Comment les compagnies aériennes traquent le poids à bord de leurs avions

Le prix du carburant augmente. Les marges de profits sont en baisse. Afin de conserver leur niveau de rentabilité, la plupart des grandes compagnies aériennes sont prêtes à tout pour réduire le poids à bord de leurs appareils.

Pour réduire leurs factures de carburant les compagnies aériennes traquent les kilos superflus
La première mesure d'économie réalisée par les grandes compagnies aériennes porte sur les sièges. Ils sont de plus en plus minces et légers même si, la plupart du temps, c'est au détriment du confort du voyageur. "Je sais que ces sièges n'ont pas une excellente réputation ", explique Charles Hobart, porte-parole de United, "mais ils peuvent être aussi confortables que les sièges précédents une fois qu'on y travaille ". Nous sommes donc prévenus, ces nouveaux sièges sont faits pour travailler. Non pour se reposer, même sur un vol de plusieurs heures.

Et comme les compagnies peuvent difficilement réduire le poids même de leurs avions, elles s'attaquent au moindre détail, là où, parait-il, le diable se cache. Il y a dans chaque avion et pour chaque passager,un magazine de bord avec la liste des articles vendus pendant le vol. En réduisant de quelques pages ce catalogue, United Airlines réussit à alléger sa facture en carburant. L'économie de poids est conséquente. Avec environ 757 avions, un total de 8 700 sièges cela représente, chaque jour, quatre tonnes en moins.

Les compagnies traquent également le papier dans les cockpits. A l'image de Southwest qui précise sa démarche. "Nous avons récemment terminé d'équiper nos pilotes et nos agents de bord de sacs de vol électroniques, éliminant ainsi le besoin de transporter des cartes et des manuels sur papier. Le passage à ces outils numériques a permis de retirer 80 livres de chaque vol et d'économiser plus de 2 millions de litres de carburant." Les petits équipements de confort destinés aux passagers sont aussi la cible des traqueurs de poids. JetBlue a ainsi réduit la taille des écrans vidéo. "Sur notre A320 restylé, notre IFE (Inflight Entertainment) est plus léger et il y a moins de boîtiers sous les sièges pour alimenter l'IFE ",explique un porte-parole de la compagnie aérienne qui ajoute "Nous avons aussi récemment remplacé les chariots de nourriture et de boissons par des chariots plus légers."

Chez United, on a trouvé la solution. Il n'y a plus d'écran vidéo ! "Nous avons supprimé les écrans car beaucoup de gens amènent les leurs à bord. Nous offrons le streaming PDE--personal device entertainment à la place. C'est un gain de poids considérable."

La compagnie aérienne australienne Qantas propose une nouvelle ligne de couverts et de linge de table qui, selon elle, est plus légère de 11 % : "La gamme s'étend maintenant à l'ensemble de notre flotte internationale (et de la classe affaires domestique), ce qui nous permet d'économiser plus de 500 tonnes de carburant par an " déclare son porte-parole. Mouvement similaire sur Virgin Atlantic qui a une verrerie plus mince et s'est débarrassé de ses lourdes plaques d'ardoise de la classe supérieure. Le transporteur a également changé ses offres de chocolat et de sucreries pour des versions plus légères, a redessiné ses plateaux-repas et a modifié son offre de boissons pour les vols de nuit, lorsque moins de gens boivent.

Une chasse au poids qui n'est qu'une course à la rentabilité où tout est calculé. United est la première compagnie à l'avoir poussé à l'extrême. En 1987 elle aurait réalisé qu'en retirant une olive de chaque salade servie à bord, elle pouvait économiser 40 000 dollars par an.

Le rêve ultime pour une compagnie serait,finalement, de ne transporter que des passagers très légers réduisant ainsi le poids embarqué. Ce qui a du inspirer cette compagnie qui ne s'est pas contentée d'y rêver. En 2013, Air Samoa Air a instauré une "fat tax," permettant de facturer le prix du billet en fonction du poids du passager.