



## LIAISONS

## Vols d'ennui

**Dinard-Nottingham, Brive-Porto, Bergerac-La Haye, Dole-Fès...**  
**Grâce aux compagnies low cost, on peut décoller d'à peu près partout et atterrir nulle part.**

**E**NFIN les vacances ! Le 3 septembre 2007, trois quinquas norvégiens en tee-shirt et claquettes sortent d'un 737 de Ryanair. Avec le sourire : depuis des mois, ils ont prévu de se dorer la pilule toute une semaine sur l'île grecque de Rhodes. Mais, c'est bizarre, il ne fait que 11 °C. Pas de mer à l'horizon. Et, dans le petit aéroport champêtre où ils viennent d'atterrir, ils sont accueillis en français : « Bienvenue à Rodez ! » Explication. Les trois Scandinaves ont réservé leur vol en trois clics sur Internet. Partant d'Oslo, en passant par Londres-Stansted, ils ne se sont pas doutés une seconde que Ryanair proposait autant de vols hebdomadaires, depuis l'Angleterre, vers l'île du Dodécanèse que vers la préfecture de l'Aveyron. Le développement du low cost, avec ses petits avions, plus faciles à remplir, et ses petits aéroports, moins chers en taxes, engendre la création de lignes improbables.

**MINUSCULE.** Qu'on en juge : contre toute logique apparente, l'été, Ryanair affrète chaque semaine ses Boeing de 189 places entre Béziers et Stockholm, Dinard et Nottingham, Brive et Porto ou Dole et Fès ! Transavia, la filiale d'Air France, propose un aller-retour quotidien entre Bergerac et La Haye, aux Pays-Bas. Quant à Wizz Air, une compagnie hongroise, après avoir relié Grenoble à Vilnius pendant quelques années, elle offrira, à partir d'août, deux liaisons hebdomadaires entre la préfecture iséroise et... Koutaïssi, une bourgade de Géorgie. La prime de l'étrangeté revient à Level, filiale de British Airways-Iberia, qui fait voler, chaque semaine du mois de mai, un A320 entre le minuscule aéroport de Calvi, en Corse, et Linz, la troisième ville d'Autriche...

« Ces lignes, aberrantes pour des compagnies traditionnelles, font partie du modèle low cost », confirme Paul Chiamba-

retto, chercheur associé à Polytechnique et spécialiste du transport aérien. D'abord parce qu'elles s'appuient, au départ comme à l'arrivée, sur de petits aéroports, « moins chers en redevances, permettant des demi-tours plus rapides – et donc des heures de vol supplémentaires au quotidien pour chaque avion –, et dans lesquels les compagnies sont en position de force pour obtenir des subventions ». Ensuite parce que leur mise en place ne coûte pas grand-chose : « Contrairement au système traditionnel, ce sont des liaisons de point à point, sans correspondance et, donc, sans impact sur le reste du réseau. C'est la méthode du "test and burn" : on teste, et, si ça ne fonctionne pas, on arrête après quelques mois. » Sans pitié, dans ce cas, pour les petits aéroports concernés, dont les liaisons de ce genre sont devenues l'unique source de revenus.

**EXOTIQUE.** Mais, souvent, ces lignes insolites fonctionnent. Car elles répondent à « une analyse des flux de population qui ne sont pas desservis par les autres compagnies », indique le même expert, pour défricher de nouveaux marchés plutôt que lutter pour des parts de marché ». D'autant que les clients low cost, souvent plus jeunes, sont moins regardants sur les temps de trajet ou sur les facilités d'accès. Ainsi, la liaison Stockholm-Béziers relie, en réalité, toute la Scandinavie à l'Occitanie, quand le vol Bergerac-La Haye fait, lui, la jonction entre le Benelux et le sud-ouest de la France, et le Dinard-Nottingham celle entre la Bretagne et le cœur de l'Angleterre.

Une stratégie que Ryanair, champion dans le domaine, ne semble pas disposé à détailler pour « Le Canard ». « Les lignes rentables compensent les moins performantes et permettent de continuer à se développer en France », élide Yann Delomez, responsable des ventes ●●●

**La ligne Stockholm-Béziers relie, en réalité, toute la Scandinavie à l'Occitanie**