



## FAUT-IL BOYCOTTER LES VOLS «LOW COST» ?

Tout le monde aime partir en vacances. Les destinations lointaines attirent... qu'il s'agisse de bronzer sur les plages de Djerba, de faire de la plongée en Egypte ou de flâner dans les magasins londoniens. Pour y parvenir, la chasse aux petits prix est ouverte.

Depuis quelques années, le boom des compagnies aériennes «low cost» a permis à des millions de personnes de voyager à des prix cassés. Grâce à ces compagnies et à leurs prix dérisoires, un Suisse peut facilement partir faire du shopping pour la journée à Paris ou aller se baigner dans la mer en plein hiver.

Mais que se cache-t-il derrière des prix aussi attractifs? Démocratisation du voyage, nouvelles opportunités pour les portes-monnaies serrés ou catastrophe écologique?

### Que signifie «low cost»?

En français, l'expression «low cost» se traduit par «à bas prix», «à prix cassé».

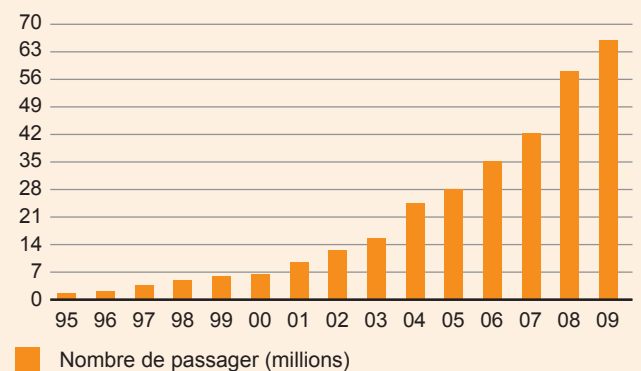
Dans le domaine du transport aérien, le terme s'applique couramment à une compagnie qui propose des tarifs très bas aux voyageurs, ceci en réduisant:

- le confort: l'écart entre deux rangées de sièges est minimisé, il n'existe pas de classe «affaires»;
- les services: les repas à bord sont remplacés par la vente de snack et de boissons, le personnel est réduit au minimum requis, les clients ne passent plus par des agences mais commandent leurs billets directement sur Internet, le check-in se fait par auto-enregistrement à des bornes électroniques.
- les coûts de fonctionnement des compagnies: les salaires du personnel sont souvent bas, les vols sont directs, les escales sont courtes et les compagnies cherchent localement à acquérir des subventions de la part des pouvoirs publics.

### Qui sont les compagnies «low cost»?

Les compagnies «low cost» sont la plupart du temps des compagnies qui font des vols court-courriers. Les plus connus en Europe sont Ryanair et Easyjet. Ces compagnies concentrent leurs destinations sur les grandes villes européennes à forts potentiels touristiques. En dehors des touristes, de plus en plus de voyageurs d'affaires optent pour ce type de vols.

### Illustration du succès des vols «low cost» avec l'exemple de Ryanair



Evolution du nombre de passagers pour la compagnie aérienne Ryanair, entre 1995 et 2009

Chiffres: rapport annuel de Ryanair, 2009

### Un nouveau style de consommation

Le principe du «low cost» ne concerne pas uniquement les vols en avion mais s'applique à de plus en plus de secteurs de la vie quotidienne: voyage, tourisme, automobile, téléphonie mobile mais aussi alimentation et santé.

Aujourd'hui, on parle même de «low cost economy» (l'économie «low cost»). Notre façon de produire et de consommer change, et ceci, en bonne partie grâce à Internet. Cet outil permet aux consommateurs de comparer les prix et de choisir les «bonnes affaires» en commençant par le billet d'avion pour les prochaines vacances et en passant par le dernier téléphone portable à la mode ou sa prochaine opération chirurgicale!

## FAUT-IL BOYCOTTER LES VOLS «LOW COST» ?

### Impacts sociaux et environnementaux

#### 1. Les conditions salariales du personnel

Au sein des compagnies «low cost», les conditions salariales sont souvent minimales. Les salaires, chez Ryanair, par exemple, sont de 28% inférieurs à la moyenne alors que le temps de travail est de 25% supérieur à la moyenne (European Cockpit Association, 2009).

