

Revue de presse Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, A. Kasmi, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, E. Malary, S. Boutrih, Y. Mejri



Sommaire du 23 avril 2024 :

- Les compagnies low-cost explosent les émissions carbone du secteur aérien
- Grève dans les aéroports : les contrôleurs aériens prévoient une « mobilisation record » ce jeudi, après l'échec des négociations syndicales
- Volotea inaugure sa neuvième base française à l'aéroport de Brest-Bretagne
- Grève des contrôleurs aériens : des perturbations attendues jeudi dans les aéroports
- Sofitel s'offre un coup de jeune pour ses 60 ans
- Corsair : le PDG de la compagnie se dit serein quant à l'enquête de la Commission européenne
- Paris-Orly : Vueling veut consolider sa position
- Tourisme : L'IA va bientôt répondre aux mails et ... au téléphone !
- NDC : pour Delta Airlines, l'adoption doit être naturelle
- British Airways améliore ses capacités de distribution et de vente avec Amadeus
- ROYAL AIR MAROC ET SAFRAN RENFORCENT LEUR PARTENARIAT DANS LA MAINTENANCE DES MOTEURS

- LE PDG DE ROYAL AIR MAROC CONFIRME LE LANCEMENT D'UN APPEL D'OFFRES POUR 200 AVIONS
 - AIRBUS LANCE UNE PLATEFORME COLLABORATIVE POUR AMÉLIORER LES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES
-

Les compagnies low-cost explosent les émissions carbone du secteur aérien

Novethic – 22 avril 2024

Petits prix, grandes émissions. Selon une nouvelle étude de l'ONG Transport & Environment, les compagnies low-cost ont vu leurs émissions carbone s'envoler en 2023. Des augmentations qui dépassent les niveaux records enregistrés en 2019.

Le trafic aérien repart de plus belle. Freiné durant plusieurs mois par la crise sanitaire et les confinements successifs, le secteur a vite su rebondir, se rapprochant l'année dernière des niveaux historiques relevés en 2019. Une "reprise incontrôlée" boostée par les compagnies low-cost selon une étude de Transport & Environment (T&E) publiée le 19 avril dernier. En 2023, 700 000 décollages ont été comptabilisés au total en France selon les données collectées par l'ONG, soit une augmentation de 10% par rapport à 2022.

"Ce rebond de l'aérien est accaparé par les compagnies low-cost, qui ont augmenté leur nombre de vols de 13% l'année dernière", souligne dans un communiqué Jo Dardenne, directrice Aviation à T&E. Trois compagnies sont particulièrement pointées du doigt par cette croissance : Ryanair, easyJet et Wizz Air, qui représenteraient aujourd'hui 26% du marché des vols français à destination de l'Europe, "au détriment des compagnies régulières" qui enregistrent une baisse de plus de 4% sur ce segment.

Le modèle low-cost dope les émissions carbonées

Résultat, sans surprise, les émissions de gaz à effet de serre explosent elles aussi. Sans dépasser les niveaux relevés en 2019, elles ont atteint l'année dernière 20,3 millions de tonnes de CO₂, "dopées" par l'activité des compagnies low-cost. Dans le top 10 des compagnies les plus polluantes, T&E classe ainsi easyJet, Transavia et Ryanair parmi les pires élèves.

"Par rapport à 2019, Transavia a quasiment doublé ses émissions de CO₂ pour les avions au départ de la France", explique Jo Dardenne. Même tendance pour Ryanair dont le trafic a engendré une hausse de 48% de ses émissions. A noter qu'au niveau européen, la compagnie britannique occupe la première position du classement avec près de 15 millions de tonnes de CO₂ émises en 2023.

Dans l'Hexagone, Air France reste quant à elle à l'origine de 38% des émissions totales du secteur rappelle l'ONG. Une pollution que le marché carbone ne permet pas de réguler correctement dans le cas des vols extra-européens. En 2023, la taxe carbone payée par la compagnie nationale s'est élevée à 46 millions d'euros, alors "qu'elle aurait dû régler 700 millions d'euros si tous les vols au départ de l'Europe avaient été taxés", expliquent les auteurs de l'étude.

4,7 milliards de passagers en 2024

Face à ce constat, T&E appelle à l'adoption d'une stratégie combinant une meilleure maîtrise du trafic et un plan d'approvisionnement en carburants alternatifs. "Les gros pollueurs ainsi que les low-costs payent un prix ridiculement bas pour leurs émissions (...). La France doit freiner l'expansion du modèle low-cost en introduisant des mesures fiscales et opérationnelles, comme le relèvement de la taxe sur les billets et la mise en place de plafonds d'émissions aux aéroports", fait valoir Jo Dardenne.

D'autant plus que la tendance ne devrait pas s'inverser dans les prochains mois.

L'association du transport aérien international (IATA) attend pour 2024 un nouveau record de trafic aérien mondial. Selon les prévisions de l'organisme partagées par Les Echos, il pourrait pour la première fois dépasser les niveaux pré-covid avec 4,7 milliards de voyageurs.

Grève dans les aéroports : les contrôleurs aériens prévoient une «mobilisation record» ce jeudi, après l'échec des négociations syndicales

Le Figaro – 22 avril 2024

Les contrôleurs veulent dénoncer, par cette action, une nouvelle version, selon eux «inacceptable», d'un protocole visant à restructurer les services de navigation aérienne.

Le «jeudi noir» dans les aéroports se précise. Après l'échec des négociations, le principal syndicat de contrôleurs aériens, le SNCTA prévoit «une mobilisation record» ce jeudi 25 avril.

«On considère qu'il y a échec des négociations, de la conciliation» avec la Direction générale de l'aviation civile, a déclaré à l'AFP un secrétaire national du Syndicat national des contrôleurs du trafic aérien (SNCTA) sous couvert d'anonymat, tandis que la DGAC a souligné que des discussions restaient possibles jusqu'à mardi midi, échéance pour se déclarer gréviste. «On a une mobilisation record, et donc il faut s'attendre à de très fortes perturbations, à de très gros retards» jeudi, a ajouté ce responsable.

