

Les compagnies aériennes low cost se sont développées en Europe depuis la fin des années 90, accroissant le nombre de passagers. Elles ont développé les liaisons européennes de point à point mais quittent facilement un aéroport pour un autre, en faisant jouer la concurrence (et les subventions). Leur modèle social est critiquable et, pour certaines dont Ryanair, franchement esclavagiste. L'Union européenne cherche à faire le ménage dans les aides publiques qui leur sont accordées. A Nantes, le nombre de passagers s'est accru depuis leur arrivée en 2004. NDL est annoncé maintenant pour accueillir ces compagnies.

Une compagnie aérienne à bas prix ou low cost est une compagnie aérienne qui, à la suite de l'abolition des règles limitant la concurrence, à partir de 1978 aux États-Unis, plus tard sur d'autres continents, s'est positionnée sur le créneau commercial du transport aérien à moindre coût (low cost). Les compagnies low cost ont développé les liaisons européennes de point à point, alors que les compagnies traditionnelles ont davantage misé sur les systèmes en réseau autour des hubs.

Le modèle affiché de la compagnie low cost est celui d'un service minimum pour les passagers et d'une réduction drastique des coûts de fonctionnement pour la compagnie : un seul type d'avion, le plus souvent Boeing 737 ou A320, des escales rapides (environ 25 minutes contre plus d'une heure pour les compagnies traditionnelles), des employés remplissant plusieurs fonctions...

Leur modèle économique et social est critiquable<sup>1</sup>. Les prix d'appel sont rarement les prix finaux (taxes aéroportuaires, taxes pour les bagages, les frais d'enregistrement, frais pour le paiement du ticket). La pression sur les coûts se fait aussi sur les salaires, l'emploi de stagiaires qui payent leur formation (80 % des employés de Ryanair sont des stagiaires), peu, voire pas de protection sociale.

Les compagnies reçoivent des subventions déguisées des collectivités locales, appelées pudiquement « aides au marketing » versées à des filiales basées dans des paradis fiscaux. Elles mettent en concurrence les collectivités locales pour leur implantation (exemple récent entre Dijon et Dole dans un même département). En 2008, Ryanair a touché 35 millions d'euros d'argent public en France<sup>2</sup>, au titre des services d'aéroport ou de l'aide au marketing, un chiffre qui pourrait monter à 660 millions en Europe. L'aéroport de Bergerac a touché 500 000 euros de subventions publiques pour éviter la faillite, mais a donné à Ryanair 2,3 millions d'euros. Pour les élus, la situation est délicate car les compagnies low cost peuvent doper l'économie locale.

La députée du Puy-de-Dôme Odile Saugues (PS) a présenté, en juin 2010, son rapport d'information sur la concurrence dans le secteur aérien. Un rapport dans lequel elle appelle la Commission Européenne à clarifier les aides des aéroports régionaux et à créer un "espace d'équité" : "*Si on veut une concurrence libre et non faussée, il faut évoquer la question du coût du travail, du dumping social*".

Après quelques années où l'Union européenne a été interpellée sur les conditions d'exploitation des compagnies low cost et les distorsions de concurrence, en 2014, elle a tranché à propos des aides d'Etats. Peu de changement et profil bas. Les nombreux accords dits « de marketing et de publicité » entre les aéroports et les compagnies aériennes à bas coûts sont admis sous réserve d'un calcul préalable de rentabilité économique ; autant dire toujours admis.

Soumis à de nombreuses plaintes juridiques, Ryanair a fermé ses escales en France, en Belgique, en Italie et au Danemark<sup>3</sup>, plutôt que de renoncer au dumping qu'il pratique sur les salaires<sup>4</sup>.