#### 2. L'environnement

Même si les compagnies «low cost» entreprennent tout pour minimiser leurs dépenses en carburant par souci d'économies financières, elles ont néanmoins un impact sur l'environnement car le kérosène pollue l'atmosphère et participe aux changements climatiques.

### Démocratisation du voyage et réduction des distances

Grâce à la baisse des coûts de production du «low cost», les trajets en avion ont été rendus accessibles au plus grand nombre. On parle alors de « démocratisation du voyage ». Pour beaucoup, vols «low cost» riment avec découverte de nouveaux horizons, accès à de nouvelles cultures jusqu'alors inconnus et trop coûteux.

Les vols «low cost» contribuent aussi nettement à la réduction du temps de trajet pour certaines destinations. Par exemple, pour aller de Genève à Olbia en Sardaigne, il fallait à l'époque soit prendre le train et le bateau, soit prendre un vol jusqu'à Paris pour ensuite rejoindre la Sardaigne avec un autre vol. Les deux villes sont aujourd'hui «plus proches» car grâce aux compagnies «low cost», il suffit d'un vol de 1h20 pour se rendre à Olbia.

Cette réduction des distances est par exemple l'occasion pour de nombreux expatriés de rejoindre leurs familles le temps d'un week-end.

### L'avion, un moyen de transport comme les autres?

Il y a une soixantaine d'années, prendre l'avion était considéré comme un luxe. Aujourd'hui, rares sont les personnes qui n'ont jamais utilisé ce moyen de transport. Il devient même indispensable pour certaines catégories de travailleurs. Avec la mondialisation, se déplacer à l'autre bout du continent pour le personnel de certaines entreprises fait partie du quotidien. Les vols «low cost» répondent ainsi aux exigences de flexibilité de notre société.

## CONTRE

## FAUT-IL BOYCOTTER

« Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), qui fait autorité, la part de l'avion dans les émissions de CO2 d'origine humaine est d'environ 2% (à comparer aux 16% de l'ensemble des autres moyens de transport). »

*Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France, www.energie.sia-conseil.com, 2009.*

« MERCI pour les Français à l'étranger qui vont pouvoir aller boire le café plus facilement chez leurs familles. (...) svp plusieurs vols par semaines seraient souhaitables car un week-end chez papa d'accord mais une semaine... »

*www.tourmag.com, commentaire sur l'article*

*«Aéroport de Nîmes: nouvelle low cost Eurociel, 2007.*

« EasyJet lance 4 nouvelles routes en France pour l'hiver 2010-2011 et arrive à Brest! (...) C'est d'ailleurs plus de 140 000 passagers qui pourront profiter de ces nouvelles destinations européennes pour la saison hiver 2010 - 2011. »

*www.easyjet.com, 2010.*

« Le but premier de choisir ces compagnies aériennes « low cost », c'est le prix! Vous économisez beaucoup avec leurs prix très bas. »

*www.compagnieslowcost.free.fr, 2010.*

« Située au sud du Maroc, la ville d'Agadir dépend fortement du trafic aérien pour son développement touristique (...). Avec ces 12 vols « low cost » proposés par Ryanair et easyJet qui viennent renforcer ceux de Royal Air Maroc en provenance de Paris, Londres ou Manchester, la saison touristique à Agadir part donc sous de bonnes augures. »

*www.americas-fr.com, 2009.*

« Il fut un temps où les vols en avion étaient réservés à une élite. Heureusement, ce n'est plus le cas, bien que généralement les vols soient encore chers et hors de portée pour bon nombre de personnes. En raison de la mondialisation du marché, il est aujourd'hui possible de trouver des vols à bas prix partout dans le monde. »

*www.trip-advice.com, 2008.*

« La flambée des prix du pétrole en 2008 était un avertissement: nous ne sommes pas loin du pic de production. Et il va falloir commencer à changer nos comportements, en particulier au niveau de l'avion. »