Le SNCTA et les autres organisations syndicales représentatives des contrôleurs aériens ont appelé à faire grève pour protester contre le projet de refonte du contrôle aérien présenté par l'administration. La négociation, entamée il y a 15 mois, prévoit de refondre l'organisation du contrôle aérien en France, notamment le maillage territorial des services de navigation aérienne, de réorganiser le travail des contrôleurs pour faire face à l'augmentation annoncée du trafic aérien en contrepartie de hausses de rémunérations et d'embauches.

70% des vols menacés par la grève

De son côté, la DGAC a souligné lundi soir que des discussions restaient possibles jusqu'à mardi midi, échéance pour se déclarer gréviste. En cas de grève des contrôleurs, la DGAC demande aux compagnies aériennes de renoncer à une partie de leurs programmes de vols au départ ou à l'arrivée des aéroports français, afin de mettre en adéquation les personnels disponibles et le nombre de mouvements d'appareils prévus. De source proche du dossier, ces «abattelements» pourraient concerner jusqu'à plus de 70% des vols dans certains aéroports jeudi, alors que les vacances scolaires de printemps sont encore en cours dans deux des trois grands regroupements d'académies. La DGAC publie habituellement ses prévisions l'avant-veille des jours de grève, après avoir exposé ses demandes d'abattelements aux compagnies aériennes.

Volotea inaugure sa neuvième base française à l'aéroport de Brest-Bretagne

Air & Cosmos - 18 avril 2024

En même temps qu'elle a annoncé la mise en place d'une base sur l'aéroport breton, Volotea a annoncé l'ouverture d'une nouvelle liaison vers Strasbourg pour la saison hiver. Au total, la compagnie propose 18 destinations au départ de Brest en 2024.

Le 18 avril, la compagnie low cost espagnole Volotea a annoncé l'ouverture officielle de sa neuvième base française à l'aéroport de Brest-Bretagne. Depuis ses débuts sur la plateforme bretonne en 2013, la compagnie aérienne a transporté environ 700 000 passagers depuis et vers Brest. Cette année, Volotea prévoit la plus haute capacité de son histoire avec plus de 355 000 sièges disponibles (+ 188 % vs. 2023) dont 35 % sont dédiés à la connectivité insulaire, renforçant ainsi les liens entre les îles et le continent. Depuis le début de l'année, la compagnie enregistre un taux de remplissage de 90 % sur ses vols au départ et vers Brest Bretagne, preuve de la pertinence de son offre de routes et de la confiance des passagers envers ses services. Pour soutenir cette croissance, la compagnie a basé un appareil Airbus A320 et créé une trentaine d'emplois directs et près

de 170 indirects, permettant de jouer un rôle économique et social important dans la région.

La France représente 60% de l'activité de Volotea

En 2024, Volotea propose un total de 18 destinations au départ de Brest vers 5 pays (France, Espagne, Portugal, Italie et Grèce). Cet hiver, Volotea lancera une nouvelle liaison vers Strasbourg. 12 000 sièges proposés les jeudis et dimanches pour des départs à partir du 7 novembre prochain sont d'ores et déjà disponibles sur le site de Volotea et sur l'ensemble des canaux de distribution.

La compagnie consolide sa présence en France, son premier marché, représentant plus de 60 % de son activité. Cette année, elle ambitionne en France une offre historique de près de 7,5 millions de sièges et atteint aujourd'hui plus de 270 liaisons (+100 depuis 2019), dont 55 % sont sans concurrence. Son ancrage lui permet aujourd'hui d'être leader sur les liaisons domestiques en France. Dans cette logique de croissance, Volotea entend jouer un rôle économique et social important en France dans les 9 bases où elle est présente (Nantes, Bordeaux, Strasbourg, Toulouse, Marseille, Lyon, Lille, Lourdes et Brest) avec plus de 900 emplois directs cette année.

12 ans après sa création, elle vient de célébrer, en avril, le cap des 60 millions de passagers transportés, illustrant la pertinence de son modèle basé sur la connectivité des villes de petite et moyenne taille en Europe.

Grève des contrôleurs aériens : des perturbations attendues jeudi dans les aéroports

Le Parisien - 22 avril 2024

Les chiffres de la participation à ce mouvement restent encore incertains, les contrôleurs aériens ont jusqu'à mardi pour déposer leur déclaration de grève.

Attention au trafic aérien jeudi. Plusieurs syndicats de contrôleurs aériens ont déposé des préavis de grève pour ce jeudi 25 avril, afin de dénoncer le contenu d'un protocole en cours de négociation visant à restructurer les services de navigation aérienne. Une première estimation fournie aux compagnies aériennes, et obtenue par Les Échos, donne jusqu'à 70 % des vols annulés jeudi sur les grands aéroports. Tous les grévistes ne se sont pas encore déclarés, ils ont jusqu'à mardi pour le faire.

L'organisation SNCTA, qui représente 60 % des voix chez les contrôleurs, évoquait au début du mois dans un communiqué une « volte-face » de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) mettant « directement en cause la sincérité des négociations et les

compromis trouvés jusque-là ». Elle a donc « déposé un préavis de grève pour le 25 avril 2024 ».

« Lancement immédiat d'une réelle concertation »

Le syndicat Unsa-UTCAC, reprochait également de son côté le fait que certaines négociations avaient été retirées de la nouvelle version du protocole. Il a donc « décidé de déposer un préavis de grève pour obtenir enfin de la considération et du respect pour tous les personnels qu'elle représente » et appelé au « lancement immédiat d'une réelle concertation ».

La négociation, entamée il y a 15 mois, prévoit de refondre l'organisation du contrôle aérien en France, notamment le maillage territorial des services de navigation aérienne, de réorganiser le travail des contrôleurs pour faire face à l'augmentation annoncée du trafic aérien. Mais cela doit se faire en contrepartie de hausses de rémunérations et d'embauches pour les syndicats.

Le trafic aérien a été régulièrement perturbé en 2023 par des grèves d'aiguilleurs du ciel, notamment lors du conflit sur la réforme des retraites. En décembre, 30 % des vols avaient été annulés lors d'une journée de grève, jusqu'à 50 % par endroits.

