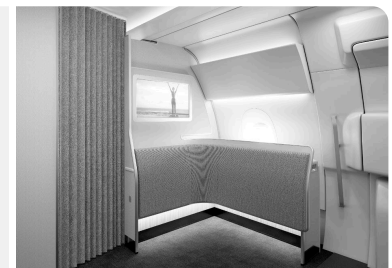


Vol A350 pour Sydney: 20.000 lieues dans les airs, bientôt sans escale ni jetlag



L'an prochain, Qantas, compagnie australienne, lancera les vols réguliers les plus longs jamais opérés. Ils relieront l'Europe à Sydney sans escale, en un peu plus de 20 heures, avec à bord un petit espace fitness et des éclairages anti-jetlag. Le Project Sunrise est-il en passe d'imposer un nouveau standard pour les voyages au long cours?

Une mini-salle de fitness. Voilà sans doute l'élément le plus étonnant de l'aménagement des avions avec lesquels Qantas s'apprête à ouvrir une liaison directe entre Sydney et Londres. Avec plus de 20 heures de vol, il s'agira du plus long vol régulier de l'aviation civile mondiale. Pour éviter que les passagers ne se morfondent dans leur siège, la compagnie a imaginé, dans le cadre de son Project Sunrise, un espace dédié au bien-être. Au programme: des frigos garnis d'eau et de boissons rafraîchissantes, une main courante à hauteur des hanches et, surtout, un écran diffusant des exercices à reproduire pour soutenir la circulation sanguine et limiter l'engourdissement. Il faudra encore patienter un an avant de voir les premiers voyageurs embarquer à Sydney et ressortir, près de 18.000 kilomètres plus loin, dans la capitale britannique. Mais dans le secteur, ce vol est déjà l'un des plus attendus. Les premiers vols d'essai, menés en juin, ont été suivis en direct par plus de 3,6 millions de passionnés sur le site de suivi Flightradar24. Ils figurent ainsi parmi les vols les plus suivis de tous les temps. Cet engouement n'a rien d'un simple concours de portée entre compagnies. Oui, le record actuel de Singapore Airlines (15.350 kilomètres sur la liaison Singapour-New York) va être effacé. Mais ce n'est presque qu'un détail. Pour les optimistes, le Project Sunrise pourrait changer durablement la façon de voyager sur les très longues

distances, et peut-être même bousculer l'architecture des liaisons intercontinentales. Un véritable laboratoire du vol ultra-long. Pour les Australiens, l'objectif est clair: atténuer la frustration nationale d'être si loin du reste du monde occidental. La CEO de Qantas, Vanessa Hudson, parle de «prochaine frontière» et de «redéfinition de la notion de distance». Elle rappelle volontiers qu'en 1947, le premier vol entre l'Australie et Londres exigeait encore sept escales et quatre jours. Depuis, à chaque nouvelle génération d'avions, une escale a sauté, jusqu'à cet objectif ultime: le direct. À la clé, un gain de temps de quatre à six heures par rapport à un itinéraire avec une seule correspondance.

180.000 litres de kérosène

Aujourd'hui, la plupart des Européens et des Américains se rendent en Australie (et en reviennent) via un des super-hubs d'Emirates, de Qatar Airways ou d'Etihad Airlines dans le Golfe, ou via Singapour. Depuis Londres, ces deux voies totalisent à elles seules plus de 12.000 passagers par semaine. Il existe bien une liaison directe entre l'Australie et l'Europe. Mais elle part de Perth, ville la plus occidentale du pays, à destination de Londres. Résultat: l'immense majorité des passagers, qui visent plutôt Sydney ou Melbourne sur la côte est, doit malgré tout faire au moins une correspondance. Rien que Perth-Sydney, c'est facilement quatre à cinq heures. Le dernier saut technologique, passer d'un trajet avec une escale entre Londres ou New York et l'est de l'Australie à un non-stop, s'est révélé très ardu. Le principal verrou: aucun avion n'était capable de parcourir une telle distance. Les grands constructeurs ne s'y sont pas attelés spontanément. Qantas a donc lancé, il y a près de dix ans, un appel d'offres façon concours: celui qui livrerait l'appareil adéquat obtenait d'emblée une commande de douze avions, promettait la compagnie. Même ainsi, l'offre a peu séduit. Seul Airbus a répondu. Le constructeur européen était prêt à développer une version à portée extrême de son long-courrier A350, déjà l'un des appareils intercontinentaux les plus populaires. Dans sa version la plus puissante, l'A350-1000 peut voler jusqu'à 15.000 kilomètres. Suffisant pour la plupart des routes long-courriers, insuffisant pour les plus de 20.000 kilomètres nécessaires, avec une marge de sécurité, pour relier le cœur touristique et d'affaires australien à l'Europe ou à la côte est des États-Unis. Airbus a donc conçu spécialement pour Qantas l'A350-1000ULR, ULR signifiant Ultra Long Range. Et même si l'A350 est déjà un avion hyper efficace, il a fallu recourir à des solutions musclées pour gagner encore en autonomie. L'appareil a reçu un plafond plus haut pour augmenter sa rigidité et supporter une mission aussi longue. Mais l'essentiel se joue dans les réservoirs. Un A350 «standard» peut embarquer jusqu'à 160.000 litres de kérosène. Pour la version ULR, il a fallu ajouter 20.000 litres. Cette capacité supplémentaire a finalement été trouvée dans le fuselage.

