

Compagnies low cost (bas coûts)

Les compagnies aériennes low cost se sont développées en Europe depuis une quinzaine d'années, accroissant le nombre de passagers. Elles ont développé les liaisons européennes de point à point mais quittent facilement un aéroport pour un autre, en faisant jouer la concurrence (et les subventions). Leur modèle social est très critiquable. L'Union européenne commence à vouloir faire le ménage dans les aides publiques qui leur sont accordées. A Nantes, le nombre de passagers s'est accru depuis leur arrivée en 2004. NDL est annoncé maintenant pour accueillir ces compagnies.

Une **compagnie aérienne à bas prix** ou **low cost** ou **compagnie à bas prix** est une compagnie aérienne qui, à la suite de l'abolition des règles limitant la concurrence, à partir de 1978 aux États-Unis, plus tard sur d'autres continents, s'est positionnée sur le créneau commercial du transport aérien à moindre coût (low cost) en limitant ou en supprimant les services annexes au sol et en vol.

Le modèle affiché de la compagnie low cost :

Pour le passager

Vente directe des tickets, principalement via internet
Vols directs uniquement, la compagnie n'assure pas les correspondances.
Utilisation d'aéroports secondaires ou de terminaux plus spartiates.
Procédures d'enregistrement simplifiées sans réservation de sièges.
Limitation du nombre et du poids des bagages.
Classe unique à bord.
Repas ou prestations payants.
Publicité à bord.

Pour la compagnie

Un seul type d'avion pour réduire les coûts d'entretien, le plus souvent de Boeing 737 et A320.
Escalaes rapides par le choix d'aéroports secondaires non encombrés (moins d'une heure).
Rotation au sol plus rapide par la simplification des procédures d'embarquement et la diminution du nombre de bagages à manipuler.
Trajet de point à point. La compagnie n'assure pas les correspondances ni les transferts de bagages.
Employés remplissant plusieurs fonctions : les personnels navigants commerciaux peuvent également être appelés à nettoyer l'avion durant l'escale.

Les compagnies low cost ont développé les liaisons européennes de point à point, alors que les compagnies traditionnelles ont davantage misé sur les systèmes en réseau autour des hubs. **Leur modèle économique et social est critiquable :**

- **Les prix d'appel** sont rarement les prix finaux (taxes aéroportuaires, pour les bagages...)
- **La pression sur les coûts se fait aussi sur :**
 - o les salaires
 - o l'emploi de stagiaires (qui payent leur formation !) : 80 % des employés de Ryanair sont des stagiaires.
 - o l'absence de protection sociale.
- **Les compagnies reçoivent des subventions**, déguisées des collectivités locales, appelées pudiquement « aides au marketing » versées à des filiales basées dans des paradis fiscaux. Elles mettent en concurrence les collectivités locales pour leur implantation.

Rapport de la Cour des Comptes : (source : Localis.fr)

En 2008, Ryanair a touché 35 millions d'euros d'argent public en France, au titre des services d'aéroport ou de l'aide au marketing, un chiffre qui pourrait monter à 660 millions en Europe.

L'aéroport de Bergerac a touché 500 000 euros de subventions publiques pour éviter la faillite, mais a donné à Ryanair 2,3 millions d'euros.

La députée du Puy-de-Dôme Odile Saugues (PS) a présenté, en juin 2010, son **rapport d'information sur la concurrence dans le secteur aérien**. Un rapport dans lequel elle appelle la Commission Européenne à clarifier les aides des aéroports régionaux et à créer un "espace d'équité". "*Si on veut une concurrence libre et non faussée, il faut évoquer la question du coût du travail, du dumping social*", a-t-elle déclaré devant la presse, allusion aux pratiques de Ryanair qui applique le droit irlandais, plus avantageux, à ses 120 employés de Marseille, l'unique base de la compagnie en France.

Airports	Ryanair's French public aids		
	per passengers	total aid	period
Beauvais	9€	28,6 M€	2001-2006
Bergerac	9€	2,3 M€	2003-2006
Biarritz	9€	3,7 M€	2000-2006
Brest	23€	1,09 M€	2003-2006
Carcassonne	9€	6,5 M€	2001-2006
Dinard	12€	4,4 M€	2001-2006
La Rochelle	12€	2,2 M€	2006
Limoges	11€	2,9 M€	2003-2006
Marseille	10€	2,7 M€	2006-2007
Montpellier	9€	4,5 M€	2002-2006
Nantes	10€	0,5 M€	2006
Nîmes	9€	4 M€	2000-2006
Pau	14€	2 M€	2003-2006
Poitiers	18€	2,1 M€	2003-2006
Rodez	32€	3,2 M€	2004-2006
Toulon	13€	0,5 M€	2006
Tours	22€	2,1 M€	2003-2006

Source: Le Figaro. AirObserver

L'UE va actualiser les lignes directrices sur les aides d'Etat au transport aérien qui datent de 2005. Aujourd'hui, la Commission autorise les aides uniquement pour les nouvelles routes et pour un temps limité, l'aide ne devant alors compenser que les coûts additionnels au démarrage (publicité, marketing, etc.). En revanche, elle considère que les rabais sur les charges aéroportuaires et sur les redevances d'assistance en escale faussent la concurrence.

