

Des vols (pas si) low cost pour New York

VOYAGES Des compagnies lancent des vols à bas prix au-dessus de l'Atlantique

► Les sirènes du low cost font entendre leur chant sur les vols entre l'Europe et les États-Unis.

► Le marketing laisse augurer des tarifs révolutionnaires.

► Mais, en aviation, la transat à prix réduit existe déjà depuis longtemps.

Depuis juin, la compagnie Norwegian propose des vols entre Paris et New York « à partir de 159 euros », en faisant un arrêt à Oslo pour refaire le plein. Depuis le 10 septembre, French Blue, nouvelle compagnie hexagonale, offre un Paris-République dominicaine (Punta Cana) « à partir de 199 euros ». Depuis Berlin, c'est Wow Air, une compagnie islandaise qui propose de traverser l'Atlantique « à partir de 150 euros », avec escale à Reykjavik. Moins cher qu'un Bruxelles-Milan. Est-ce possible ? Bienvenue dans le marketing du vol transatlantique low cost.

Il faut d'abord décoder les offres de ces nouvelles compagnies aériennes. Les tarifs affichés dans les campagnes promotionnelles s'entendent pour un aller simple. Et sans taxes, en ce qui concerne Wow. Pour comparer avec les tarifs des compagnies traditionnelles qui opèrent depuis Bruxelles, Paris, Amsterdam ou Londres, il faut donc, au minimum, multiplier le prix par deux, même si on obtient rarement le même prix pour l'aller et le retour, qui varient selon les jours et les demandes. Et ajouter un certain nombre de suppléments.

450 euros (presque) tout compris

Pour voler sur Norwegian entre Paris et New York avec une valise en plus du sac cabine, il faut ajouter 50 euros. Par trajet. On ajoutera encore que, comme il n'y a pas d'offre officiellement déclarée low cost au départ de la Belgique, pour un voyageur belge, il faut ajouter le coût du trajet vers les aéroports Charles De Gaulle, Schiphol ou Heathrow. Aller et retour à nouveau. En avion, en train, en voiture. Bref, le coût de l'aller-retour Bruxelles - New York avec ces formules low cost ne descend pas sous les 450 euros, repas et déplacement jusqu'à l'aéroport non compris.

Au plus près, parallèlement à cette déferlante de propositions low cost, Brussels Airlines propose des vols Bruxelles - New York aux alentours de



En ajoutant tous les frais (bagages, taxes, repas), les tarifs aller-retour des « low cost » s'approchent des compagnies traditionnelles. © NILSSON/AFP.

500 euros, aller-retour, en moyenne « si on réserve trois mois à l'avance ». Les meilleures promotions, qui concernent un nombre limité de sièges, descendent à 399 euros. Comprenant taxes, couvertures, repas et bagages (un en cabine, un en soute). Comme dans toutes les compagnies aériennes, celui qui veut réserver quelques jours à l'avance paiera « le prix du marché », qui est souvent (beaucoup) plus cher parce qu'il est basé sur la rareté.

On confirme, chez Brussels Airlines, que les réservations sur le Bruxelles - New York fonctionnent bien. Toute l'année, alors que Washington n'est opéré que durant l'été. « Une des caractéristiques des vols vers New York, c'est qu'ils ne dépendent pas de la saison. La demande est toujours grande, tout au long de l'année. Il y a juste quelques pics de demande supplémentaires. Ce n'est pas pour rien qu'au départ de Bruxelles, New York est la première destination intercontinentale. » Des comparaisons de prix avec les propositions tarifaires des

grandes compagnies aériennes européennes relèvent plus ou moins du même ordre. On trouve un American Airlines, depuis Bruxelles via Londres pour 450 euros et le comparateur de prix Jetcost trouve un Air France à 369 euros (aller le 10 octobre direct, retour sur KLM le 24 avec escale)...

La plus fréquentée du monde

Il faut admettre que la transat aérienne low cost existe déjà depuis longtemps. Parce que la route entre l'ouest de l'Europe et la côte Est des États-Unis est tout simplement la plus fréquentée du monde aérien. Cela fait donc des années que, grosse concurrence aidant sur une demande très forte, les prix y sont « sous pression ». Au plus grand bénéfice des utilisateurs.