Sofitel s'offre un coup de jeune pour ses 60 ans

Les Echos – 19 avril 2024

La chaîne de luxe du groupe Accor, dont le premier établissement a été ouvert en juin 1964, revisite son positionnement marketing, son parc, et son service.

Pour ses soixante ans, Sofitel a droit à un nouveau coup de jeune. La chaîne de luxe du groupe Accor, dont le premier établissement a été ouvert à Strasbourg le 26 juin 1964, revisite son positionnement marketing, son parc et son service, sous la houlette de Maud Bailly, directrice générale des marques Sofitel, MGallery et Emblems depuis janvier 2023. Elle met aussi en place la nouvelle organisation du géant français de l'hôtellerie (Accor avait alors classé sa quarantaine de marques dans deux divisions distinctes : Premium, Milieu de gamme & Economique ; Luxe & Lifestyle).

L'initiative de Maud Bailly est loin d'être anecdotique, alors que Sofitel a fait l'objet d'un repositionnement rigoureux et réussi sur le segment luxe à la fin des années 2000, un programme mené pendant des années. Depuis, Accor a pris une nouvelle dimension dans l'hôtellerie très haut de gamme, mais aussi lifestyle, sous l'impulsion de son PDG,

Sébastien Bazin, avec le rachat de nombreuses marques (Raffles, Fairmont, Swissôtel, Mövenpick...).

Toilettage du parc

Sofitel doit réaffirmer sa différence, sa touche française, son élégance discrète. « Je ne vais pas devenir la reine de la nuit », plaisante Maud Bailly, en référence aux établissements branchés.

Ce nouvel élan passe notamment par un toilettage du parc, d'où des discussions avec des propriétaires, en vue d'accompagner ou non le mouvement. Alors que le réseau Sofitel compte 118 hôtels, 18 sont à rénover ou viennent de l'être, trois « sorties » étant par ailleurs en cours. D'autres projets de remise à niveau sont en outre à l'étude.

Accor va multiplier dans le monde ses boutiques-hôtels MGallery

Sans dévoiler toutes ses cartes, Maud Bailly reconnaît que Sofitel a besoin de faire peau neuve aux Etats-Unis, en particulier son célèbre établissement de New York. Un enjeu d'autant plus stratégique qu'elle considère la chaîne sous-représentée en Amérique du Nord. A ce stade, Sofitel compte cinq adresses aux Etats-Unis, à comparer à 26 en Europe, voire 29 pour l'Asie-Pacifique sans compter la Chine (21).

Le plan de relance de Sofitel implique aussi la poursuite de son développement avec, dans l'immédiat, une trentaine d'ouvertures prévues d'ici à 2027. Sont notamment annoncés des hôtels aux Emirats Arabes Unis, à Riyad et à Cotonou, sachant que des accords viennent d'être signés pour des implantations à Jaipur (la seconde en Inde), à Xi'an (Chine), ou encore à Prague. Dans la capitale tchèque s'annonce un Sofitel estampillé « Legend », cette collection de six établissements prestigieux par leur cachet, leur histoire, à l'instar du Old Cataract d'Assouan ou du Metropole d'Hanoi.

Croissant

D'une manière générale, Sofitel a vocation à se déployer dans ses cinq « univers ». Au-delà de Legend, des centres-villes, l'enseigne a plus que jamais sa place dans les zones aéroportuaires, les loisirs et a du potentiel dans les résidences avec service hôtelier.

Maud Bailly mise enfin sur un meilleur service. En matière de restauration, point de passage obligé, Sofitel va se distinguer avec des « recettes inédites » de croissant. Autre touche française pour ses 60 ans, une collaboration avec le joaillier « engagé » Courbet, qui a fait le choix du diamant de synthèse.

Cette nouvelle page de l'histoire de Sofitel, dans le giron d'Accor depuis 1980, verra le lancement d'une grande campagne de communication.

Corsair : le PDG de la compagnie se dit serein quant à l'enquête de la Commission européenne

La Tribune – 22 avril 2024

Pascal de Izaguirre, le PDG de Corsair, s'est déclaré « serein » ce lundi à propos de l'enquête approfondie lancée par la Commission européenne. Celle-ci s'interroge sur des modifications apportées à son plan de restructuration. La compagnie aérienne espère sa validation, d'autant plus qu'une enveloppe de 30 millions d'euros de financement provenant d'autres acteurs est conditionnée à ce feu vert.

Alors que la compagnie aérienne Corsair est sous le coup d'une enquête de la Commission européenne depuis le mois de février, son PDG s'affiche confiant par rapport à cette procédure.

« Je suis serein parce que ce n'est pas une surprise, c'est une étape purement technique », a déclaré Pascal de Izaguirre sur BFM Business, ce lundi 22 avril. Dans le viseur de Bruxelles : la modification du plan de restructuration de l'entreprise française. Pour rappel, dans le contexte de la crise du Covid, Corsair avait établi un tel plan pour se redresser de difficultés financières. Il comprenait des mesures de soutien de l'État français pour un montant total de 136,9 millions d'euros, ce que la Commission européenne avait approuvé en décembre 2020. Mais trois ans plus tard, en décembre dernier, la France a présenté à l'institution européenne des modifications à ce plan, comprenant « des ajustements des instruments de financement existants ainsi que des incitations fiscales supplémentaires », dont un possible allègement de la dette de Corsair avec un abandon de créances. Selon un article du journal Le Monde paru en décembre, la dette de la compagnie auprès de l'État français est dorénavant de 147 millions d'euros. Ces changements conséquents ont poussé Bruxelles à ouvrir une enquête, souhaitant des investigations plus poussées pour vérifier l'adéquation du nouveau plan avec le droit communautaire. « Notre réponse est prête, on est parfaitement alignés avec l'État français », a assuré Pascal de Izaguirre.

Corsair plaide sa bonne foi

Le PDG a expliqué ce lundi que les modifications demandées s'expliquent par les « événements totalement imprévisibles » comme la guerre en Ukraine, la hausse des prix du kérosène et les mouvements sociaux aux Antilles.

