

# Voyage en avion

## vers la fin du modèle Hub des compagnies ?



4 juin 2019



Il est intéressant d'examiner les commandes des nouveaux appareils tant chez Boeing que chez Airbus.  
A fin mars 2019, celles d'Airbus portaient sur 7357 appareils dont seulement 978 sont d'une capacité égale ou supérieure au A 330.  
Le même phénomène se voit aussi chez Boeing : 5893 appareils en commande dont 1190 sont d'une capacité égale ou supérieure au Boeing 767. Encore faudrait-il enlever les avions tout cargo : 142 chez Boeing et 4 seulement chez Airbus.

Cela signifie que les compagnies aériennes ont fait un choix délibéré d'appareils de plus petite capacité par rapport aux commandes passées entre les années 1990 et 2010. Au total, chez les deux constructeurs près de 84% des ordres portent sur des petites capacités. Cela signifie-t-il que les transporteurs ont renoncé au long-courrier ? Certainement pas. D'ailleurs la croissance du transport aérien porte plus sur les longues distances que sur du court-courrier. Cela s'explique d'ailleurs aisément.

Pour des contraintes essentiellement environnementales, le transport terrestre en particulier ferroviaire, a pris le pas sur le transport aérien. Il faut d'ailleurs remarquer que

la vitesse des trains a fait un bon prodigieux depuis les 20 dernières années où les lignes à grande vitesse se sont multipliées.

Ainsi le transport aérien est condamné à être utilisé essentiellement sur des petits flux en court courrier et à abandonner les très grandes lignes au ferroviaire. Cela se passe sur tous les continents à la notable exception de l'Afrique. Sauf que le Maroc est en train de se doter d'un réseau ferré à grande vitesse.

Dès lors, la croissance du transport aérien et son doublement attendu d'ici les 12 prochaines années, se fera pour l'essentiel sur de longues distances. Il faut tout de même rappeler que l'on parle de 4 milliards de passagers supplémentaires.

Reste à savoir s'ils vont continuer à s'écouler selon les systèmes de « hub » qui a permis de faire baisser considérablement les prix ou au contraire, va-t-on voir le développement prodigieux des vols point à point.

L'affaire n'est pas entièrement tranchée. Certains pays comme la Turquie, les Emirats et la Chine ont fait le choix d'aéroports gigantesques, très bien organisés et capables de traiter plus de 100 millions de passagers par an et pourquoi pas 200 millions d'ici à 10 ans. Mais ce modèle est-il exportable en Europe par exemple ?



Les grandes plateformes européennes ont été construites dans les années 1980 à 2000 et imaginées 20 ans plus tôt. A ce moment-là, seuls les très gros porteurs permettaient de faire baisser les prix et pour les alimenter, le concept de « hub » était le plus performant.

Seulement la donne a changé et l'arrivée sur le marché d'appareils beaucoup plus performants va certainement entraîner de grands bouleversements dans le monde aéroportuaire.

Airbus a frappé un grand coup avec la mise sur le marché du A321 XLR. Cette machine peut transporter plus de 200 passagers sur une distance de 8 300 km. C'est largement suffisant pour devenir l'appareil leader sur le plus grand marché du monde : le transatlantique.

Pendant longtemps les lignes entre l'Europe et le continent américain ont été dominées par les gros porteurs : le Boeing 747, mais aussi la gamme DC10 ou Tristar.

Pour alimenter ces très grosses machines, il fallait regrouper les flux et le « hub » dont la conception remonte au début des années 1980, cela fait maintenant près de 40 ans, a été la bonne solution.

Seulement le module moyen long-courrier va inévitablement diminuer et les dessertes en long-courrier vont être potentiellement rentables à partir de villes de moindre importance.

Rien qu'en France, Lyon, Marseille, Nice, Toulouse, Bordeaux et pourquoi pas Nantes, vont pouvoir alimenter des vols quotidiens transatlantiques. La réciproque est vraie d'ailleurs aux Etats-Unis et au Canada.



Ainsi, des flux importants vont être détournés des grandes plateformes pour aller vers des aéroports de moindre importance. Certes les grands « hubs » européens et américains sont proches de la saturation.

Celle-ci est d'ailleurs arrivée à Londres Heathrow. Alors ce détournement de clientèle future est peut-être une bonne nouvelle. Par contre, cette multiplication de vols de moindre capacité aura une incidence certaine sur la production de CO<sup>2</sup>. Or c'est bien le sujet des préoccupations actuelles.

Nous voilà au début d'un changement de stratégie. On ne connaît pas encore toutes les composantes de cette évolution, certaines positives et d'autres plus négatives. Les cinq prochaines années seront décisives.

**Jean-Louis Baroux**

<https://www.laquotidienne.fr/voyage-en-avion-vers-la-fin-du-modele-hub-des-compagnies/>