

IMPACT DES TRANSPORTEURS À BAS COÛTS EN EUROPE

(Note présentée par les États suivants : Albanie, **Allemagne**, Arménie, **Autriche**, Azerbaï djan, **Belgique**, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, **Danemark**, **Espagne**, Estonie, **Finlande**, **France**, **Grèce**, Hongrie, **Irlande**, Islande, **Italie**, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, **Luxembourg**, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, **Pays-Bas**, Pologne, **Portugal**, Serbie-Monténégro, République slovaque, République tchèque, Roumanie, **Royaume-Uni**, Slovénie, **Suède**, Suisse, Turquie, Ukraine)¹

1. CONTEXTE

1.1 Dans le contexte difficile actuel du transport aérien européen, un secteur se porte particulièrement bien : le marché des compagnies aériennes dites à bas coûts / services minimums. Alors que les compagnies de pavillon rencontrent de graves difficultés, supprimant des routes et réduisant leurs effectifs, le secteur du bas coût continue de connaître une expansion fulgurante. Il devient même manifeste que les compagnies à bas coûts deviennent les acteurs prédominants sur de nombreuses routes intra-européennes court-courriers point-à-point. L'ampleur avec laquelle cette expansion affectera les réseaux en étoile des compagnies traditionnelles suscite des interrogations intéressantes auprès des industriels et législateurs européens.

1.2 L'expérience européenne des opérateurs réguliers à bas coût a débuté en 1991 lorsque la compagnie irlandaise Ryanair s'est transformée pour passer du statut de compagnie régionale classique à la copie conforme de Southwest Airlines, le précurseur américain du bas coût. En se concentrant initialement sur la desserte des principaux marchés touristiques entre l'Irlande et le Royaume-Uni, la compagnie a exercé un effet spectaculaire sur les services de part et d'autre de la mer d'Irlande. La seconde phase de la croissance rapide de Ryanair a conduit le transporteur à développer un réseau de routes intra-européennes reliant Stansted, le troisième aéroport londonien, à plus d'une cinquantaine d'aéroports secondaires sous-exploités dans un certain nombre de pays, faisant de cet opérateur la plus grande compagnie aérienne à bas coûts en Europe.

1.3 EasyJet, créée en 1995, est actuellement la deuxième plus grande compagnie à bas coûts en Europe après Ryanair. Plusieurs autres compagnies régulières à bas coûts ont également vu le jour en réponse à ces évolutions ou sont actuellement en cours de lancement, telles que Go, Buzz et bmibaby au Royaume-Uni, Virgin Express en Belgique, Basiq Air aux Pays-Bas, et Germania en Allemagne.

¹ Les 15 États membres de l'Union européenne apparaissent en gras.

2. CARACTÉRISTIQUES DES COMPAGNIES AERIENNES A BAS COUTS

2.1 La principale différence entre les compagnies à bas coûts et les compagnies classiques réside dans trois facteurs : économies de service, économies opérationnelles et économies de frais généraux. Les compagnies à bas coûts tendent à se concentrer sur des routes court-courriers (d'une distance généralement inférieure à 1500 km). Pour abaisser les coûts d'exploitation par passager au niveau requis, ces transporteurs doivent équiper leurs aéronefs du plus grand nombre de sièges possible, atteindre des coefficients de remplissage optimaux et effectuer autant de rotations que possible. L'avantage compétitif découlant d'une meilleure productivité des aéronefs est d'une importance capitale et s'obtient en combinant l'utilisation d'aéroports secondaires non saturés et des prestations se limitant à des services point-à-point. Les aéroports secondaires possèdent deux principaux avantages sur les plus grosses plates-formes : les redevances d'utilisation de leurs services y sont inférieures et, du fait qu'ils sont moins encombrés, les retards dus à la congestion y sont moindres. De plus, ces compagnies exploitent des flottes uniques d'aéronefs. En ne possédant qu'un seul type d'appareil, les équipages peuvent voler à bord de n'importe quel aéronef de la flotte. L'autre domaine clé dans lequel une compagnie à bas coûts peut tirer profit en termes de coût par rapport aux grandes compagnies en réseau réside dans la distribution. De substantielles économies peuvent être générées en procédant à des ventes directes auprès de la clientèle via Internet, des centres d'appel, et des systèmes de billetterie automatique. En supprimant les ventes via les agences de voyage, les compagnies à bas coûts ne sont redevables ni des commissions versées aux agences, ni des taxes inhérentes aux systèmes informatisés de réservation. Enfin, la composante « bas coût » probablement la plus perceptible par les passagers réside dans les prestations à bord.

3. STRATÉGIES DES COMPAGNIES AÉRIENNES À BAS COUTS

3.1 Il existe globalement deux types de compagnies à bas coûts en Europe : le modèle EasyJet d'une part et celui de Ryanair d'autre part. Ryanair dessert les aéroports secondaires à des fréquences relativement faibles et se concentre sur les nouveaux marchés touristiques exempts de concurrence directe. EasyJet dessert les aéroports principaux à des fréquences élevées et se concentre sur les marchés actuels des affaires et des loisirs, ainsi que sur de nouveaux marchés, acceptant de ce fait la concurrence des transporteurs qui y sont déjà positionnés. Les autres compagnies à bas coût tentent de reproduire l'un ou l'autre de ces modèles, bien qu'elles soient généralement des filiales des compagnies majeures qui, en tant que telles, ne bénéficient pas des avantages d'EasyJet et de Ryanair en termes de coût.

