



PROSPECTIVE

NOUVELLE RÉVOLUTION DANS LE CIEL FRANÇAIS

LE 29 JUILLET PROCHAIN, NORWEGIAN LANCERA DES VOLS AU DÉPART DE PARIS-CDG VERS LES ETATS-UNIS ET N'EXCLUT PAS D'OPÉRER EN DIRECT VERS LES ANTILLES. DÈS LE 10 SEPTEMBRE, FRENCH BLUE S'ÉLANCERA ENTRE ORLY ET PUNTA CANA. AVEC LES VOLS AMÉRICAINS DE WOW AIR VIA L'ISLANDE À PARTIR DE NOVEMBRE, LES LOW COST ARRIVENT SUR LE LONG-COURRIER TRANSATLANTIQUE. UNE NOUVELLE RÉVOLUTION EST EN MARCHÉ.

A la fin du mois, Norwegian sera la première compagnie aérienne à bas coût à proposer des liaisons long-courriers au départ de la France, marquant le début d'une deuxième révolution dans le ciel français.

L'année dernière, Ryanair a fêté son trentième anniversaire. La compagnie a lancé en 1985 sa première liaison entre Dublin-Waterford et Londres-Gatwick avec un seul avion, un Embraer 110 Bandeirante. A l'époque,

elle n'applique pas encore le modèle low cost, stricto sensu. C'est en 1990 que le transporteur se met à suivre le modèle de la pionnière américaine Southwest (prix bas, liaisons point à point, rotations très rapides, prestations accessoires payantes, ventes sur Internet). Ryanair lance sa première ligne vers la France en 1997 entre Dublin et Beauvais.

Vingt ans plus tard, Ryanair dispose d'une flotte de 342 avions (avec un unique type d'appareil, le Boeing 737) et a encore 230 avions en commande. La part de marché des transporteurs low cost est maintenant de 50 %

en Europe et d'environ 30 % en France.

Et ces transporteurs, qui ont profondément transformé le secteur aérien mondial, s'attaquent désormais au long-courrier, et plus spécialement au transatlantique vers les Antilles ou vers l'Amérique du Nord.

179 EUROS L'ALLER SIMPLE.

C'est désormais chose faite avec Norwegian, troisième low cost européenne derrière Ryanair et easyJet, qui va donc lancer le 29 juillet des vols au départ de Paris-CDG vers New York,

Los Angeles et Fort Lauderdale-Miami avec des tarifs d'appel à partir de 179 euros l'aller simple. Ces vols seront opérés en Boeing 787 Dreamliner de 291 sièges (259 en classe économique, 32 en classe premium). Ce lancement n'est que le début d'un fort développement de la part de Norwegian. Cet hiver, la compagnie low cost reprendra à partir du 11 novembre des vols vers les Antilles françaises (Guadeloupe et Martinique) au départ de New York-JFK, Boston et Baltimore-Washington DC. Mais Norwegian n'exclut pas de lancer prochainement des vols directs vers les Antilles au départ de Paris. « Paris est une capitale européenne extrêmement importante pour nous et nous pourrions lancer dès 2017 des vols directs de Roissy-CDG vers les Antilles.

Trois questions à Paul Chiambaretto, professeur à la Montpellier Business School et chercheur associé à l'Ecole polytechnique

« Air France devra adapter sa stratégie »



(Visiting Friends and Relatives) fortement sensible au prix. Pour le coup, la forte population française vivant dans les Antilles contribue à ce type de trafic et fait de ce marché une véritable opportunité pour les acteurs low cost long-courrier. A l'inverse, les Etats-Unis n'ont pas de véritable zone géographique où pourrait se concentrer une telle demande. Or, sans cette demande concentrée sur quelques liaisons, le taux de remplissage de l'avion n'atteint pas son maximum et ne rend pas le business model low cost rentable.

L'arrivée prochaine de Norwegian sur les Antilles, c'est finalement une nouvelle révolution dans le ciel français, cette fois celle du low cost long-courrier ?

