

Quelques sites de référence offrant une grande variété de documents de synthèse et de publications d'experts disponibles depuis notre site (Télécharger le pdf de la brochure).

➤ **Laboratoire d'Economie des Transports : www.let.fr**
Onglet > Production scientifique > Publications

- Comment satisfaire les objectifs internationaux de la France en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de pollution transfrontières ? Programme de recherche consacré à la construction de scénarios de mobilité durable.
- Transport, mobilité et climat : l'impératif du « Facteur 4 » ! Vers une « tyrannie climatique »
- « Facteur 4 » et mobilité des personnes et des marchandises : quels scénarios pour la France en 2050 ?
- Maîtriser les émissions de CO₂ dans le transport : vers des marchés de droits à consommer du carburant.
- Des changements concevables pour le secteur des transports dans l'objectif « Facteur 4 ».
- Les transports en Chine en 2050.
- Réduire ou accroître les coûts du transport ? Les politiques européennes entre deux âges.
- Transport et justice sociale.

➤ **Académie de l'air et de l'espace : www.anae.fr**

➤ **Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie : www.ademe.fr**

➤ **Aerlines magazine : www.aerlines.nl**

➤ **Aerocontact : www.aerocontact.com**

➤ **Aéro emploi formation : www.aeroemploiinformation.com**

➤ **Air et Cosmos : www.air-cosmos.com**

➤ **Air Journal : www.air-journal.fr**

➤ **Association pour la coordination des horaires : www.cohor.org**

➤ **Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires : www.acnusa.fr**

➤ **Bureau d'Enquêtes et d'Analyses : www.bea.aero/fr**

➤ **Conférence européenne de l'aviation civile : <https://www.ecac-ceac.org>**

➤ **CORAC : www.aerorecherchecorac**

➤ **Agence européenne de la sécurité aérienne : www.easa.eu.int**

➤ **DGAC : www.dgac.fr**

➤ **Ecole nationale de l'aviation civile : www.enac.fr**

➤ **Eurocontrol : www.eurocontrol.int**

➤ **European commission joint research centre : <http://eccairportal.jrc.ec.europa.eu/>**

➤ **Flight international magazine : www.flightglobal.com**

➤ **IATA : www.iata.org**

➤ **IFURTA : www.ifurta.fr**

➤ **Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité : www.inrets.fr**

➤ **Magazine aéronautique européen : www.aeropresse.com**

➤ **Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement : www.developpement-durable.gouv.fr**

➤ **Organisation de l'aviation civile : www.icao.int/fr**

➤ **Organisation Européenne pour l'Equipement de l'Aviation Civile : www.eurocae.net/**

➤ **Service public de la diffusion du droit : www.legifrance.gouv.fr**

➤ **SESAR : www.sesarju.eu/**

➤ **Site consacré au droit aérien : www.lex-aero.com**

LES SÉMINAIRES depuis octobre 1996

Octobre 1996
L'analyse financière et stratégique

Janvier 1997
Gestion et management des entreprises

disponibles sur internet

Mai 1997
Les privatisations dans le transport aérien

Janvier 1998
Le gouvernement d'entreprise

La réduction du temps de travail

Novembre 1998
La construction européenne

Janvier 1999
La communication en période de changement
(en partenariat avec le Celsa)

Novembre 1999
La retraite

Juin 2000
Les alliances dans le transport aérien

Novembre 2000
Les mutations du travail

Janvier 2001
L'action syndicale confrontée aux mutations du travail

Novembre 2001
Épargne salariale et actionnariat salarié

Juin 2002
La net économie : nouvelle économie ?

Novembre 2002
La globalisation économique et financière
(en partenariat avec le CEPII)

Mai 2003
La normalisation du travail

Novembre 2003
Le transport aérien, horizon 2020

Mars 2004
Le changement dans les relations sociales

Novembre 2004
Développement durable et transport aérien

Novembre 2005
Les délocalisations : mythe ou réalité ?

