

LES COMPAGNIES AÉRIENNES RÉDUISENT LES SIÈGES BUSINESS AU PROFIT DE SIÈGES TOURISTIQUES PREMIUM



Après la crise du coronavirus dans le secteur du transport aérien, les compagnies aériennes sont sur la voie du redressement. Avant la pandémie, les compagnies misaient sur l'inclusion - surtout dans les vols longs - d'une nouvelle classe moyenne : le touriste premium (le nom varie selon les compagnies). Celle-ci offre plus de confort et de services que la classe économique pour un coût supplémentaire inférieur à celui de la classe affaires. Ses avantages attirent de plus en plus de passagers et ils sont devenus les sièges les plus rentables à vendre pour les compagnies aériennes. Une valeur sûre qui gagne en espace, au point même de réduire la prestigieuse classe affaires.

L'avant de l'avion reste la clé de voûte, et la partie de l'avion où les compagnies aériennes réalisent la plupart de leurs bénéfices par vol. La pandémie a pénalisé le tourisme et a presque fait disparaître les voyages d'affaires, qui occupaient traditionnellement la plupart des sièges de la classe affaires. Cependant, grâce à ce changement, les compagnies aériennes ont réussi à rendre la rentabilité de cet espace encore plus grande que lorsque l'avion était divisé uniquement en classes touriste et affaires, et de nombreux voyages de loisirs sont effectués pour une valeur un peu plus élevée. Le fait de pouvoir voler plusieurs heures plus confortablement et d'être éloigné des zones bondées de l'avion est une grande motivation.

Le changement a commencé principalement en Amérique du Nord, bien que les compagnies européennes le fassent depuis plus d'une décennie. L'une des premières à inclure ce modèle en Europe a été Air France en 2009. Elle propose désormais entre 6 et 11 % de sièges de ce type dans sa flotte. "La plupart de nos clients en économie premium ont plus de 45 ans et prennent fréquemment l'avion. Ils voyagent pour le plaisir et se font plaisir avec plus de confort", expliquent les porte-parole de la compagnie.

Dans le cas d'Iberia, elle a inclus ces sièges en janvier 2017 et les résultats ont dépassé les chiffres attendus jusqu'à l'arrivée de la pandémie. Le résultat était si bon que les nouveaux avions commandés par la compagnie ont été conçus pour inclure cette cabine. En outre, dans les avions déjà utilisés, plus d'espace a été rendu disponible pour ces sièges en réduisant l'espace de la classe affaires. "Lors du réaménagement de l'Airbus A330, nous avons supprimé sept sièges de la classe affaires pour mettre en place les nouveaux sièges de la classe économique supérieure", indiquent des sources de la compagnie aérienne, qui appartient au groupe IAG. La clé de son succès se divise en deux aspects : d'une part, en raison de ce qu'elle offre aux voyageurs. D'autre part, en raison de l'investissement en espace et en ressources nécessaire. À ces deux égards, il présente des avantages substantiels par rapport à ce qui existait déjà. Les voyageurs de cette classe bénéficient d'un accès prioritaire, de sièges plus larges, d'une meilleure inclinaison et d'un menu plus vaste. Tout cela, bien sûr, a un coût supplémentaire. En moyenne, le prix d'un billet en classe économique premium peut coûter entre 250 et 500 euros de plus qu'un siège en classe touriste, mais il coûte entre 1 000 et 1 500 euros de moins que la classe affaires.

Chez Deutsche Lufthansa AG, par exemple, cette classe génère 33 % de revenus en plus par mètre

carré que la classe économique et 6 % de plus que la classe affaires, selon Bloomberg. Elle est également 40% plus rentable que la classe affaires car elle est beaucoup moins chère à installer. En fait, la compagnie aérienne allemande étudie déjà la possibilité de supprimer davantage de sièges en classe affaires pour faire fructifier cette nouvelle classe.

Transfert de passagers

L'une des craintes des compagnies aériennes était que les passagers de la classe affaires gravitent vers cette nouvelle classe. C'est-à-dire que le nombre de passagers dans la partie la plus chère de l'avion serait réduit et que les recettes par vol diminueraient. Mais la réalité a été tout autre : la plupart des passagers viennent de la classe touriste.

Ce phénomène s'explique par le fait que de nombreux passagers qui prennent l'avion pour le tourisme préfèrent payer un peu plus en échange de plus de confort. Bien que les voyages d'affaires occupent également une place importante dans cette classe et nuisent à sa reprise pour le moment. Comme Bloomberg l'a déjà souligné, cette tendance est là pour durer et a des chances de s'améliorer : selon Counterpoint Market Intelligence, le rythme de croissance s'accélérera à mesure que les compagnies aériennes intégreront ces sièges dans les vols de longue durée.

La pénétration de cette nouvelle classe est imparable. Elle a déjà atteint les compagnies aériennes low-cost, du moins celles qui effectuent des vols longs comme.

Pendant la partie la plus dure de la pandémie de covid, avec de multiples restrictions de voyage et des voyages d'affaires et touristiques presque inexistantes, l'entreprise dans son ensemble a souffert et aucune classe de siège n'a été sauvée de ce désastre. Maintenant, pendant la reprise, ceux qui sont un peu plus à la traîne sont les compagnies aériennes coûteuses, car les voyages d'affaires leur font défaut. Cela s'explique par le fait qu'une grande partie du marché des entreprises n'a pas encore retrouvé les niveaux atteints par les autres types de voyages. Et les voyages d'affaires sont une composante importante des classes touristiques et d'affaires haut de gamme.

Date: 2021-10-25

Article link:

<https://www.tourism-review.fr/sieges-premium-pour-touristes-au-lieu-de-la-classe-affaire-news12241>