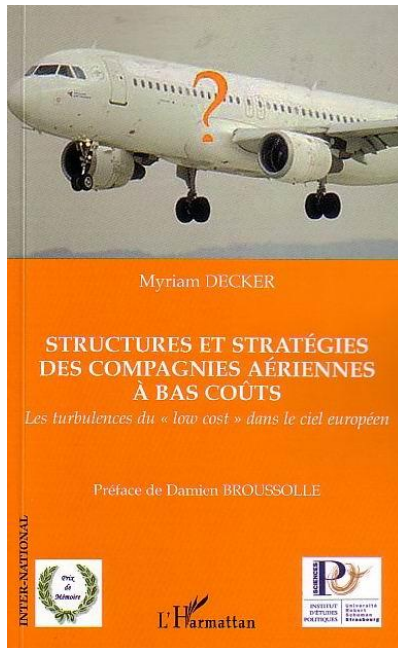


STRUCTURES ET STRATÉGIES DES COMPAGNIES AÉRIENNES À BAS COÛTS

Les turbulences du "low cost" dans le ciel européen

Myriam Decker

Préface de Damien Broussolle



Ryanair, EasyJet, Volare... Les noms des compagnies aériennes à bas coûts, les compagnies "low cost", font partie de notre quotidien. Grâce à elles, il est possible de s'envoler partout en Europe pour quelques euros... Le phénomène "low cost" intrigue et suscite la curiosité du public. Véritable révolution ou simple phénomène médiatique, quel est le secret des compagnies aériennes à bas coûts ? Ce livre est plus qu'un état des lieux du marché aérien "low cost" en Europe : il analyse les forces et faiblesses des compagnies à bas coûts, leur réel pouvoir concurrentiel et les défis qui les attendent.

Un ouvrage indispensable pour comprendre l'un des enjeux essentiels des transports d'aujourd'hui.

Quelques extraits de l'ouvrage (*partie en italique*)

Tirant partie de la profusion d'aéroports régionaux en manque de passagers, Ryanair exige de bénéficier d'aides substantielles pour utiliser leur plate-forme...

Les subventions sans contreparties véritables fournies par les collectivités locales ont été considérées par la justice comme des aides d'Etat...

Les avantages obtenus permettent aussi à Ryanair d'améliorer ses profits ce qui n'a aucune justification économique. Selon les estimations internes, les subventions représenteraient un tiers de la marge moyenne par vol...

Les interlocuteurs des compagnies à bas coûts, souvent des aéroports d'importance secondaire, manquent d'expérience pour défendre leurs intérêts économiques...

Les compagnies low cost disposent de moyens de pression tellement considérables sur ces aéroports qu'elles ont la possibilité de faire tourner les négociations tarifaires en leur faveur...

Aujourd'hui, ce sont les aéroports qui indemnisent les compagnies aériennes « low cost » pour ouvrir leurs lignes, ce qui est à la fois paradoxal et problématique en termes de libre concurrence, les aéroports étant souvent des établissements publics...

Trois principes caractérisent les compagnies à bas coûts

- taux très élevé d'utilisation des avions. La compagnie américaine Southwest, pionnière du low-cost estimait en 1973 que l'ensemble des opérations atterrissage, remplissage de carburant, débarquement, embarquement et décollage devait s'effectuer 10 minutes.

- Les sièges ne sont pas assignés
- Les rémunérations sont faibles

Southwest, 4^{ème} compagnie américaine... (64 millions de passagers en 2001), emploie 35 000 personnes.

Le ratio emplois directs par million de passagers donne 547.

Le tableau ci-dessous compare la productivité de certaines compagnies européennes. Entre les 2 extrêmes, la compagnie à bas coûts Ryanair affiche un ratio de 208 salariés par million de passagers et Air France un ratio dépassant 2 200 salariés par million de passagers. Sa filiale KLM affiche le deuxième plus grand ratio avec 1980 salariés par million de passagers. On comprend les difficultés financières du groupe Air France.

**Productivité des salariés
des principales compagnies aériennes européennes, 1997**

Compagnie aérienne :	Nombre de salariés par appareil :	Nombre de passagers par salarié et par an :
Aer Lingus	159	819
Air France	116	450
Alitalia	146	1293
British Airways	140	600
Iberia	132	739
KLM	118	505
Lufthansa	124	969
SAS	126	923
Moyenne européenne :	116	752
Southwest	91	1893
Ryanair	48	4800

Source: Association of European Airlines Yearbook 1997.

200 aéroports en Europe sont considérés comme sous-utilisés avec moins d'un million de passagers...

Les nuisances liées au transport aérien...sont mal estimées et mal prises en compte par les compagnies aériennes. Ces facteurs, que la théorie économique qualifie d'externalités négatives, sont sous-estimés dans le prix actuel des billets d'avion et justifient...une régulation minimum du secteur...