*S!ence numéro 369, juin 2009.*

« (...) en tirant le prix des vols vers le bas, au nom de la volonté de «démocratiser le voyage» et donc d'œuvrer pour le bien de la société (de consommation), les compagnies à bas prix - ou « low cost » - imposent l'avion comme un mode normal de transport, quel que soit le kilométrage du déplacement. »

*www.terra-economica.info, 2005.*

## Prosperité économique

Les compagnies «low cost» ont une influence positive sur le tourisme. En effet, lorsqu'une compagnie «low cost» ouvre de nouvelles lignes à trafic important et régulier dans des pays tels que le Maroc, la Turquie ou la Croatie, le tourisme croît rapidement. Par exemple, pour Fès (Maroc), l'arrivée des compagnies «low cost» a fait augmenter le nombre de vols hebdomadaires de quatre en 2005 à cent six en 2010. Ceci a donc fortement contribué à y augmenter le nombre de nuitées (Le Matin, 2011). L'aéroport de Beauvais-Tillé en France, dans lequel plusieurs compagnies «low cost» se sont implantées, est un autre exemple. En moins de 15 ans, cette plateforme est devenue le neuvième aéroport français en termes de trafic. Les compagnies «low cost» opèrent ainsi un véritable désenclavement de certaines régions en les replaçant au centre de l'Europe.

De plus, les compagnies offrent un nombre important d'emplois. En 2009, Easyjet employait plus de 6 500 personnes et Ryanair 7 000 personnes.

## Déséquilibres Nord-Sud

Le privilège des voyages en avion reste le plus souvent à la portée des populations des pays développés. Par exemple, en Afrique, il n'existe aucune compagnie «low cost» et seulement 3% des décollages mondiaux s'enregistrent sur son territoire (image 68, 2008). La démocratisation du voyage concerne donc surtout les pays du Nord alors que la pollution atmosphérique et les changements climatiques causés entre autres par les vols en avion affectent l'ensemble du globe.

Ainsi, les nations les plus pauvres ne sont que très partiellement responsables des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation, mais sont tout autant et parfois même plus touchées par ses impacts (montée des eaux, aggravation des épisodes de catastrophes naturelles, sécheresses, etc.).

## La technologie pour réduire les coûts environnementaux

Certains scientifiques cherchent une solution qui permettrait à l'avion de devenir un moyen de transport moins polluant. Selon certains experts, les agrocarburants pourraient représenter une solution intéressante pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation et réduire la dépendance de beaucoup de pays aux importations de pétrole. Cependant, la production et l'utilisation des agrocarburants sont controversées (cf. fiche sur les agrocarburants).

## LES VOLS «LOW COST» ?

## POUR



« Chez easyJet, 5 % des clients du réseau européen choisissent de payer une taxe volontaire pour financer des projets écologiques lorsqu'ils réservent leur billet par Internet. »  
*24 heures, vendredi 25 juillet 2008.*

« C'était difficile pour moi [de renoncer à l'avion] car j'adore voyager. Mais il faut être cohérent. Comment pouvez-vous vous préoccuper du sort d'autrui et polluer de cette façon? »

*Adrienne Campbell, habitante de Lewes, ville écologique d'Angleterre, terra eco, avril 2009.*

« 99% des entreprises qui se disent aujourd'hui «low cost» ne le sont pas ! Elles s'affichent ainsi parce que le concept est vendeur, surtout en temps de crise, mais ne sont en rien innovantes (...). Elles réduisent simplement les coûts en remplaçant une matière première de qualité par une autre de moindre qualité, par le recours à une main-d'oeuvre sous-qualifiée ou sous-payée ou en faisant financer, c'est le cas de Ryanair, la baisse des coûts grâce à l'argent des contribuables... »

*http://vdegalzain.wordpress.com, le blog de Virginie Galzain, 2009.*

« Le «low cost» a un prix, celui de la qualité sacrifiée, des droits sociaux bafoués, et de l'environnement dégradé. »

*http://nolowcost.over-blog.com, mai 2010.*

« Les hôtesses et stewards, soumis à des rotations effrénées, doivent s'acquitter du nettoyage des appareils.