Une eurodéputée allemande verte, Frida Brepoels, vient d'interpeller la Commission sur le cas de l'aéroport de Charleroi qui a connu une croissance de 33% en 2009 grâce notamment à Ryanair, et ne peut plus être considéré, selon elle, comme un petit aéroport régional : désormais, Charleroi entre directement en concurrence avec l'aéroport de Zaventem, à Bruxelles. Or, contrairement à ce dernier, Charleroi est exempté de nombreux frais tels que les coûts de services de secours et d'incendie et de sécurité. L'eurodéputée avait aussi mis en avant le fait que, comme pour l'affaire de Marseille, les salariés de Ryanair étaient payés 60% moins cher que ceux des compagnies belges.

Pour les élus, la situation est délicate car les compagnies low cost dopent l'économie locale. Avec 1,7 million de passagers prévus en 2010 à Marseille, Ryanair est en position de force et n'a pas hésité à menacer de plier bagage, alors qu'une procédure est ouverte à son encontre suite à une plainte d'Air France. Un précédent a déjà eu lieu à Pau : l'aéroport a dû doubler son aide marketing pour garder Ryanair.

Film « La face cachée des low cost, enquête sur le système Ryanair » :

http://www.verite-lowcost.com/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=7&Itemid=5

<http://nolowcost.over-blog.com>

Témoignage d'un pilote : « Les contrats sont renouvelables tous les ans et en cas de baisse d'activité le congé sans solde sera imposé. Pas le droit d'être malade : si malade pas de paiement. Si un pilote est trop méticuleux, s'il refuse de fermer les yeux sur un avion en mauvais état ou une amplitude dépassée? On le met 1 mois sans solde à la maison pour lui rappeler qui est le patron dans l'affaire, s'il persiste on le vire tout simplement de toute façon ce n'est qu'un contractor il n'a pas de droits. » sur nolowcost.over-blog.com

Part des low cost dans le trafic aérien français (en % de passagers transportés) :

- ensemble des aéroports en France : 21 % (sur 164 millions de passagers en 2011)
- aéroports de province : 31 % (sur 65 millions de passagers en 2011)

En volume, les aéroports où le nombre de passagers low cost est le plus élevé sont : Paris Orly, Paris CDG, Beauvais, Nice, Bâle Mulhouse, Lyon, Toulouse, Marseille, Bordeaux et Nantes. Les compagnies low cost ont vu sur toutes ces plates-formes leur part de trafic augmenter, à l'exception de Marseille (-19,9%) où l'on peut voir les effets de la fermeture de la base de Ryanair. En revanche les progressions à Bâle Mulhouse et Toulouse dépassent les 30%.

<http://www.quotidiendutourisme.com/site/transport-les-low-cost-font-le-bonheur-des-aeroports-francais-65084.html>

A Nantes Atlantique

Quand une compagnie (low cost ou non) ouvre une ligne, elle bénéficie d'exonérations de taxes pendant trois ans : 80 % la 1^{ère} année, 50 % la 2^e et 30 % la 3^e. Les low cost en ont profité : elles ouvrent des lignes et les ferment au bout de 3 ans. Ryanair a fermé le Nantes-Londres après deux ou trois ans alors que la ligne marchait très bien ! Autres exemples avec Flybe, Air Aaran, Air Mediteraneen, Corsair Fly...

Depuis 2004, Nantes Atlantique s'est ouvert aux low cost. Le nombre de passagers a nettement augmenté depuis cette date : Ryanair, Easyjet, plus récemment Vuelling, et Volotea, qui vient de créer à Nantes un véritable pôle low cost. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais, Bordeaux par ex)

Depuis 2006, 50 lignes sont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées.

Il reste en moyenne 120 mouvements/jour à Nantes dont un pourcentage important par des compagnies low cost. Celles-ci ferment leurs lignes car après elles ne bénéficient plus d'exonérations avantageuses.

En 2011, 22 % des passagers sont en vols low cost à NA (Nice : 33 %)

<http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-nantes-atlantique.php>

En 2011, l'emport (le nombre moyen de passagers par avion) a régressé sur Nantes Atlantique : jusqu'à présent il augmentait chaque année, atteignant 76 en 2010 ; le 2011 il est descendu à 70. Est-ce lié à l'arrivée de Volotéa et une stratégie de point à point plus marquée ? Est-ce que l'ouverture plus importante aux compagnies low cost va faire baisser l'emport ? Il semble que **l'évolution sur Nantes Atlantique soit tout à fait atypique (et donc non durable) : dans les autres aéroports largement ouverts aux low cost, l'emport continue à progresser chaque année** :

A Nice (33 % des passagers en vols low cost en 2011) on a un emport de 67 en 2011 (65 en 2010),

A Beauvais (100 % low cost), l'emport est de 145 en 2011,

A Toulouse (23 % low cost) l'emport est de 82,5 en 2011 (80 en 2010).

Sur le projet de NDL, Nicolas Notebaert, président de Vinci Airport, déclare que l'aérogare sera simple, d'un seul niveau et que le développement du trafic sera « **plutôt axé sur les charters, les low cost et le moyen courrier** » (source : Presse Océan 4 janvier 2011).

Voir aussi la fiche technique 4 Evolution du trafic