« On a fait tous les efforts de restructuration nécessaires », a ajouté Pascal de Izaguirre, évoquant notamment une réduction de la masse salariale et une modernisation de la flotte de la compagnie.

Si bien que Corsair est « viable » et « saine » aujourd'hui selon lui. Il a aussi indiqué que

son entreprise avait abordé la crise sanitaire avec « zéro dette » et prévoit de redevenir bénéficiaire cette année.

Pour y parvenir, Corsair compte sur un « apport de fonds propres de 30 millions d'euros de la part de certains de ses actionnaires existants, du département de la Guadeloupe et de la République du Congo », comme annoncé en décembre dernier. Reste que cette enveloppe est conditionnée au feu vert de la Commission.

Une ligne Paris-Brazzaville envisagée fin 2024

Corsair, qui compte un millier de salariés, dispose d'une flotte de neuf appareils long-courriers. Ils desservent principalement l'océan Indien, l'Afrique, les Antilles et l'Amérique du Nord depuis Paris et plusieurs métropoles françaises. La compagnie veut développer davantage sa desserte de l'Afrique avec l'ouverture d'un Paris-Brazzaville envisagée en fin d'année, selon le PDG.

Avec 1,27 million de passagers transportés, Corsair pointait en 2022 à la cinquième place des compagnies aériennes françaises derrière Air France, Transavia France, Air Corsica et Air Caraïbes, selon la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

Paris-Orly : Vueling veut consolider sa position

Tourmag – 22 avril 2024

100 vols par jour vers Paris durant la période des JO

Depuis le 7 avril dernier, la compagnie espagnole relie Paris-Orly à Londres-Heathrow en plus de la desserte déjà existante vers Londres-Gatwick. Un jalon significatif dans la stratégie d'implantation et de croissance de Vueling sur le marché français.

Vueling, compagnie du groupe IAG, c'est l'autre compagnie espagnole qui s'est développée au départ de la France.

Alors que Volotea joue sur le maillage des capitales régionales et des petites et moyennes villes européennes, Vueling quant à elle, occupe le terrain à Paris Orly

Elle y représente le 2e opérateur aérien derrière le groupe Air France-KLM et sa filiale Transavia France.

TourMaG a échangé avec Jordi Pla Pintre, le directeur de la stratégie réseau chez Vueling. Interview.

Vueling : 100 vols par jour vers Paris durant la période des JO

TourMaG - Vueling vole déjà au départ de Paris vers Londres Gatwick. Quelles sont les raisons qui vous ont poussée à ouvrir une ligne de Paris Orly vers Londres Heathrow ?

Jordi Pla Pintre : Dans notre stratégie, Paris Orly est notre plus grosse base à l'étranger. Seule Barcelone, où nous sommes basés, est plus importante. Nous avons 9 avions basés à Orly.

Londres est un hub important. Nous avons effectivement déjà 3 vols par jour vers Gatwick, mais nous avons également réalisé que la liaison entre Paris Orly et Heathrow n'existait pas.

Paris et Londres sont les marchés les plus importants en Europe, et nous souhaitons contribuer à la connectivité entre ces deux points.

De plus, nous pensons qu'en cette saison été 2024 qui commence, avec les Jeux olympiques de Paris, c'est une fantastique opportunité, un excellent timing.

TourMaG - Pour l'heure, seule une fréquence par jour vers Heathrow est prévue. Cela pourrait-il changer ?

Jordi Pla Pintre : En ce qui concerne nos opérations pour cet été et en prévision des Jeux olympiques et paralympiques, nous allons globalement augmenter nos fréquences de vols vers la France de 7,3% .

Pendant la période olympique, nous avons prévu d'opérer 100 vols par jour vers Paris, mais pour l'instant une liaison quotidienne vers Heathrow nous paraît bien.

Un avion de Vueling survole Londres lors de son premier vol d'Orly vers Heathrow - Photo : C. Hardin

TourMaG - Au sujet de cette liaison entre Paris et Londres, vous communiquez beaucoup sur vos actions envers l'environnement et la durabilité. Le train marche bien entre Paris et Londres, ne craignez-vous pas d'être critiqué ?

Jordi Pla Pintre : Non je ne pense pas au vu des très grands efforts déployés par le groupe IAG qui a été le premier groupe aéronautique au monde à s'engager vers zéro émission nette pour 2050.

2050 c'est vrai c'est loin, mais nous avons également décidé de voler avec 10% de carburant durable d'aviation (SAF) des 2030, deux fois plus que ce que la réglementation européenne va exiger.

Train et avions doivent être complémentaires.

Heathrow par exemple est une plate-forme principalement dédiée aux longs courriers. Les connexions par trains sont moins pratiques que celles où vous arrivez directement par avion.

La ligne Orly - Amman suspendue

TourMaG - Qu'en est-il des vols que vous aviez lancés vers la Jordanie au départ de Paris avec le vol Orly - Amman ? Au vu des troubles dans la région, les deux vols par semaine vont-ils être maintenus ?

Jordi Pla Pintre : Amman est une très belle destination qui nous permettait d'élargir le réseau et de répondre à la demande. Avec les fréquences que nous proposons, c'était aussi l'opportunité pour l'aéroport d'Amman de fonctionner au-delà des périodes de pic traditionnelles.

Malheureusement, nous voyons la situation au Moyen Orient et nous avons pris la décision d'arrêter la ligne depuis Orly tout en restant connectés à Amman depuis Barcelone.

TourMaG - Avec Amman, vous vous êtes lancés sur des vols longue distance. Avez-vous d'autres projets de la sorte ? On a vu par exemple, Transavia se lancer sur des vols vers Dubaï... Seriez-vous intéressés vous aussi ?

Jordi Pla Pintre : Pour être honnête avec vous, ce n'est pas une partie du monde que nous regardons et pour laquelle nous avons des projets.

Il ne faut jamais dire jamais, mais nous regardons plutôt des lignes où nos avions et nos équipages reviennent dans la foulée à leur base, ce que nous ne pourrions pas faire avec une destination comme Dubaï.