Avril 2006
Relations du travail et droit du travail à Air France et à KLM

Novembre 2006
Les modèles sociaux, économiques et juridiques dans la mondialisation

Juin 2007
La consolidation du transport aérien

Novembre 2007
Représentativité et légitimité syndicales

Juin 2008
Prévention du stress au travail

Décembre 2008
Réglementation aérienne, évolutions et perspectives

Mai 2009
Conséquences et perspectives de la crise sur le transport aérien

Conférences-débats

Septembre 2005
Contribution du transport aérien à l'économie et développement durable

Octobre 2008
Les nouvelles règles de représentation et négociation syndicales

Avril 2009
Être bien dans son travail

Décembre 2009
Les nouveaux modèles du transport aérien



Les nouveaux modèles du transport aérien

Conférence du 9 décembre 2009 à Roissy CDG

Edito

Après le séminaire consacré aux « Conséquences et perspectives de la crise sur le transport aérien », le conseil d'administration d'OMNES a souhaité prolonger les réflexions et les échanges sur la pertinence du modèle économique des compagnies aériennes, par le biais d'une conférence-débat ouverte à l'ensemble des salariés du groupe.

Mais au fait, de quelle crise s'agit-il ?

Derrière le mot crise, on devine la conception économique classique des cycles, qui nous interpelle sur la place de la compagnie, comme sur celle de la pérennité de son modèle suite aux récessions successives. Indépendamment du traumatisme du 11 septembre 2001, de l'épidémie de SRAS en 2003, du troisième choc pétrolier de 2008, de l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll en avril dernier et de l'épisode neigeux de la fin d'année en Europe, la notion de crise se manifeste dès l'apparition d'incertitudes, sans parler des situations de déséquilibre profond, ou de celles de désordre social, économique, politique, géopolitique, voire climatique. La globalisation des échanges et la mondialisation de l'économie ont engendré une interdépendance des différents acteurs, avec la création d'effets en cascade sans précédent en cas de trouble.

Mais le point fort de cette conférence a été d'analyser cette perception de la crise, fondée sur l'idée d'une "rupture" qui se serait produite dans notre modèle de croissance. Une rupture engendrée par une violente crise financière puis économique apparue en 2008, d'une ampleur et d'une durée qui conduisent à nous poser la question de la pertinence du modèle des compagnies aériennes. Une véritable remise en cause des valeurs et une prise de conscience du gaspillage des ressources ont fait émerger de nouveaux comportements qui ont modifié en profondeur les modèles économiques traditionnels.

Yves Crozet, professeur d'économie à l'Université de Lyon 2 et directeur du Laboratoire d'Economie des Transports, pense que « les problèmes du transport aérien viennent de la croissance ». En observateur averti des politiques de transport menées dans le monde, il explique que les deux ressources influant sur le choix de mobilité, le revenu et le temps disponibles, conduisent à ce que plus les revenus des consommateurs augmentent, plus ces derniers attachent d'importance à la valeur du temps.

Serge Martinez, directeur général adjoint chez Aero Services, commandant de bord et instructeur, décrit les différents modèles d'entreprises propres au secteur de l'aérien, avec une présentation des compagnies majors et low-costs, ainsi que des modèles « fonds-souverains » et « émergents ». Après un tour d'horizon pédagogique sur l'historique, il identifie les caractéristiques comme les principaux défis à relever, permettant de mieux positionner le débat.

Michel Teychené, directeur délégué marketing Air France, s'interroge à partir des deux interventions précédentes et nous offre une vision personnelle courageuse, bien loin de certains discours officiels convenus. Malgré quelques remarques préoccupantes, il reste persuadé « que nous avons à Air France encore de belles marges de manœuvre pour pouvoir progresser ».

Comme l'écrit Georges Bernanos :
« L'espérance est un risque à courir ! »



Bonne lecture et rendez-vous sur le Net...

Jean-François SCHNEIDER
Philippe CADOREL
Co-animateurs



OMNES est une association, loi 1901, créée en 1995 par Alain Dubourg (sous le sigle ACGN Air France jusqu'en 1998) dont l'objet est d'organiser pour les militants des syndicats d'Air France des séminaires sur un thème d'actualité. A cet effet, des conventions de formation sont conclues avec la direction d'Air France. OMNES organise deux séminaires par an, sur deux journées, et depuis 2008, deux conférences sur une matinée. Tous les syndicats y sont conviés, une trentaine de militants syndicalistes d'Air France y participe. L'association a pour responsabilité la recherche d'intervenants français et internationaux parmi les plus compétents sur le thème choisi pour le séminaire. Chaque intervenant présente un exposé, puis un débat s'instaure avec les syndicalistes. L'intégralité des actes de ces séminaires-conférences et leurs synthèses sont accessibles sur le site : www.omnes-airfrance.com

Les séminaires d'OMNES sont ainsi devenus, au fil des années, un lieu de rencontres et de débats constructifs entre les militants des différents syndicats des personnels au sol et navigants d'Air France, sur les problématiques nouvelles auxquelles ils sont confrontés. Ces forums contribuent de ce fait à créer une dynamique du mouvement syndical d'Air France.