Si French Blue se présentait comme la première low cost long-courrier en France, elle n'en restait pas moins la filiale du Groupe Dubreuil et restait donc liée à Air Caraïbes. A l'inverse, Norwegian est le premier acteur positionné 100 % low cost à tenter l'aventure du long-courrier en France. Cela va considérablement changer la situation pour l'ensemble des acteurs du pavillon français, qui dominaient fortement ce marché.

L'Europe est clairement à l'initiative sur cette démarche. Comment expliquez-vous l'absence de projets similaires aux Etats-Unis ?
A mon sens, le low cost long-courrier ne fait essentiellement sens qu'auprès d'une clientèle loisirs et surtout VFR

Après avoir sous-évalué la menace low cost sur le moyen-courrier dans le passé, pensez-vous qu'Air France est cette fois en mesure de s'organiser ?

Face à la montée des low cost long-courriers, Air France devra adapter sa stratégie sur le marché des Antilles. On ne peut qu'espérer que sa réponse sera plus rapide que sur le moyen-courrier. Cela peut passer soit par l'adaptation de son offre existante avec une décomposition plus forte du produit pour offrir des prix de bases plus faibles, soit par la création d'une filiale spécifique (dans la logique de French Blue) ou encore par le rachat d'une compagnie aérienne low cost long-courrier sous réserve de bien identifier la cible et le prix de cette acquisition. Mais quelle que soit l'option choisie, l'expérience nous montre qu'Air France ne pourra la mettre en œuvre que dans le cadre d'une vraie concertation sociale.

Nous n'avons pas les capacités nécessaires pour l'instant, mais nous y réfléchissons », précisait récemment Bjorn Kjos, président de Norwegian. La menace est donc de plus en plus précise. Et la low cost norvégienne a encore récemment fait un geste symbolique qui renforce cette menace. Au Salon aéronautique de Farnborough, Norwegian a officiellement avec Airbus sa décision de « transformer » 30 des 100 Air-

bus A320neo qu'elle avait en commande depuis 2012 en A321neo LR (Long Range).

LONG RAYON D'ACTION. Cette version de l'Airbus A321 à long rayon d'action pourra permettre à Norwegian d'assurer des liaisons dans des modules de plus petite capacité (206 passagers) sur une distance d'un peu plus de 7000 kilomètres, soit la distance d'un Berlin-New York, par exem-

ple. Cette décision montre désormais clairement que la prochaine bataille commerciale entre compagnies aériennes traditionnelles et low cost va se jouer sur tous les segments du marché transatlantique : Europe-Caraïbes et Europe-Amérique du Nord. Et la capacité réduite de l'A321 « dopé » s'adapterait bien mieux que des avions comme le Boeing 767, 787 ou l'Airbus A330 au développement à grande

échelle de liaisons long-courrier low cost, car ces derniers appareils sont un peu « gros » en termes de capacités pour assurer un bon mix économique. C'est d'autant plus vrai si Norwegian ouvre à terme des liaisons transatlantiques au départ de la province française (Bordeaux, Toulouse, Marseille, Nice, Lyon). Ce qu'elle pourrait faire très rapidement a priori. Comme le rappelle un porte-parole de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile) : « En vertu de l'accord sur l'Espace économique européen, la Norvège fait partie intégrante du marché intérieur de l'Union européenne. A ce titre, la Norvège

report européen (français, et donc antillais y compris) et un aéroport américain, quel qu'il soit. »

IMPACT CATASTROPHIQUE.

En ce qui concerne plus précisément la possibilité ou non d'ouvrir des vols de province : « Il s'agirait pour la compagnie de disposer de nouveaux créneaux horaires nécessaires à l'ensemble de ses programmes (ou bien de réaffecter ceux dont elle dispose déjà) si elle souhaite opérer depuis l'un des aéroports coordonnés par Cohor, à savoir Orly, CDG, Nice et Lyon. » Pour les autres aéroports de la province française,

Pointe-à-Pitre vers les Etats-Unis, ils commencent à être connus. Et leur projet entre la France et les Antilles menace toutes les compagnies françaises, y compris Air France. Ça va être un bain de sang », craint-il.

AIR FRANCE ATTENTISTE ?

