

Industrie

Le centre de recherche de Schindler
conçoit les immeubles du futur Page 13

Pétro

La Russie
aux ex-

Le low cost s'attaque aux vols long-courriers

> **Transport**
Norwegian lance
ses vols bon marché
en direction
des Etats-Unis

> **La compagnie**
a engagé des pilotes
de Singapour
et du personnel
de bord thaïlandais

Bastien Buss

C'est une nécessité, à l'origine même de leur modèle d'affaires. Les compagnies aériennes low cost doivent garder sous contrôle leurs coûts afin de rester concurrentielles. Surtout si elles se lancent sur un nouveau créneau. Et elles ne manquent pas d'imagination. Dernier épisode en date, le transporteur Norwegian, né il y a vingt ans, a engagé des pilotes de Singapour. Les syndicats dénoncent un dumping salarial. Les pilotes sont payés en moyenne 11 000 euros (13 400 francs) par mois, alors que le salaire moyen est normalement un tiers plus élevé. Norwegian a aussi recours à des hôtesses thaïlandaises, également sous contrat de Singapour, dont le salaire de base, hors primes et intéressement aux ventes à bord, ne dépasserait pas 500 dollars (452 francs) par mois, selon *Les Echos*.

Ce personnel doit être employé sur les nouveaux vols long-courriers transatlantiques que la compagnie, troisième plus grande low cost en Europe, vient de lancer dé-

but juillet. Un Londres-New York, par exemple, est proposé en prix d'appel à 225 dollars (203 francs) le trajet (tarif de base, sans prestations supplémentaires), sur des avions Boeing 787 flambant neufs. Ils sont de 15 à 20% moins gourmands en carburant que les appareils de la génération précédente. Un vol traditionnel revenait lundi à 346 livres (531 francs) sur le site de British Airways, départ le 28 août. La compagnie propose aussi la desserte de Los Angeles. Au début du mois, Lufthansa a aussi annoncé vouloir lancer des vols low cost long-courriers.

En termes d'optimisation des coûts, ce n'est pas tout. Norwegian, à l'origine norvégienne, a aussi obtenu une licence de travail irlandaise. Elle lui permet d'embaucher

Le transporteur a aussi
obtenu une licence
de travail irlandaise,
ce qui lui permet
de réduire ses charges

des navigants sous contrats irlandais, avec un minimum de charges sociales. Cette pratique a suscité l'ire des syndicats américains et européens. Ils ont même tenté de faire rejeter la demande de droits de trafic de Norwegian. En vain. La compagnie a fait valoir l'accord de ciel ouvert entre l'Union européenne et les Etats-Unis et obtenu gain de cause. L'association britannique des pilotes de ligne a dénoncé de manière cinglante l'arrivée d'un «pavillon de complaisance» dans le secteur aérien, à l'instar de ce qui se fait souvent dans le transport maritime. De son

côté, la compagnie irlandaise Ryanair a été condamnée récemment à payer 9 millions d'euros pour avoir ouvert une base à Marseille, en soumettant ses salariés au droit du travail irlandais et non français. Quoi qu'il en soit, la low cost d'origine norvégienne espère transporter 1,3 million de passagers en 2015.

Du côté des experts aériens, la circonspection domine toujours, au motif que certains modèles du low cost ne sont pas transposables au long-courrier. Par exemple, «sur un vol de 8 heures, la diminution du temps de rotation au sol ne constitue plus un levier majeur de productivité», écrivent dans une colonne sur *latribune.fr* Emmanuel Combes, vice-président de l'Autorité française de la concurrence, et Laurent Perrier, responsable de la planification stratégique de l'innovation, chez Hop! (filiale d'Air France). De plus, les écarts de coûts similaires à ceux observés sur le court-courrier – jusqu'à 60% – semblent difficilement reproductibles. Notamment parce que les équipages doivent se reposer après un vol outre-Atlantique, comme l'indique un article d'*Air Transport Studies*. Jusqu'à présent, toutes les tentatives ont échoué. Notamment celle de Zoom Airlines, partie en faillite en 2008.

Reste aussi à séduire les passagers. Comme chez d'autres low cost, tout est payant sur le vol Norwegian: enregistrement des bagages, repas et boissons, etc. Les frais peuvent augmenter très vite. Le billet «LowFare» inclut uniquement le bagage à main. Le prix «Flex» comprend notamment un bagage en plus ainsi que la réservation du siège. Au final, l'écart peut être important, pouvant même quintupler.

le

ie devra verser une indemnité
actionnaires de Yukos Page 15

SMI
8530,09 -0,48%



Dollar/franc 0,9038

Euro/franc 1,2147

Euro Stoxx 50
3171,55 -0,11%



Baril Brent/dollar 107,48

Once d'or/dollar 1304,5



Un Boeing 787 de Norwegian. C'est ce type d'avion qui est utilisé pour les dessertes outre-Atlantique. L'appareil est de 15 à 20% moins gourmand en carburant que ceux de la génération précédente. LONDRES, 3 JUILLET 2014

Des vols en jet privé à des prix cassés

> PrivateFly propose des billets jusqu'à 75% moins chers

Il est dorénavant possible d'embarquer au tarif low cost à bord d'un jet privé depuis Genève pour Paris, ou une liaison transcontinentale. Depuis vendredi dernier, la compagnie française PrivateFly, qui dispose de 7000 avions d'affaires, propose des vols jusqu'à 75% moins chers. Exemple: une course entre Cointin et le Bourget, à Paris, coûte normalement plus de 4200 francs. A présent, le même parcours haut de gamme revient à environ 430 francs.

La raison de cette avance VIP: remplir les Citation XL (8 sièges), Cessna 510 Mustang (4 places) et autres Legacy 600 Executive (13 place assises) vides entre deux trajets, dans 40% des cas. «Nous avons beaucoup de sièges disponibles. Le

propriétaire ou l'opérateur seront heureux de les vendre avec une forte réduction, indique Mehdi Dialmy, directeur des opérations du transporteur privé. A condition de réserver à la dernière minute, le tarif par personne peut être inférieur à un billet en classe affaires sur une compagnie régulière, voire même meilleur marché qu'un vol auprès d'un transporteur à bas coût.»

Guerre contre les low cost

PrivateFly entend profiter du pic de trafic durant les mois d'été en Europe. Exit les retards, les files d'attente à la sécurité des aéroports, sources parfois de stress. «Les jets privés, généralement utilisés pour gagner du temps plutôt que de l'argent, ne sont pas seulement réservés aux milliardaires et aux célébrités», affirme Mehdi Dialmy. Sa société de transport aérien, dont le service promet une attente nulle à

l'aéroport, accepte les réservations 24h/24, sept jours sur sept.

Selon PrivateFly, le marché français compte le plus fort taux de voyages domestiques en jets, l'axe Genève-Paris étant le plus demandé. Le profil type de sa clientèle correspond davantage à celle de dirigeants de PME que de la jet-set ou des stars du show-business. L'été, les managers préfèrent EasyJet et s'adressent l'hiver, quand leur ligne à bas coût est interrompue, aux transporteurs d'affaires. Par sa nouvelle offre, PrivateFly espère aussi fidéliser ses passagers durant les périodes estivales.

De plus en plus de transporteurs d'affaires cherchent à démocratiser l'image du jet privé. Exemple de cette tendance: la société française Wijet, dont le partenariat avec Air France promet des vols de luxe entre Genève et Paris à prix cassés, s'installera au mois de septembre à Cointin. **Dejan Nikolic**