Depuis 2005, les syndicats de KLM participent aux séminaires OMNES Air France, et un séminaire commun OMNES AIR FRANCE KLM est organisé chaque année alternativement aux Pays-Bas et en France. Ils ont créé depuis, le Dutch Union Omnes Program Committee, qui regroupe sept syndicats de KLM.

Les participants sont des responsables et des militants syndicalistes d'Air France de la CFDT, SNGAF-CFTC, CFE-CGC, FO Cadres, SNMSAC-UNSA, SNPL F ALPA, SNPNC, UNAC et UNSA-Smaf, ainsi que des responsables et militants syndicalistes de sept syndicats de KLM : CNV (Christelijke Nationaal Vakverbond), FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging), NVLT (Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici), de Unie (Vakbond voor industrie en dienstverlening), VHKP (Vereniging van Hoger KLM Personeel), VNC (Vereniging van Nederlands Cabinepersoneel) et VNV (Vereniging van Nederlandse Verkeersvliegers).

contact : omnesairfrance@gmail.com

www.omnes-airfrance.com

« Par définition, aucune forteresse n'est imprenable (...) Nous, économistes, nous aimons les innovateurs. Si un jour Emirates ou Ryanair trouve un système innovateur (...) qui permettra de faire du long-courrier avec un modèle économique tout à fait différent du vôtre, cela se fera. Nous sommes face à un phénomène de démocratisation. Vous ne pouvez pas vivre sur des « vaches à lait » ! »

Yves CROZET

Professeur d'économie
Université de Lyon 2
Directeur du Laboratoire
d'Économie du Transport (LET)



« Si on regarde ce qui se passe avec le PIB, on voit une élasticité au PIB qui est supérieure à 1. C'est-à-dire que dès que le niveau de vie augmente de 1%, le trafic augmente de plus de 1%. Cela signifie que le transport aérien est ce que nous appelons, nous économistes, un bien supérieur, par opposition au bien inférieur dont la consommation diminue quand on s'enrichit (ex. : la consommation de pain). »

« Les problèmes du transport aérien viennent de la croissance et pas de la crise ! »

« Vous êtes encore aujourd'hui, exactement dans la situation de l'industrie automobile en France, avant la Première Guerre mondiale, quand les constructeurs automobiles gagnaient beaucoup d'argent avec les voitures de luxe et qu'Henry Ford commençait à faire des voitures en grande série, avec montage à la chaîne. Des chefs d'industrie français aux ouvriers, tous disaient " Ces Américains font des voitures de mauvaise qualité et bradées ! Nous, nous faisons de la qualité et cette qualité, on va la garder ". Evidemment, en France comme ailleurs, il a fallu adopter les chaînes de montage, parce que le produit s'est démocratisé. Donc, fondamentalement, la libéralisation était nécessaire, parce qu'il y avait volonté de démocratiser le service. »

« C'est le paradoxe du tourisme actuel : plus vite, plus loin, plus souvent, moins longtemps. »

« (...) Pour aller à Singapour avec Air France (UTA) en 1980, il fallait 734 heures de SMIC. En 2005, si on veut aller à Singapour, c'est 120 heures ou 83 heures en prenant une compagnie concurrente (...) Il reste que les prix peuvent être toujours élevés en période de pointe. (...) Nous sommes bien sur un système où la croissance économique fait qu'il y a croissance soutenue du transport aérien et, en plus, le prix baisse. »

« Dis-moi quel est ton PIB et je te dirai combien tu fais de kilomètres par an ! »

« Retenons bien que les compagnies aériennes étaient dans des logiques d'organisation contre le marché. On mettait une compagnie nationale, elle avait le monopole, on la protégeait. Cela a été pareil pour le maritime pendant des siècles. Les Anglais ont interdit aux bateaux étrangers de venir aborder en Angleterre pendant deux siècles. Quand leur marine et leur industrie ont été suffisamment puissantes, ils ont ouvert les ports. C'est classique. Les organisations fonctionnent, en général, contre le marché. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. »

(...) La vraie difficulté si on veut restructurer sa compagnie aérienne, c'est de se demander ce qu'on veut faire. Quel est notre objectif final ? En faire un modèle industriel, un modèle économique, un modèle social parce qu'on est en 1946 et qu'il faut créer de l'emploi ? Ou en faire un modèle dans l'air du temps, parce que la priorité c'est de ne pas polluer, de faire du vert, etc. ? Si on prend le modèle industriel, qui est un choix, on doit se poser la définition de son core business : du point à point, national, international ? Avec un hub ou sans hub ? Avec un réseau intérieur ? Avec de l'apport ou pas d'apport ? C'est de l'import ou de l'export de flux ?