Témoignage d'un pilote : « Les contrats sont renouvelables tous les ans et en cas de baisse d'activité le congé sans solde sera imposé. Pas le droit d'être malade : si malade pas de paiement. Si un pilote est trop méticuleux, s'il refuse de fermer les yeux sur un avion en mauvais état ou une amplitude dépassée? On le met 1 mois sans solde à la maison pour lui rappeler qui est le patron dans l'affaire, s'il persiste on le vire tout simplement de toute façon ce n'est qu'un contractor il n'a pas de droits. » nolowcost.over-blog.com

<sup>1</sup> <http://nolowcost.over-blog.com>

<sup>2</sup> Rapport de la Cour des Comptes, [www.localis.fr](http://www.localis.fr)

<sup>3</sup> <http://www.challenges.fr/entreprise/transports/20150902.CHA8941/ryanair-la-machine-a-cash-contrainte-au-virage-force.html>

<sup>4</sup> Film « La face cachée des low cost, enquête sur le système Ryanair » :

[http://www.verite-lowcost.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&layout=item&id=7&Itemid=5](http://www.verite-lowcost.com/index.php?option=com_k2&view=item&layout=item&id=7&Itemid=5)

**Le modèle low cost est contradictoire avec les exigences climatiques.** Par la faiblesse des tarifs pratiqués, le low cost a banalisé le transport en avion : il fait progresser le nombre de passagers et donc les gaz à effet de serre émis par le secteur aérien. Les engagements des Etats sont de réduire les émissions (Cop 21 de décembre 2015).

**Part des low cost dans le trafic aérien français<sup>5</sup>** (en % de passagers transportés) :

- ensemble des aéroports en France : 26 % (sur 165 millions de passagers en 2014)
- aéroports de province : 39 % (sur 72 millions de passagers en 2014)

En volume, les aéroports où le nombre de passagers low cost est le plus élevé sont : Paris Orly, Paris CDG, Nice, Beauvais, Bâle Mulhouse, Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et **Nantes**. Sur toutes ces plates-formes, les compagnies low cost ont vu leurs nombres de passagers augmenter en 2014, à l'exception de Marseille et Toulouse où il est stable.

---

## A Nantes Atlantique

---

**Quand une compagnie (low cost ou non) ouvre une ligne, elle bénéficie d'exonérations de taxes pendant trois ans** : 80 % la 1<sup>ère</sup> année, 50 % la 2<sup>e</sup> et 30 % la 3<sup>e</sup>. Les low cost en ont profité : elles ouvrent des lignes et les ferment souvent au terme des 3 ans. Ryanair a fermé le Nantes-Londres après deux ou trois ans alors que la ligne marchait très bien ! Autres exemples avec Flybe, Air Aaran, Air Mediteraneen, Corsair Fly...

**Depuis 2004, Nantes Atlantique s'est ouvert aux low cost. Le nombre de passagers a nettement augmenté** depuis cette date : Ryanair, Easyjet, plus récemment Vuelling, et Volotea, qui a créé à Nantes un véritable pôle low cost. Les autres aéroports très ouverts aux low cost ont connu une croissance similaire (Beauvais et Bordeaux par exemple)

De 2006 à 2013, 50 lignes sont été ouvertes... et quasiment autant ont été fermées.

**Il y a en moyenne 135 mouvements/jour à Nantes**, dont un pourcentage important par des compagnies low cost.

**En 2015, 47 % des passagers ont pris un vol low cost à Nantes Atlantique<sup>6</sup>**, cette proportion augmente chaque année (22 % en 2011).

Le projet de NDL est un aéroport bas de gamme comme l'a révélé l'article du Canard enchaîné du 8 octobre 2014. Les superficies et services aux passagers sont partout inférieurs à ce qui existe aujourd'hui à Nantes Atlantique, sauf pour les surfaces commerciales. Les passagers auraient des temps de marche pour rejoindre leurs avions beaucoup plus longs (cf fiche 21 Comparaison NA-NDL).

L'utilisation de passerelles pour un accès confortable à l'avion (à l'abri des intempéries, et compatible handicapés) est prévu fortement réduit : 2 passerelles au lieu de 5 aujourd'hui à Nantes Atlantique (le rapport CGEDD demande 3 doubles passerelles).

Nicolas Notebaert, président de Vinci Airport, a déclaré que l'aérogare serait simple, d'un seul niveau et que le développement du trafic sera « **plutôt axé sur les charters, les low cost et le moyen courrier** » (source : Presse Océan 4 janvier 2011).

**Voir aussi les fiches  
04 Evolution du trafic  
18 Avion et climat**

---

<sup>5</sup> <http://www.aeroport.fr/statistiques/statistique/r-sultats-d-activite-des-aeroports-fran-ais-de-2014>

<sup>6</sup> <http://www.aeroport.fr/view-statistiques/nantes-atlantique>