Ce que nous regardons plutôt, ce sont les opportunités de marchés encore possibles entre la France et l'Espagne. Nous voulons consolider notre position et ajouter des fréquences, c'est notre marché prioritaire.

Mais aussi desservir de grandes capitales européennes telles que Londres, ou encore le Maroc aussi que les Français apprécient. Amman ou Le Caire restent des marchés complémentaires.

Paris, une priorité pour Vueling

TourMaG - D'autres compagnies espagnoles présentes en France ont une stratégie d'implantation de bases en France. Est-ce une option pour vous ?

Jordi Pla Pintre : Une fois de plus, il ne faut jamais dire jamais.

Nous considérerons toutes les opportunités, mais pour l'instant, nous restons concentrés sur la production au départ de Paris. Nous avons une grosse base à Orly, mais nous volons également au départ de Charles de Gaulle.

Paris reste donc notre priorité.

Air Europa bientôt chez IAG ?

TourMaG - Votre maison mère, IAG, souhaite racheter Air Europa, qui est une autre compagnie loisirs comme la vôtre. Si cela se faisait, comment voyez-vous l'articulation des vols entre Vueling et cette compagnie ?

Jordi Pla Pintre : Nous devons d'abord attendre les décisions de la Commission européenne en charge d'étudier le dossier de rachat*.

IAG est un groupe qui sait intégrer et consolider les compagnies entre elles et Vueling en est un bon exemple.

Nous verrons en temps voulu, mais si ce projet se réalise, je suis sûr que nous trouverons et organiserons une excellente complémentarité entre nos deux compagnies.

* Pour avoir un feu vert de la Commission européenne dans ce dossier de rachat, le groupe IAG a déclaré être prêt à céder à ses concurrents 40% des créneaux horaires qu'il exploitait en 2023

Tourisme : L'IA va bientôt répondre aux mails et ... au téléphone !

Tourmag – 22 avril 2024

Nul n'est prophète en son pays. Un dicton qui est bien ancré dans la tête de Daniel Doppler, le président de Quicktext. Une start-up qui a fait son bonhomme de chemin dans un secteur, trusté par les mastodontes américains : l'intelligence artificielle. Et malgré une très bonne place dans les entreprises les plus en pointe sur le sujet en France et le rôle de locomotive mondiale dans l'hôtellerie, Quicktext n'en reste pas moins snobé par le secteur de la finance, les institutionnels, mais aussi les... hôteliers de notre pays. Rencontre avec un dirigeant qui passe les haies par 4 et sans s'essouffler, pour créer l'IA universelle de l'hôtellerie.

La France est connue pour le luxe, le tourisme et son artisanat.

Et pourtant notre pays a bien des atouts, qu'il ne sait pas mettre à son avantage. A Los Angeles, il n'est pas un grand groupe de la tech sans avoir sa colonie de Français au développement, graphisme, etc.

Yann LeCun, prix Turing, est le scientifique en chef de l'IA de... Meta. Et pourtant, même dans les ministères, la France se flagelle.

"Le secteur de la Travel Tech est aujourd'hui plus en retard, aussi bien en termes d'investissements, que de créations d'entreprises et de licornes, par rapport aux autres branches de la tech," a dressé comme constat, la ministre déléguée chargée des Petites et Moyennes Entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme.

Le problème n'est peut-être pas seulement dans les créations d'entreprises ou le manque d'investissement.

Pour Daniel Doppler, le problème serait ailleurs, lui qui est à la tête de Quicktext, une entreprise à la croissance ultra rapide et basée sur l'IA.

"Au niveau du business tout va bien, nous nous développons dans le monde entier et nous sommes reconnus comme le spécialiste mondial de l'IA dans l'hôtellerie.

Nous sommes reconnus partout, leaders en Espagne, Mexique, aux Émirats arabes unis, sauf dans un pays... la France," peste le fondateur de la start-up.

Quicktext : "Nous ne sommes pas pris au sérieux" en France

Nul n'est prophète dans son pays, même au moment où l'intelligence artificielle bouleverse nos vies professionnelles et qu'Emmanuelle Macron souhaite que le pays se positionne sur le sujet.

Alors qu'il y a 7 ans au moment de lancer sa start-up? l'entrepreneur était regardé comme un geek, dont personne ou presque ne comprenait le langage, la révolution introduite par ChatGPT a changé le regard sur l'IA en France, mais pas sur... Quicktext.

"Il y a encore un an, nous étions pris pour les fous dans leur garage. Depuis un an, évidemment, les choses ont changé. Nous sommes toujours pris pour des fous dans notre garage, mais dans les groupes hôteliers, le sujet IA est monté au board.

Le sujet est archi stratégique. Et vu que ça monte au board, les dirigeants ne savent pas travailler avec des startups ou des PME.

Et au niveau de l'Etat français, l'accueil est encore plus glacial," déplore Daniel Doppler. Malgré les 130 salariés, dont une partie aux quatre coins du monde, les 579 millions de dollars de réservations générées pour les hôteliers par sa solution, la BPI et les autres institutionnels auraient tendance à snober Quicktext.

L'entreprise entend générer deux fois plus de retombées pour ses clients, en 2024.

Outre les chiffres et une belle visibilité dans le monde, l'entreprise a tout de même été classée 2e société en France dans le domaine de l'intelligence artificielle, selon une étude d'Alliancy et de Motherbase.

Dans ce classement dominé par Prelogis, une pépite tricolore de la défense, nous retrouvons en 6e place la très médiatique Mistral AI ou encore la prometteuse Giskard (5e place).

"Alors que partout dans le monde, nous n'avons aucun problème pour franchir les portes. En France, certaines portes ne s'ouvriront même pas en rêve.

Nous ne sommes pas pris au sérieux.

La cerise sur le gâteau a été récemment, la signature d'Accor avec Amazon, portant sur un contrat cadre autour de l'IA," se montre désabusé l'entrepreneur.

Alors même que des enseignes du géant français de l'hôtellerie ont contracté avec la start-up.

