

Les stratégies de coûts dans le transport aérien

Source : <http://fonsek.free.fr/index.htm>

Question : quelles sont les économies de coûts réalisables par les entreprises ?

- **Les coûts en vol**

Les coûts de carburant sont sensiblement les mêmes que les majors. Cependant, les compagnies low-cost réduisent leur personnel à bord et leurs services tels que les repas. Ainsi, Easyjet utilise en cabine en moyenne 3 personnes contre 4 à 5 dans les majors.

- **Les coûts de maintenance des appareils**

Le business model recommande un seul type d'avion. Il y a donc des économies d'échelle sur l'entretien, la formation du personnel et les licences de vol.

- **Les coûts de dépréciation des appareils**

La dépréciation est très faible puisqu'elles utilisent des avions très récents : les Boeing 737.

- **Les taxes et assurances**

Pour les assurances et les taxes de survol, les low-cost ne peuvent faire aucune économie. Cependant, l'atterrissage dans les aéroports secondaires leur permet de payer des taxes d'aéroport beaucoup moins élevées que sur les grandes plates-formes. Le coût par siège des compagnies low-cost est donc véritablement diminué.

Beaucoup de coûts de fonctionnement sont aussi diminués par l'utilisation des nouvelles technologies de communication : L'internet. En effet, la vente des billets se fait par Internet. On privilégie la vente directe. Il n'y a donc plus de commissions aux intermédiaires comme les agences de voyages. En plus de tous ces gains, les compagnies Low-cost gagnent sur l'ensemble des coûts en respectant deux lignes de conduite qui sont les suivantes :

Davantage de sièges dans chacun des avions La réduction de l'espace entre les rangées, la suppression des toilettes et la suppression des classes supérieures permettent aux compagnies Low-cost d'augmenter la capacité de leur appareil de 20% de plus que les majors. De ce fait, le coût au siège/kilomètre est nécessairement moins cher à supporter.

Une utilisation des avions plus intense

Cette particularité est directement liée des aéroports secondaires et à l'organisation des compagnies évitant les "hub". Ces aéroports étant moins prisés, il y a moins de décollages, d'atterrissages sur les pistes mais aussi moins d'attente en bout de ligne. Les gains de temps sont donc conséquents.. Effectivement, les avions sont donc en vol de 20% à 30% plus longtemps que ceux des majors.

Par rapport à cette stratégie de coût, aujourd'hui, Ryanair souhaite maintenir sa position de compagnie la plus compétitive du marché. Elle s'emploie donc à réduire un maximum de coût pour offrir à ses passagers des prix toujours plus compétitifs par rapport à ceux que pratiquent les majors. Comme Southwest, elle s'attache à agrandir petit à petit sa flotte pour développer sa couverture du territoire.

Easyjet, elle, semble vouloir se démarquer du modèle Southwest. Elle fait, par conséquent, quelques entorses au modèle.

- volonté de s'implanter sur Orly au lieu de Beauvais pour une ligne Paris-Londres ;
- volonté de séduire la clientèle affaire avec des prix plus avantageux que les majors mais pas autant que ceux d'une entreprise low-cost ;

- volonté de s'agrandir. Rachat de Go et option d'achat sur Deutsche BA basée à Munich (compagnie traditionnelle).

Easyjet semble alors prendre les devants et tente de se tourner vers le marché du middle cost. Ce nouveau marché, certes encore vierge de toute concurrence, semble attractif mais répond à des problématiques nouvelles. Easyjet devra donc sur ce terrain user d'intelligence car il ne s'agit plus de "suivre un modèle déjà testé". Par rapport à la question des coûts, on peut se demander si elle saura absorber cette augmentation.