Des billets chers

Ce surplus de volume, et surtout de poids lié au carburant est d'ailleurs la principale menace pour la viabilité d'un vol sans escale. «D'un point de vue strictement économique-entrepreneurial, je n'y crois pas», tranche Wouter Dewulf, économiste du transport aérien à l'Université d'Anvers. «Parce que plus vous devez emporter de carburant, moins il reste de place pour les passagers et pour le fret, qui rapportent de l'argent. Or, sur les routes vers l'Asie de l'Est et l'Australie, les tarifs du fret aérien sont élevés. Pour la plupart des vols actuels, c'est une composante importante du business model.» Là où un Airbus A350 classique peut accueillir jusqu'à 400 passagers, les A350 ULR de Qantas se limiteront à 238 sièges, presque moitié moins. Objectif: offrir davantage d'espace en business et en first, et composer avec l'encombrement des réservoirs. Autre poste de coûts: les ressources humaines. Sur ces vols extrêmes, Qantas prévoit 4 pilotes qui se relaient en shifts, ainsi que 14 membres du personnel de cabine. Sur un vol standard, on compte 3 pilotes et 11 membres d'équipage. Pour ces équipes, une zone de repos a été aménagée à l'arrière de l'appareil: un espace ingénieux équipé de huit lits. Avec davantage de personnel, une capacité de fret réduite et moins de sièges à vendre, le prix d'un vol direct entre l'Australie et l'Europe (ou la côte est des États-Unis) sera nettement plus élevé que celui d'un itinéraire avec une escale. Qantas ne lancera la vente des billets qu'en février, mais les analystes tablent déjà sur un surcoût d'au moins 20% pour le non-stop. Un aller-retour avec une escale coûte en economy au minimum 1.500 euros. Wouter Dewulf s'interroge: les passagers accepteront-ils «de payer ce supplément pour un gain de temps assez limité, de quelques heures»? Il

pense aussi que la durée même du trajet pourrait refroidir une partie de la clientèle. «À mon avis, la plupart des gens ne trouvent pas si désagréable de pouvoir, à mi-chemin d'un voyage aussi long, se dégourdir les jambes pendant une escale.»

Est-ce vraiment bon pour la santé?

Justement, cette possibilité de marcher un peu met le doigt sur l'objection la plus sensible: ces vols ultra-long sont-ils sains? Sur un long-courrier classique, rester bien hydraté et maintenir une circulation correcte dans les membres est déjà un défi pour beaucoup de passagers. Qantas a confié il y a plus de dix ans à l'Université de Sydney une mission de recherche: étudier les effets de vols non-stop vers l'Europe et la côte est des États-Unis, et surtout identifier comment en limiter l'impact. Au terme de dix années de travaux, un constat ressort: le corps humain n'est pas conçu pour rester 20 heures dans une cabine pressurisée tout en traversant, à un rythme accéléré, pas moins de dix fuseaux horaires. Même en buvant régulièrement, l'air sec de la cabine expose à un risque de déshydratation. Et si l'air est filtré en continu par des filtres HEPA de haut niveau, les passagers restent pendant toute la durée du voyage dans le même air recyclé. Personne n'y échappe: du titulaire d'un billet de première classe à 20.000 dollars au voyageur à petit budget en economy. L'université a conclu que, sur des vols ultra-long, «le bien-être n'est pas un luxe, mais une nécessité». Qantas dit prendre la leçon au sérieux. Le signe le plus visible: l'«espace wellness» installé entre l'economy et la premium economy. Là où, sur d'autres vols, on décourage les passagers de quitter leur siège, les liaisons Sydney-Londres les y inciteront au contraire. Les boissons non alcoolisées seront librement accessibles dans les frigos. En business et en first, les voyageurs bénéficient de plus d'espace pour les jambes et peuvent, dans leur propre compartiment, se lever plus aisément. L'étude met aussi en avant un point moins intuitif: ce n'est pas tant la durée qui pose problème, mais la lumière. C'est devenu le pivot de la stratégie «bien-être» de Qantas. Durant le vol, c'est pratiquement la nuit en continu, ce qui permet à la compagnie de contrôler entièrement l'ambiance lumineuse. Sur la base du cycle biologique de 24 heures, l'avion utilisera douze scénarios d'éclairage différents, par exemple pour simuler l'aube, le coucher du soleil ou le réveil. L'idée: préparer progressivement les passagers au fuseau horaire de la destination. Les repas, leurs horaires et leur contenu seront adaptés à ce dispositif. L'ensemble doit favoriser un sommeil plus long et plus profond pendant le trajet.

Symbole de statut

Les vols d'essai de plus de 20 heures suggèrent que cet éclairage adapté a un effet mesurable: les passagers seraient, en tout cas, plus alertes durant les deux premiers jours après l'atterrissage, et le jetlag serait digéré plus rapidement. Si l'éclairage et les programmes de mouvement tiennent leurs promesses, il ne faudra sans doute pas longtemps pour voir d'autres compagnies reprendre ces mesures sur leurs propres long-courriers, plus courts. Cela ne signifie pas pour autant que les vols ultra-long deviendront rapidement la norme. À ce stade, Turkish Airlines est la seule autre compagnie, en dehors de Qantas, à avoir manifesté de l'intérêt pour cette nouvelle version de l'Airbus A350. Qantas affirme que ces nouveaux vols directs apporteront à l'entreprise cotée en bourse, dont les actions sont dispersées entre de nombreux acteurs, 400 millions de dollars australiens (244 millions d'euros) de bénéfice opérationnel supplémentaire. Mais cette projection tient en grande partie à la situation géographique unique de l'Australie: les nouveaux appareils peuvent desservir de nombreuses destinations, alors que, pour les compagnies européennes, nord-américaines et moyen-orientales, ils n'ont de sens que pour des vols vers l'Océanie. Enfin, le Project Sunrise a une dimension d'image. «Pour Qantas, c'est aussi un symbole de statut, comme l'a été le supersonique Concorde au siècle dernier pour British Airways et Air France», conclut Dewulf. «Et un symbole de ce type a aussi une valeur marketing.»

Bas Kurstjens