Quicktext : "Je suis condamné à être rentable"

Un snobisme qui ne dépend pas seulement de la taille de l'entreprise, puisque Quicktext est passé de 0 à 130 salariés, en l'espace de 7 ans, dont plus de 2 ans marqués par le covid.

Une période durant laquelle les hôteliers du monde entier ont du survivre sans clientèle étrangère, pénalisant par ricochet les prestataires, dont la pépite française. Malgré tout et 1 700 établissements sous contrat, la jeune pousse n'a jamais pu obtenir de subvention étatique.

"Pour bénéficier d'aides publiques, il faut que tous nos salariés soient en France. Or, nous, on est une boîte internationale. J'ai des salariés des développeurs, des commerciaux, des data scientists partout dans le monde.

S'occuper des clients présents en Colombie depuis la France, ça n'a aucun sens.

Du coup, je suis condamné à faire quelque chose qui, à long terme, sera mieux. Je suis condamné à être rentable," annonce avec le sourire le dirigeant.

Dans le même temps, les spécialistes du domaine ont l'ascendant sur les entreprises lors des recrutements, ils sont devenus de véritables stars.

Entre les salaires astronomiques, pour une PME et les débauches par les grands groupes, la bataille est rude pour avoir une bonne et durable équipe.

Une situation difficile, alors que l'IA nécessite des investissements pharaoniques aussi bien financiers qu'humains, pour les revenus hypothétiques.

En janvier 2023, Microsoft a annoncé investir dans OpenAI à hauteur de 9,39 milliards d'euros, quand Mistral AI a obtenu 385 millions d'euros de levée de fonds.

Pendant ce temps, Quicktext développe son IA grâce à des emprunts bancaires et ses revenus.

IA : Quicktext développe son propre LLM

IA : Velma va répondre aux mail et au... téléphone - Crédit photo : Quicktext

D'autant qu'en 2017, les levées de fonds dans le secteur de l'intelligence artificielle, appliquée à un secteur bien particulier, n'étaient pas légion.

A lire : Anti-Booking : Zoé le bot intelligent qui disrupte la résa hôtelière

Alors les associés ont fait tapis, sans regret.

"Nous sommes maintenant présents dans 76 pays à travers le monde.

Et malgré ce chemin semé d'embûches, nous sommes en train de développer un truc incroyable : notre propre LLM ou Grand modèle de langage," s'enthousiasme Daniel Doppler.

Pour ceux qui n'ont pas suivi l'actualité et le buzz que fut ChatGPT, nous parlons comme le définit le site cloudflare, de modèles d'apprentissage automatique capables de comprendre et de générer des textes en langage humain.

Ce programme fonctionne en ingurgitant une quantité astronomique de données.

Et ça tombe bien depuis sa création, Quicktext a emmagasiné plus de 30 millions de conversations, dans de nombreuses langues.

Alors que ChatGPT fonctionne tant bien que mal et offre des solutions satisfaisantes pour les graphistes, développeurs ou autres acteurs du marketing, pourquoi développer un Grand modèle de langage dédié à l'hôtellerie ?

"L'IA générative a changé complètement la donne.

Elle permet de faire des choses qu'il était impossible de faire avant. Sauf que cette technologie est une immense boîte noire. Les gens posent des questions, la boîte noire mouline et sort une réponse.

Sauf que si la réponse n'est pas satisfaisante, il faut reposer la question ou l'adapter. Sauf qu'il est impossible de dire aux clients : peux-tu reformuler ta question, il faut lui apporter la réponse la plus précise possible," estime le président de Quicktext.

Et pour arriver à cela, la start-up n'a d'autre choix que de développer sa propre boîte noire, pour coupler la connaissance la plus complète du secteur hôtelier à celle de l'intelligence de cette technologie.

IA : Velma va répondre aux mail et au... téléphone !

"Nous partons du principe suivant : ça fait quand même 7 ans que nous travaillons dans le secteur. Nous connaissons un peu la musique.

Si l'IA génératif génère même seulement 6% d'hallucinations dans ses réponses, ce taux reste beaucoup trop élevé. Donc pour réduire la marge d'erreur, il est indispensable de créer notre propre LLM," recontextualise l'expert.

En attendant que cette révolution débarque, depuis notre dernier papier, la jeune pousse s'est considérablement développée.

Non seulement Zoé a changé de nom pour devenir Velma, mais le chatbot n'est plus seulement plugé sur les sites des hôteliers, il est aussi présent sur leurs pages Facebook, Instagram ou le WhatsApp de l'établissement.

"Avec les données générées par le bot, nous sommes capables de modifier les campagnes de pub, de faire du SEO, d'alimenter la business intelligence.

Nous avons aussi la possibilité de mettre à jour les pages Facebook ou Google de telle manière que tout soit cohérent.

Nous allons sortir des nouveaux produits," tease le président de la société.

Après avoir atteint la rentabilité en 2022, les équipes se sont fixées comme objectif de créer l'IA universelle de l'hôtellerie.

D'ici peu Velma sera en mesure de répondre aux mails. Via un simple bouton, l'hôtelier apportera une réponse rédigée par le bot aux clients.

Et la nouveauté, la plus impressionnante est attendue pour la fin de l'année 2024.

"Velma sera en mesure de répondre au téléphone.

Ce ne sera pas un questionnaire, Velma aura un langage smooth (fluide ,ndlr). Et le gros, plus gros morceau, sera pour 2025.

Quand le client entrera dans sa chambre d'hôtel, Velma prendra le contrôle de la télé et il sera possible de communiquer avec elle, pour lui demander par exemple le menu du déjeuner," annonce en avant première Daniel Doppler.

IA : le grand remplacement des salariés ?

Il sera alors possible, sans décrocher son téléphone ou se rendre à la réception de demander la meilleure façon de se rendre à la gare de Lyon ou alors donner le prix du taxi pour aller au parc Asterix.

Pour en arriver là, Quicktext a redéfini son métier qui ne consiste pas seulement à répondre à une question, mais à qualifier la donnée.