Contrairement à Lufthansa, qui est en train de dimensionner sa filiale Eurowings pour venir efficacement concurrencer les nouveaux entrants sur le low cost long-courrier, Air France reste pour l'instant très discrète. « Cela n'est pas un projet aujourd'hui pour le

répétait à l'envi que « le seul vrai transporteur low cost en France était la SNCF avec le TGV » et que les compagnies aériennes à bas tarifs ne feraient jamais aussi bien. On a vu ce qu'il en a été et le poids très important que les transporteurs low cost ont pris sur le court et moyen-courrier en France et en Europe.

D'autres ont d'ores et déjà anticipé la menace. C'est notamment le cas du groupe Dubreuil, propriétaire d'Air Caraïbes, qui a lancé la première compagnie low cost long-courrier française, French Blue. Cette dernière débutera ses vols le 10 septembre prochain entre Orly et Punta Cana (République dominicaine). « Nous étions convaincus que, de toute façon, Norwegian allait arriver », confiait à « Air & Cosmos » le président du directoire d'Air Caraïbes et de French Blue, Marc Rochet (cf. A&C n° 2509). « Parmi les dessertes de trafic "millionnaires" au départ de Paris, il y a l'Amérique du Nord et Norwegian s'y est déjà lancée. Il y a aussi les DOM français (Martinique, Guadeloupe, La Réunion).

CONCURRENCE DURE.

De toute façon, les low cost viendront sur ces marchés. Que Norwegian vienne à Pointe-à-Pitre, c'était écrit ! La concurrence va être dure, les prix vont baisser, mais est-ce qu'il y aura un peu de "casse" ? Oui, sans doute. Tout le monde ne pourra pas résister. Notamment ceux qui n'ont pas les coûts assez bas pour tenir le choc. » Et il balaye aussi les sceptiques sur la pérennité du modèle low cost long-courrier. « Il me semble que les critiques que j'entends aujourd'hui étaient exactement celles que l'on entendait de la part de certains dirigeants de compagnies aériennes, quand les low cost sont arrivées sur le court et moyen-courrier. Ils nous disaient que cela n'avait aucun avenir. On a vu le résultat ! »

■ Jean-Baptiste Heguy



Le 10 septembre prochain, l'A330 de French Blue opérera sa première liaison entre Orly Sud et Punta Cana.

applique l'intégralité des règles et normes européennes relatives aux services de transport aérien, et ses transporteurs bénéficient d'un accès au marché intérieur de l'Union européenne comme s'ils étaient des transporteurs titulaires d'une licence délivrée par un Etat membre de l'Union européenne. Par conséquent, les services envisagés par la compagnie Norwegian, entre la métropole et les Antilles, s'inscrivent dans ce contexte. » Concernant les vols vers les Etats-Unis : « La Norvège et l'Islande bénéficient d'une extension de l'accord Union européenne-Etats-Unis leur offrant à ce titre la possibilité de réaliser des vols entre un a-

le statut évoqué plus haut de Norwegian lui donnerait une très grande latitude d'ouverture de liaisons vers les Antilles ou les Etats-Unis. Les compagnies concurrentes vont donc certainement avoir à souffrir de cette nouvelle donne sur le transatlantique. « Si une compagnie comme Norwegian vient taquiner les compagnies françaises, l'impact peut être catastrophique », déclarait récemment Pascal de Izaguirre, président de TUI France, maison mère de la compagnie Corsair. « Ça nous inquiète énormément. Norwegian, c'est un monstre, en termes de taille, de capacités... Norwegian a commencé à opérer de

groupe de développer le low cost en long-courrier. Notre travail est d'analyser l'ensemble des développements et transformation de notre environnement et d'être capable de prendre cette décision si cela s'impose », déclare laconiquement un porte-parole du groupe franco-néerlandais. Une position attentiste qui ne laisse pas d'être inquiétante. Car de deux choses l'une : soit le groupe prépare réellement une riposte en secret, soit elle n'a effectivement pas d'atout dans sa manche et cela rappelle alors un fâcheux précédent. En effet, à l'époque où Jean-Cyril Spinetta est arrivé à la présidence d'Air France, il