

Aérien : et si à la fin il ne restait plus que le modèle low-cost ?

TourMag

Rédigé par Romain POMMIER le Lundi 9 Novembre 2020



Même dans le Golfe, le low cost gagne du terrain, comment Air France et l'Europe peuvent résister ? - Crédit photo : Depositphotos @Patryk_Kosmider

Ryanair est actuellement la compagnie ayant le plus de cash en caisse.

En l'espace d'un an l'aérien a totalement basculé de l'autre côté du miroir, passant de l'une des industries les plus florissantes de la planète, en pénurie de main-d'œuvre, à celle étant la plus impactée par la covid-19. Dans quel état va se retrouver l'aérien ? Est-ce la fin des majors qui n'ont pas su rapidement se réinventer ? Des experts nous livrent leur vision, dont Jean-Louis Baroux.

En 2020 le monde a très vite changé, l'aérien avec lui.

En début d'année, la rédaction voyageait avec Level en direction du CES Las Vegas.

Si l'avion était flambant neuf, à bord il fallait tout payer : de son bagage, à son jus de tomates en passant par le plateau-repas ou les écouteurs.

Dix mois plus tard, la low-cost long-courrier est en passe de fermer boutique, attendant désespérément un repreneur et pourtant son modèle économique est sans doute celui qui pourrait subsister à l'avenir.

"Les low-cost ont gagné la bataille sur le court et moyen-courrier, il n'y a aucune raison qu'elle ne continue pas leur marche en avant. Il suffit de regarder celles qui repartent : Volotea, Easyjet ou encore Ryanair," rapporte Jean-Louis Baroux, ancien président d'Air Promotion Group et créateur du World Air Forum.

Il ne s'agirait peut-être pas seulement d'un phénomène conjoncturel, la crise poussera sans doute les transporteurs à accélérer leur transformation.

Avec la Covid-19 les grandes majors comme Air France et Lufthansa se sont transformées en colosses au pied d'argile, de quoi remettre totalement en question la moindre certitude.

"Est-ce que nous sommes passés carrément de l'autre côté du rideau, avec une obligation de travailler sur un tout autre modèle ou alors celui qui a fait ses preuves pendant 70 peut revenir avec la fin de la crise ?

Personne ne peut réellement répondre à cette question," prédit l'ancien président d'APG (Air Promotion Group).

Et pourtant les derniers revirements et développements montrent bien que le modèle des low-costs pourrait bien se généraliser au-delà de son cercle de compétences.

Même dans le Golfe, le low-cost gagne du terrain, comment Air-France et l'Europe peuvent résister ?

Preuve en est, même les compagnies du Golfe se posent la question.

A l'image d'Etihad Airways. Basée à Abu Dhabi, cette dernière a vu sa direction totalement réorganisée, telle une chasse aux sorcières.

"Les têtes tombent suite aux mauvais résultats. Les entreprises se séparent des expatriés pour privilégier les locaux," selon un fin observateur de l'aérien dans la région, ayant préféré conserver l'anonymat.

Mais "l'ambition" n'est pas seulement de renationaliser les effectifs. Etihad Airways souhaite se transformer en un transporteur "de taille moyenne," explique le [Khaleej Times](#) (Lire).

"Il y a clairement en plus un changement d'échelle. Suite au dernier partenariat signé par la compagnie, les vols moyen-courriers seront assurés par Air Arabia," ajoute le spécialiste.

Pour les moins avertis du secteur, Air Arabia est la compagnie aérienne à bas coûts des Émirats arabes unis. Etihad Airways se positionnera alors exclusivement sur les vols long-courriers.

Emirates va aussi devoir retrouver un sens à son existence, sans les A380.

Si même le Golfe, et ses aides étatiques sans fin, se prend au jeu des low-costs, il est difficile de penser que l'Europe pourrait faire l'économie de cette révolution.

"Les grandes compagnies ont perdu avec cette crise de l'argent au-delà du possible. La grande gagnante de cette période pourrait bien être Ryanair qui possède un trésor de guerre important, tout en restant indépendante au niveau de son capital," explique l'observateur.

Alors qu'Air France et KLM attendent désespérément un signe des gouvernements pour renflouer leurs caisses, Ryanair possède 4,5 milliards d'euros de cash en caisse.

Bien que critiquée de toute part, pour son traitement aussi bien des passagers que de ses salariés, la low-cost ne resterait pourtant qu'un des rares exemples de compagnie rentable en Europe.