4. IMPACTS

4.1 Les aéroports londoniens, notamment Gatwick, Luton et Stansted, ont véritablement été les bases d'opération initiales des compagnies à bas coût en Europe. L'aéroport-pivot à capacité limitée de Heathrow n'a jusqu'ici jamais accueilli ce type de transporteurs. Depuis 1997, le nombre de routes exploitées par les opérateurs à services minimums depuis ces plates-formes est passé de 17 à 74, et le nombre d'ouverture de lignes s'élève à une quinzaine chaque année. La multiplication des routes desservies depuis ces aéroports londoniens est principalement à mettre au crédit des compagnies à services minimums : quasiment un quart de la capacité totale en partance de Londres est aujourd'hui pourvue par des compagnies à bas coûts, Ryanair arrivant en seconde position derrière British Airways. Très peu de destinations ciblées par le secteur du bas coût ont ensuite été délaissées.

4.2 Par contraste avec la rapide croissance du nombre de vols et de sièges offerts par les compagnies à bas coûts, l'activité des compagnies classiques a plutôt stagné ou s'est contractée. Les principaux transporteurs se sont donc retrouvés dans des positions quelque peu moins dominantes sur leur marché domestique. Les clients n'ont pas été lésés au regard des routes desservies ou des fréquences proposées, mais les compagnies déjà bien installées ont connu une érosion de leurs marchés captifs. Cependant, un nombre relativement peu élevé des marchés court-courriers exploités depuis Londres par des compagnies majeures a enregistré une baisse de capacité, ce qui s'explique en partie par la nécessité, pour ces transporteurs, d'alimenter leurs réseaux long-courriers. Ce constat pourrait suggérer que sur les principaux marchés court-courriers, l'arrivée des compagnies à bas coûts n'a pas contraint les grandes compagnies en réseau à réduire la voilure. C'est sur les plus petits marchés que les compagnies classiques devront très certainement limiter leur capacité face à la concurrence accrue.

5. PERSPECTIVES

5.1 La libéralisation en Europe a créé d'innombrables opportunités pour les compagnies à bas coût. Si celles-ci continuent de croître au rythme actuel de 25 % d'une année sur l'autre, ce qui était le cas récemment, elles capteront environ un tiers du marché intra-européen dans dix ans. De plus, de nouveaux marchés sensibles aux prix apparaîtront, tels qu'en Allemagne, en Scandinavie et dans les pays d'Europe de l'Est.

5.2 Malgré l'indéniable succès de ces compagnies, rien ne permet cependant d'affirmer qu'elles représenteront une menace sérieuse pour les activités en réseau des principales compagnies régulières. Il semble notamment improbable que les compagnies à services minimums parviendront à pénétrer les marchés long-courriers à un degré significatif, du fait que les caractéristiques de ces marchés tendent à être incompatibles avec le modèle du bas coût.

5.3 Des incertitudes demeurent également sur la viabilité de ce modèle. La simplicité a été la clé du succès des compagnies à bas coûts. L'expansion actuelle de certaines d'entre elles (dont Ryanair et easyJet - qui est sur le point de racheter GO) est susceptible de les exposer à une concurrence plus farouche sur les mêmes aéroports, ce qu'elles ont jusqu'ici cherché généralement à éviter. Toujours est-il que les compagnies majeures ont appris à s'adapter plus efficacement au nouvel environnement et que le segment du bas coût sera accessible à un surcroît d'entrants.

6. CONCLUSIONS/ENJEUX POLITIQUES

6.1 Les consommateurs ont bénéficié de l'émergence du secteur du bas coût, lequel a permis d'accroître la concurrence, les destinations, les fréquences et la diversité des tarifs. Bien que les compagnies majeures en aient ressenti l'impact, environ 50 % du trafic assuré par les compagnies à bas coûts a été créé de toute pièce, et il est peu probable que les réseaux en étoile des principaux transporteurs en aient été affectés outre mesure. Les flux d'apport des compagnies majeures peuvent s'en trouver comprimés sur certaines routes, qui sont sujettes à une concurrence point-à-point exercée par les compagnies à bas coût, mais il semble évident que la réponse à cela consistera davantage à réduire la taille des aéronefs qu'à supprimer tout bonnement des dessertes.

6.2 Les législateurs en matière d'aviation civile se trouvent confrontés à un certain nombre de questions liées à l'expansion du secteur du bas coût, dont celle d'atténuer les effets environnementaux, en particulier sur les aéroports secondaires, puisque la majorité des

compagnies à bas coûts ont tendance à sélectionner des routes reliant des plates-formes régionales. Ces dernières doivent souvent faire face à une croissance brutale du trafic. Il s'agira ensuite de veiller au respect des droits des passagers, notamment parce que certaines compagnies à bas coûts offrent des conditions de transport différentes de celles des transporteurs classiques ; d'assurer le maintien d'un environnement concurrentiel équitable ; de maintenir des standards élevés de sécurité au sein d'un espace aérien européen de plus en plus encombré ; et d'organiser l'attribution de la capacité en raréfaction sur les aéroports européens congestionnés.

– Fin –