Valérie Gateau, directrice commerciale de Ryanair, reconnaît que le rythme de travail des hôtesses et stewards de la compagnie (qui ont entre 20 et 25 ans) « convient aux jeunes » et « pas trop longtemps » ».

*www.liberation.fr, 2003.*

« Je préfère dépenser un peu plus d'argent (et même parfois, le prix est pareil...) et voler avec une compagnie aérienne sérieuse, qui d'ailleurs ne me fait pas payer mon bagage soute (!), qui part et arrive à l'heure. «Low cost», «low service», c'est normal. »

*www.tdg.ch (La Tribune de Genève), commentaire sur l'article : «easyJet s'excuse, Thomas Haagensen annonce : «Un retour à la normale» », 2010.*

## Réduire les impacts de l'avion sur les changements climatiques

Le carburant utilisé pour les vols en avion contient du carbone (gaz à effet de serre, connu aussi sous la formule chimique CO<sub>2</sub>) qui, une fois qu'il se retrouve dans l'atmosphère, a pour conséquence de modifier l'équilibre climatique. Afin de minimiser ce phénomène, deux instruments économiques existent:

1. La taxe carbone sur les carburants, mise en place par l'Etat. Son but est d'augmenter le prix du carburant, ce qui signifierait d'une part une augmentation du prix des billets d'avion et d'autre part une diminution des voyageurs (puisque le billet deviendrait nettement plus cher). L'argent de cette taxe est ensuite utilisé par l'Etat pour prévenir ou réparer les dégâts causés par les changements climatiques.
2. La compensation carbone. Elle prévoit que les voyageurs puissent choisir de payer, en plus du prix de leur billet d'avion, un montant supplémentaire qui sert à « compenser » les émissions de CO<sub>2</sub> de leur trajet. Avec l'argent, on finance un projet qui va permettre de réduire, dans un autre lieu, la même quantité de carbone. Ce projet peut être par exemple le reboisement d'une forêt (les arbres absorbent le CO<sub>2</sub>).

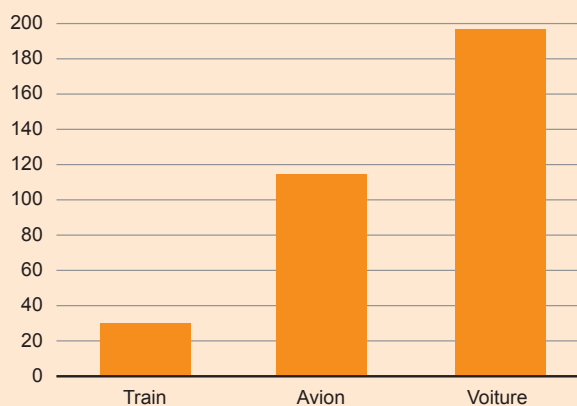
Etant donné que le prix du carburant représente environ 40% des coûts des compagnies aériennes «low cost», ces dernières sont souvent opposées à ces taxes ou systèmes de compensation qui coûteraient trop cher et ne permettraient plus de vendre des billets d'avion à des prix compétitifs.

## Quantité de CO<sub>2</sub> émise pour un trajet aller-retour entre Genève et Paris

Les chiffres sont calculés à partir de valeurs moyennes, ils sont fournis à titre indicatif.

A noter que les quantités de CO<sub>2</sub> sont calculées par passager. Ainsi, le nombre de passager joue un rôle important dans les chiffres, surtout en ce qui concerne la voiture (un trajet en voiture à quatre personnes consomme quatre fois moins de CO<sub>2</sub> par passager qu'un trajet en voiture avec une seule personne).

■ Emission de carbone en kilos de CO<sub>2</sub> par passager



## Liens internet

- <http://www.alliancesud.ch/fr/documentation/projets/la-jeunesse-debat/low-cost>