressant de 8% sur les vols internationaux et de 10% sur les vols nationaux par rapport à 2015.

La tentative d'incursion du *low cost* sur le marché du long-courrier

Les *low cost* transfèrent progressivement leur modèle économique aux segments long-courriers. À l'image de la *Norwegian Air Shuttle*⁵, ces compagnies commencent à se positionner sur des liaisons majeures entre l'Europe et l'Amérique du Nord, ou encore l'Asie. Pour cela, elles transposent leur modèle moyen-courrier (aux coûts d'exploitation inférieurs à la concurrence) au marché du long-courrier. Dans ce contexte, les compagnies traditionnelles lancent également des filiales à bas coûts pour gagner en compétitivité et pour répondre à la concurrence. C'est notamment le cas avec le projet « *Boost* » d'*Air France*.

L'arrivée des dernières versions des *Boeing 737* et des *Airbus A320* mono-couloirs permet aux compagnies à bas prix de disposer d'appareils performants. Ils peuvent effectuer des vols à l'intérieur de l'Europe comme des vols transatlantiques. Une utilisation plus intensive des appareils est donc possible : un même appareil peut effectuer plusieurs vols intra-européens, puis un vol transatlantique dans la même journée.

Dans cette logique d'accroissement de leur activité, les compagnies recrutent de nombreux pilotes de ligne. Ainsi, *Norwegian* ouvre 300 nouveaux postes en 2017. Pour intégrer une compagnie aérienne *low cost*, les candidats doivent passer une série de tests. Une fois la candidature retenue, une formation onéreuse⁶, à la charge du pilote, peut alors débiter : c'est la « *Qualification Type* ».

Cette « *révolution du low cost* » implique également des mutations au niveau des infrastructures. Même s'ils occupent une place centrale, les *hubs* ont connu des temps difficiles avec l'essor des compagnies *low cost* qui leurs préfèrent les aéroports secondaires. En effet, la diminution des temps d'escale permet d'intensifier l'utilisation de leurs appareils en adoptant la stratégie du point-à-point.

À l'été 2017, près de 70 lignes long-courrier seront disponibles à bas coûts. Cette nouvelle bataille s'annonce décisive pour les compagnies aériennes historiques. Elles devront adapter leur fonctionnement pour résister à la vague du low cost.

Ces propos ne reflètent que l'opinion des auteurs.

1 *Emirates* (Dubai), *Ethad* (Abu Dhabi) et *Qatar Airways* (Qatar)
2 1997 en Europe
3 Le *low cost* représente environ le quart des effectifs des compagnies des marchés européen et américain
4 Le *low cost* représente 32% du trafic européen et 31% du trafic asiatique
5 3^e compagnie *low cost* d'Europe
6 Environ 30 000 euros chez *Ryanair*