C'est avant tout parce que les moyens pour faire la différence avec la concurrence sont limités. D'abord pour tous les vols de plus de 5 heures, il est impossible d'imposer un aller et retour le même jour au même équipage. Ici, on

doit couvrir environ 6.000 km, en plus ou moins 7h30 à 8h30, selon que le trajet choisi remonte plus ou moins vers le nord. Il faut donc deux équipages pour rentabiliser l'avion en aller-retour, ce qui implique des frais de logement aux États-Unis.

Ce n'est pas pour rien que même Ryanair hésite depuis des années à se lancer dans cette aventure hyper concurrentielle. Officiellement, la compagnie irlandaise explique que c'est par indisponibilité des avions nécessaires pour la rentabiliser. Pour voler au-dessus de l'Atlantique nord, en effet, il faut des avions qui peuvent accueillir environ 300 personnes pour rentabiliser un vol à ces niveaux de prix « éco » aussi bas. Une partie de l'avion réservée à la classe business permet, au mieux, d'équilibrer positivement le tout et de générer des bénéfices. Pour autant de passagers, il faut des avions à deux couloirs, dits « wide body », qui sont plus gros, donc plus chers à l'achat et à l'usage.

Il est éventuellement possible de pré-

Comparaison des prix

norwegian	
Valise en soute	35 €
Repas de base	10 €
Poisson	12 €
Hallal ou casher	15 €
Kit confort*	10 €
* chaussettes, couverture, masque, écouteurs, coussin	
Frenchblue	
Valise en soute	50 €
Repas de base	32,5 €
Kit*	7,2 €
* couverture et écouteurs	

LS - 17/09/16

voir un vol transatlantique avec des petits avions « narrow body », à un seul couloir, mais il faut faire une étape pour refaire le plein. C'est ce que propose Wow, la compagnie islandaise qui opère depuis Berlin et qui s'arrête en passant « à la maison », à Reykjavik. L'organisation des équipages et des avions est donc tout autre. Pour d'autres compagnies, cet arrêt supplémentaire multiplie une fois de plus les frais.

Pour les compagnies traditionnelles, finalement, cette guerre des prix a des limites. Contrairement aux nouvelles compagnies, low cost ou pas, prêtes à fonctionner un moment à perte pour capter une partie du trafic, elles ne descendront pas sous le seuil de rentabilité. Les passagers attentifs peuvent donc tenter de profiter des tarifs promotionnels des « casseurs de prix », s'ils arrivent à s'imposer. Pour info, le conseil de surveillance de French Blue se donne deux ans pour devenir rentable. ■

ÉRIC RENETTE

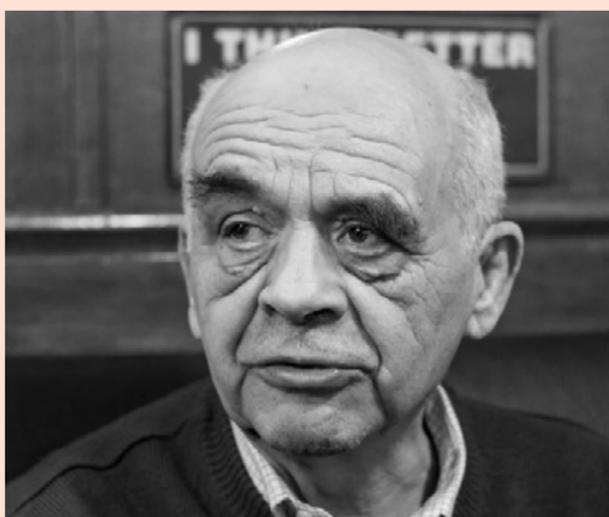
Mort d'un grand professionnel et de notre gourou

HOMMAGE Jacques Emond, alias Marc Charlet, est décédé mercredi 14 septembre

Il n'y avait pas plus têtu ou grognon, mais il n'y avait pas plus exigeant, plus rigoureux et sceptique. Il y avait donc chez cet homme que nous avons tant respecté et surtout tant aimé, tous les ingrédients pour faire un excellent journaliste. Qui ne scrutait pas les paillettes mais les chiffres, qui ne croyait pas au blabla mais aux bilans, qui n'était pas intéressé par les patrons providentiels mais par les résultats.

Jacques Emond, c'était son vrai nom, nous a quittés ce mercredi, après un cancer foudroyant. Les lecteurs des pages économiques le connaissent sous deux noms de plume : Marc Charlet et Jean Sloover. Ou encore sous la signature de Jacques Moden, pour son livre consacré aux *Privatisations en Belgique de 1988 à 2008*.