Serge MARTINEZ

Directeur général adjoint AéroServices



« Je ne vous parlerai pas du social dans ces compagnies. Il y a une très forte inégalité entre ceux qui sont indispensables et ceux qui sont consommables... »

« Une utilisation maximale et optimale des avions (...) une sous-traitance à outrance de tout ce qui est en dehors du CTA (Certificat de transporteur Aérien) (...) Parce que cela permet de remettre en cause tous les contrats, tous les ans. »

« Vous avez la chance d'avoir une capacité de pouvoir rebondir par l'image, par le branding, par le hub. Le seul problème, c'est de vous mettre tous d'accord sur le modèle industriel que vous construisez, d'abord et avant tout, et de savoir que votre hub ne fonctionne que parce qu'il y a de l'apport et que c'est un hub long/moyen-courrier. »

Aujourd'hui, le premier concurrent de Ryanair, c'est la PlayStation. Parce que, comme on l'a vu dans le graphique, la vraie difficulté, c'est de se dire "quand j'ai 40 € à dépenser, j'achète un CD, un blue ray ou je prends l'avion ?" C'est une logique purement price sensitive détournée, parce qu'évidemment, tout le monde oublie de rajouter tous les à-côtés, c'est-à-dire le taxi pour aller sur l'aéroport secondaire, etc.

« Quel environnement économique et réglementaire ? A partir de 1945, on a été protégé et après avoir été protégé, l'aérien n'est plus une activité comme les autres. Aujourd'hui, on est attaqué par l'Europe. Chaque fois qu'on veut se rassembler, créer ou fusionner, on doit passer par des comités antitrust et nous avons un certain nombre de consumérismes qui font qu'aujourd'hui, nous sommes remis en cause sur quelques uns de nos fondamentaux. Il y a évidemment la notion du prix du fioul, des slots, du bruit, du CO₂, de la réglementation. Il faudra en tenir compte, car cette notion de consumérisme à tout prix devient la règle absolue pour tous. »

« AIR FRANCE KLM est implanté en Europe, la vieille Europe comme on dit. On sait très bien que la croissance sera portée plutôt dans d'autres régions, aujourd'hui. C'est un des premiers défis qui se posent à nous et à notre modèle. C'est le paradoxe des compagnies aériennes, elles sont internationales tout en étant extrêmement nationales, y compris dans la composition de leurs personnels mais aussi dans la structuration de leurs hubs. »

Michel TEYCHENE

Directeur délégué Marketing Air France



« Chez Southwest qui est la première grande low cost, les coûts au siège sont plus élevés que ceux de Delta ! Il n'y a plus de modèle low cost aux Etats-Unis. »

« Notre moyen-courrier est vital. Il faut sauver le soldat moyen-courrier ! »

« Il n'y a pas à s'interroger à quoi va ressembler un avion moyen-courrier dans 5 ou 10 ans. Quel type de siège, quel type de service ? La messe est dite ! Je ne dis pas que ce sera le modèle low cost mais c'est quelque chose qui va y ressembler fortement... Plus le train. »

« Méfiez-vous de l'image de simplicité que vous avez du produit low cost. (...) Il est plein de surprises et souvent mauvaises ! »

« A 29 € les low cost ne gagnent pas d'argent ! Qu'on le dise, bon sang ! A 29 € ils ne gagnent pas d'argent ! Laissez-le leur. Le problème, ce sont les gens qui, sur les low cost, paient 115 €, parce qu'il y en a aussi sur l'avion qui paient ce tarif, et ceux-là, on ne les a pas. On ne les a plus ! Ce sont les PME, etc. Ce sont ceux-là qu'il faut regagner. »

« Qui aurait pensé qu'un jour le client aimerait s'enregistrer lui-même ? (...) On est dans un modèle d'autonomie accompagnée, et là il reste beaucoup de progrès à faire sur le moyen-courrier en particulier. »

Découvrez l'intégralité des exposés et débats sur

www.omnes-airfrance.com