"60% de l'information d'un hôtel n'est pas formalisée. Pour vous donner un exemple, sur un site internet, il est impossible de savoir le dress code du personnel.

Du coup, notre boulot est d'aller chercher les informations, mais aussi d'apporter notre connaissance de l'établissement et l'expertise du secteur, donc de formaliser la donnée parfois invisible.

Je pense que nous sommes la société la plus avancée au monde pour y arriver à sortir l'IA universelle du secteur."

Et pour les plus réfractaires au changement, il ne faut pas s'inquiéter selon le patron.

Un peu à l'image du discours rassurant de Mounir Mahjoubi, l'IA ne fera pas tout et ne va pas remplacer l'humain, du moins pas maintenant.

"Aujourd'hui, dans les hôtels de très nombreuses destinations et c'est même un problème mondial, il n'y a pas assez de personnel.

Il sera un peu compliqué de voler le travail d'une personne, alors que le secteur manque de bras.

Secondo, beaucoup de salariés font un travail robotique. Quand tu as 30 personnes qui t'appellent au téléphone tous les jours pour te poser la même question, où est le parking le plus proche, franchement, je pense qu'ils auraient d'autres choses plus intéressantes à faire.

L'IA va surtout redistribuer les ressources humaines, sur des tâches plus complexes et enrichissantes," conclut un homme déçu de la réaction de son pays, mais heureux du chemin parcouru.

Et Velma ne dit pas le contraire.

NDC : pour Delta Airlines, l'adoption doit être naturelle

Déplacements Pros – 22 avril 2024

Alors que certains transporteurs américains et européens jouent la carte du forcing pour pousser les réservations NDC, Delta Airlines espère pousser une adoption

naturelle chez ses clients. La compagnie aérienne s'entoure de quatre partenaires technologiques pour bâtir sa plateforme de distribution en direct.

Quand American Airlines joue le forcing dans sa stratégie NDC, Delta Airlines adopte une posture différente. Pas question pour la compagnie aérienne d'appliquer une surcharge sur les frais GDS à l'instar d'Air France ou de Lufthansa. Aussi, le transporteur déclare avoir identifié quatre partenaires technologiques, parmi lesquels Google, Arc, IATA et Accelya, pour développer sa plateforme de distribution NDC.

« Nous n'avons pas l'intention de suivre les stratégies d'autres transporteurs qui adoptent des approches radicales pour mettre en œuvre certaines redevances et supprimer du contenu », a déclaré Sara Reid, directrice générale des ventes chez American Airlines, comme le rapporte Phocuswire. Et d'ajouter : « Nous pensons que les clients voudront utiliser notre solution NDC parce qu'elle créera de la valeur pour eux. C'est donc sur cela que nous nous concentrons : libérer de la valeur et favoriser l'adoption en créant de meilleurs produits, un meilleur merchandising et un meilleur service ». Les rôles des différents partenaires technologiques de Delta Airlines sur NDC n'ont pas été détaillée par la compagnie.

British Airways améliore ses capacités de distribution et de vente avec Amadeus

Tour Hebdo – 22 avril 2024

La technologie de dernière génération d'Amadeus offrira simplicité, agilité et une meilleure expérience client.

Dans le cadre de ce partenariat, British Airways et Amadeus collaboreront à la conception des capacités de Nevio liées à « Offer and Order », conçues pour répondre aux besoins des compagnies aériennes innovantes. La suite de solutions de gestion de l'offre de Nevio facilitera la création de produits et d'offres groupées plus dynamiques, tandis que la solution Dynamic Offer Pricing est en cours de déploiement pour permettre des options de tarification en temps réel basées sur la dynamique du marché. Une suite d'outils autour de l'expérience numérique, Digital Experience, permettra une expérience de réservation conviviale et facilitera le service client, y compris lors de perturbations, sur n'importe quel appareil ou canal.

En travaillant ensemble, ils produiront des offres personnalisées et offriront aux clients une expérience de vente et de service après-vente de premier ordre.

Construite autour des principes Offer and Order de l'IATA, cette plateforme totalement nouvelle, ouverte et modulaire bénéficie des dernières avancées en terme d'IA et aidera la

compagnie à générer de la demande, à se différencier sur le marché et à créer rapidement de la valeur pour l'ensemble de ses activités.

Le partenariat d'Amadeus avec British Airways témoigne d'un engagement destiné à soutenir l'ambition de l'Association internationale du transport aérien (IATA) de créer un environnement de vente (« retailing ») entièrement basé sur l'offre et la commande (« Offer and Order ») d'ici 2030. La technologie de plateforme ouverte développée par Amadeus permet à la compagnie aérienne d'être innovante dans son approche de vente et de générations de revenus et est conçue pour évoluer avec les ambitions commerciales de la compagnie aérienne.

ROYAL AIR MAROC ET SAFRAN RENFORCENT LEUR PARTENARIAT DANS LA MAINTENANCE DES MOTEURS

Air Journal – 22 avril 2024

A l'occasion des 25 ans de sa création, Safran Aircraft Engines Services Maroc (SAESM), une joint-venture entre Safran Aircraft Engines et Royal Air Maroc, a inauguré le 19 avril l'extension de son usine de Nouaceur, à proximité de l'aéroport international Mohammed V de Casablanca.

Les deux partenaires ont également signé un protocole d'accord pour la croissance continue de l'unité, comprenant 2 000 mètres carrés (21 500 pieds carrés) de capacité supplémentaire, lui permettant d'augmenter le nombre de visites en maintenance de 70 à 100 par an d'ici 2026. SAESM renforce sa position de centre d'excellence pour la famille de moteurs CFM56 au sein du réseau mondial de maintenance, réparation et révision (MRO) de Safran, offrant aux compagnies aériennes une gamme complète de services couvrant l'ensemble du processus MRO, du diagnostic à la garantie de performance au banc d'essai.