C'est comme « Jean Sloover » qu'il a commencé sa carrière de journaliste au *Soir*. Économiste dans un organisme public, il avait rejoint avec un de ses collègues l'équipe qui concoctait chaque semaine le supplément économique que venaient de créer Yvon Toussaint, le rédacteur en chef, et Catherine Ferrant, la chef du service politique et économique. Les



« Marc Charlet » avait tiré son pseudo de « Tintin ». © FAUCON.

deux « Sloover », le grand et le petit, rédigeaient notamment une fiche technique qui décortiquait la santé d'une entreprise belge, exercice inédit à l'époque et qui fut très vite redouté. Dans la foulée, le « petit Sloover » se spécialise dans les articles consacrés aux placements financiers et à la gestion des portefeuilles sous

le pseudonyme de Marc Charlet, du nom du scientifique de l'expédition Sanders-Hardmuth dans *Les sept boules de cristal* et *Le temple du Soleil*.

Né à On, orphelin jeune d'un père résistant, Jacques Emond avait fait le droit à Louvain, une formation dont il vantait les mérites avec force, estimant qu'elle

insufflait le souci de la rigueur, des textes et du détail. Il nourrissait ainsi une aversion intellectuelle pour les prises de position des journalistes et les interviews qui, pour lui, ne contribuaient pas à l'éclairage de la vérité.

Au terme de ses (longues) études – le jeune homme s'était beaucoup amusé –, il était sorti premier d'un concours de recrutement de la fonction publique, au nez et à la barbe de ses anciens assistants médusés – anecdote qui l'amusait encore des dizaines d'années plus tard. Il choisit alors d'entrer au Conseil central de l'économie, puis à la Cour des comptes, où ses « clients » régionaux redouteront la sagacité des contrôles d'un homme que rien ne pouvait adoucir.

Nous lui devons d'être devenus de bien meilleurs journalistes : qui croisait sa route ne pouvait plus traiter la nouvelle avec superficialité sous peine de subir un de ses formidables et célèbres coups de gueule. Nous sommes quelques-uns à avoir fait de lui notre gourou et notre partenaire favori de travail... et de soirée. Les « enfants de Charlet », disséminés aujourd'hui à *LEcho*, chez

Trends tendances, à *La Libre* et au *Soir*, se retrouvaient régulièrement avec lui autour de table où l'on riait de tout autant qu'on discutait de l'actualité, et cela jusqu'à ces tout derniers jours. Nous sommes terriblement orphelins de ses emportements, de sa mauvaise foi, de son amour des livres et de l'opéra, de sa passion pour l'information et le journal papier, et surtout de l'affection, que sous ses sourcils broussailleux, il nous a portée.

Il est décédé magnifiquement entouré de sa joyeuse et fidèle bande d'amis

Durant vingt ans, il a tout fait pour empêcher le journaliste, puis le chef du service économique que je fus, de tomber dans le panneau des promesses des grands patrons et des stratégies. Il fut mon plus exigeant partenaire, et mon plus précieux garde-fou. Que d'allers-retours pour suivre les soubresauts du groupe Suez à Paris dans une voiture où sa cigarette avoisinait un bidon d'essence. Que de soirées à éplucher les comptes de la galaxie

Frère. Que de planques dans les couloirs du Passage 44 pour happer les bourgmestres qui sortaient des briefings du Crédit communal et filer ensuite à toute allure vers la rédaction pour que l'info soit dans le journal. Quel délice alors quand, après le bouclage, dans un café encore ouvert, on sirotait un (des) verre(s) de rouge, en refaisant l'histoire de ces entreprises, en respirant la fumée de ses cigarettes.

Jacques Emond est décédé à Namur, magnifiquement entouré de sa joyeuse et fidèle bande d'amis qui avaient fait de l'apéro du vendredi soir à la Taverne Prince Baudouin, un moment incontournable. Il serait très fâché de lire ce texte car, à 73 ans, il n'avait pas changé d'avis : une signature au bas d'un article n'est pas là pour servir son auteur mais l'information qu'il détient. Il y a huit jours, alors que nous lui rappelions à quel point nous nous étions amusés durant ces années, ce fils d'Ardennais d'apparence si rugueuse mais si merveilleusement sensible, nous avait répondu : « Oui, mais surtout, on a bien travaillé. » ■

BÉATRICE DELVAUX