"Les majors ont déjà opéré cette mutation en raclant tout ce qu'elle pouvait et en réduisant la qualité de service depuis quelques années.

La chose qu'elle puisse faire, c'est de l'améliorer et la vendre plus cher, c'est d'ailleurs la seule stratégie," analyse Jean-Louis Baroux.

Le business travel à la peine, comment rentabiliser les compagnies ?

Force est de constater qu'avec cette crise, les majors devront aller plus loin et se questionner en profondeur.

"Souhaitons-nous seulement faire plaisir aux gouvernements ou faire des compagnies, des entreprises rentables ? Si tel est le cas, alors les transporteurs vont devoir se tourner vers l'unique modèle qui marche," poursuit-il.

Ce modèle à suivre serait celui des low-cost qui montrent les dents et rognent sur n'importe quel coût. Malheureusement ou heureusement, la transformation ne se fera pas en un jour, ni même en une année.

Mais elle risque d'être brutale car imposée par les gouvernements. Ces derniers devront justifier l'utilisation de l'argent public et limiter la casse en faisant entrer de plain-pied les compagnies dans le capitalisme de Ryanair, pas celui de l'ancien temps.

Sauf que transformer une compagnie nationale est très compliqué, notamment en raison des forces en présence. "Elles mettent beaucoup de temps à mourir, car l'argent public les maintient en vie," affirme le responsable.

Une fois la crise terminée, il y aura un juste milieu à trouver entre la casse sociale et les habitudes des transporteurs dispendieux, totalement en dehors des réalités économiques.

D'autant que la vache à lait qui permettait aux responsables commerciaux d'accroître le taux de rentabilité des avions n'est plus.

"Le voyage d'affaires sera plus lent à redémarrer," prédit Jean-Louis Barroux.

En raison des nouvelles habitudes de travail, les restrictions budgétaires et la responsabilité pesant sur les entreprises, ce segment risque de durablement accuser le coup.

La guerre des classes affaires n'aura plus lieu.

Compagnie aérienne : une de perdue dix de retrouvées ?

"Les compagnies se retrouvent avec un produit obsolète que personne ou presque ne peut acheter," se montre inquiet le responsable ayant préféré garder l'anonymat.

Qatar Airways propose dorénavant une commercialisation de la classe affaire à la carte.

La compagnie du Golfe proposera un tarif en classe affaires dégroupé "sans accès au salon ni sélection de siège à l'avance, mais à un prix réduit, dans le cadre d'une refonte de sa structure tarifaire," révèle nos confrères du site [Executive Traveller](#) (LIRE, en Anglais).

Pour l'observateur, nous pourrions même connaître un retour en arrière. Les premium économiques remplaceront peut être les business class, nous reviendrons alors dans les années 80 ou 90.

De plus, la crise de ce segment du voyage pourrait entraîner aussi la chute d'une autre invention récente.

"Les voyageurs vont privilégier le point à point. Les méga hubs ne vont pas redémarrer avant un long moment, que vont devenir ces aéroports ?" interroge l'ancien président d'APG (Air Promotion Group).

Nul ne le sait, mais la politique du gigantisme chère au XXe siècle est révolue, l'industrie doit entrer dans le XXIe avec ses nouvelles contraintes.

Après avoir connu l'époque du toujours "plus", nous entrerons peut-être dans celle du toujours "moins" (loin, gros, couteux, polluant...).

"Actuellement plus les compagnies sont grosses et plus elles sont en difficultés," nous confie Jean-Louis Baroux.

Et cette entrée dans le siècle nouveau se fera peut-être avec de nouveaux arrivants qui chambouleront totalement le secteur.

"C'est le bon moment de lancer des concepts ! Le coût du leasing a chuté de 30%, il y a de nombreux pilotes sur le marché, le gasoil est au plus bas et les transporteurs lâchent des slots."

Si tous les éléments sont réunis pour créer une nouvelle compagnie, il n'en reste pas moins que l'environnement n'est pas des plus favorables.

Les liaisons aériennes peinent à revenir à des niveaux acceptables, les clients ne peuvent plus voyager et les banques risquent de se détourner d'un secteur à l'avenir pas vraiment clair.

Inévitablement comme dans la distribution et la production, le monde d'après sera différent, mais pas nécessairement meilleur.

Romain Pommier
Journaliste - TourMaG.com

Article dans TourMag :
https://www.tourmag.com/Aerien-et-si-a-la-fin-il-ne-restait-plus-que-le-modele-low-cost_a105976.html?s=09