Développé par Safran Aircraft Engines et GE Aerospace au travers de leur joint-venture CFM International, le CFM56 équipe aujourd'hui la plupart des avions de ligne Airbus A320 et Boeing 737, avec plus de 33 000 moteurs livrés. « Aujourd'hui marque le début d'une nouvelle phase dans notre partenariat avec Safran. Cet accord nous aidera non seulement à développer notre usine de Casablanca mais également à renforcer notre expertise dans l'industrie aéronautique. Royal Air Maroc est fière de travailler avec Safran pour développer le secteur aéronautique marocain et renforcer la position de notre pays dans l'industrie aérospatiale mondiale », a déclaré Hamid Addou, Président du Conseil d'Administration et Directeur Général de Royal Air Maroc.

Pour accompagner ce développement, la SAESM prévoit également d'embaucher une centaine de personnes d'ici 2026, portant l'effectif total de l'usine à 350 personnes. Elle s'appuiera également sur des partenariats académiques locaux clés, soutenus par Royal Air Maroc et Safran Aircraft Engines, pour développer l'expertise MRO en matière de Maroc.

« Nous sommes ravis de renforcer notre partenariat avec Royal Air Maroc et de capitaliser sur cet écosystème de compétences de haut niveau au Maroc, en cohérence avec notre fort focus industriel sur le CFM56 », explique Jean-Paul Alary, PDG de Safran Aircraft Engines. « Depuis sa création il y a 25 ans, SAESM est devenue une référence dans notre réseau MRO mondial en termes d'excellence opérationnelle, d'innovation et de réduction de son empreinte carbone. »

Pour contribuer à réduire les émissions de CO2 des sites Safran, le site de Casablanca investit dans l'installation de panneaux solaires sur les toits des bâtiments et les ombrages des parkings, avec pour objectif d'atteindre une part d'énergies renouvelables de 30 % d'ici 2025.

LE PDG DE ROYAL AIR MAROC CONFIRME LE LANCEMENT D'UN APPEL D'OFFRES POUR 200 AVIONS

Air journal – 22 avril 2024

Royal Air Maroc (RAM) a confirmé le lancement d'un appel d'offres le 15 avril pour l'acquisition d'un maximum de 200 nouveaux avions.

Les plans de croissance ambitieux de la compagnie nationale marocaine ne sont pas une surprise. Dès l'été 2023, on relevait que Royal Air Maroc avait l'intention de quadrupler sa flotte d'ici 15 ans. Le PDG de la compagnie aérienne, Abdelhamid Addou, a finalement annoncé, le 18 avril 2024, qu'un appel d'offres (RFP) pour agrandir la flotte avait été officiellement lancé. Pour rappel, Royal Air Maroc possède une flotte de 50 avions mélangeant ATR72-600, 737-800, MAX 8, 787-8 et -9 et Embraer 190.

Les termes de cette initiative n'ont pas été rendus publics, mais il est supposé qu'elle inclura une combinaison d'avions à fuselage étroit et à fuselage large. Présenté le 11 juillet 2023 dans le cadre des ambitions du Maroc d'attirer 65 millions de visiteurs en 2037, le contrat-programme prévoit un investissement du pays dans sa compagnie nationale, basée à l'aéroport de Casablanca-Mohammed V. La participation de l'Etat dans le capital de la RAM « sera renforcée, dans le cadre de l'accompagnement par le gouvernement d'un projet d'investissement de grande envergure de la compagnie, de la mise en œuvre de son plan de développement, du soutien à sa compétitivité et de la digitalisation et

l'amélioration de la qualité de ses services », selon un communiqué du Département du Chef du gouvernement Aziz Akhannouch.

La croissance de sa compagnie aérienne nationale est stratégique pour le Maroc, qui espère ainsi soutenir la croissance continue de son industrie touristique. En 2023, le Maroc a reçu un nombre record de 14,5 millions de visiteurs, un chiffre qui devrait atteindre 17,5 millions en 2026 et 26 millions d'ici 2030, année où il organisera une Coupe du Monde de la FIFA avec l'Espagne et le Portugal.

AIRBUS LANCE UNE PLATEFORME COLLABORATIVE POUR AMÉLIORER LES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES

Air Journal – 22 avril 2024

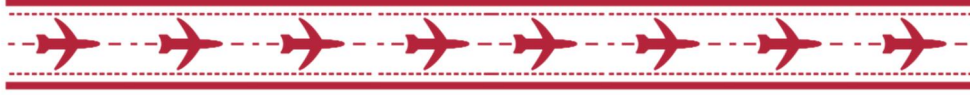
Airbus a lancé une plate-forme innovante pour répondre aux complexités des opérations au sol dans les aéroports lors du salon Passenger Terminal Expo de cette année, qui s'est tenu à Francfort du 16 au 18 avril.

Baptisée Agnet Turnaround, la plateforme est une solution sur mesure dédiée aux prestataires aéroportuares et au sol, répondant aux défis auxquels ils sont confrontés en matière de gestion du temps, d'efficacité opérationnelle et de contraintes de capacité. Au cœur d'Agnet Turnaround se trouve la capacité d'atteindre les bonnes personnes tout en surveillant simultanément les opérations en temps réel et en améliorant les performances temporelles.

Au-delà de la connaissance en temps réel de la situation des flux de travail, l'automatisation joue un rôle clé dans l'augmentation de la productivité opérationnelle du sol grâce à la création automatique de groupes, d'alertes et d'affectation des ressources humaines pertinentes. En intégrant des capacités de communication directe, Agnet Turnaround s'impose comme une solution incontournable bénéficiant à l'ensemble de l'écosystème aéroportuaire.

Non seulement il garantit la sécurité des opérations, mais il contribue également à l'efficacité globale des processus de rotation des aéroports, en améliorant la ponctualité, en réduisant l'impact environnemental, en augmentant la capacité du trafic aérien et en diminuant le coût des opérations. « Avec ce lancement, Airbus franchit une nouvelle étape en apportant sa longue expérience dans les communications sécurisées et permet aux acteurs du secteur aéroportuaire de relever les défis d'efficacité opérationnelle et de

performance collective. Cette solution ouvre les portes de l'automatisation », a déclaré Eric Davalo, responsable du développement stratégique chez Airbus Public Safety and Security.



PROGEX^ΣA
*Des experts au service exclusif
des représentants du personnel*