



FAIRE DE L'ENTREPRISE UN BIEN COMMUN

Jeudi 28 janvier 2016
Compte-rendu de la rencontre avec Augustin de Romanet



**PDG d'Aéroports de Paris / Ancien directeur général de la Caisse des Dépôts et
Consignations**

Dans un 1^{er} temps, Augustin de Romanet nous a parlé de sociologie urbaine. Dans l'antiquité, les villes se structuraient autour des ports. Au 19^{ème} siècle, elles se sont structurées autour des chemins de fer. Au 20^{ème} siècle autour des autoroutes et enfin au 21^{ème} siècle autour des aéroports.

Au départ, l'on pensait qu'aucune habitation ne se construirait autour des aéroports du fait du bruit ; assez vite nous nous sommes rendus compte que le bruit est plus pénible à 20 ou 30 kilomètres de l'aéroport.

De ce fait le concept d'aéroville a été développé. Un aéroville est un aéroport dont le rayonnement permet de créer des emplois à plus de 60 kilomètres à la ronde.

Aujourd'hui il n'y a que 3 aérovilles : Atlanta, Londres et Paris (aéroport Charles de Gaulle).

Charles de Gaulle c'est 120 000 personnes qui travaillent directement ou indirectement sur la plateforme pour 65 millions de passagers par an, dont 230 000 l'été aux jours de pointe.

Donc aujourd'hui les pays se font concurrence via les aéroports et les aéroports de grande capacité. Cette concurrence va s'accroître d'autant plus que le trafic aérien devrait doubler entre 2015 et 2030.

Airbus et Boeing disent que d'ici 2030, ils livreront 30 000 avions.

Ce **développement du trafic aérien** est dû à différents facteurs.

Le premier facteur est l'avènement des classes moyennes. Dans la pyramide de Maslow, le tourisme vient directement après le logement, la nourriture et l'éducation.

Pour donner quelques chiffres, la classe moyenne mondiale, c'est 2,5 milliards d'habitants dont 500 millions vivent en Asie.

En 2030 la classe moyenne comptera 4,7 milliards de personnes dont les 2/3 vivront en Asie.

Le deuxième facteur qui pousse au développement de l'industrie aérienne et en particulier des aéroports c'est la déconcentration du pouvoir et la concurrence que se font les lignes les unes aux autres.

En 2030, il y aura plus de 330 000 villes dans le monde avec des sièges sociaux d'entreprises dont chacune sera valorisée plus d'1 milliard de dollars.

Aujourd'hui 95% du trafic aérien passe par les 42 villes les plus riches du monde.

Partant du postulat que la vitesse de circulation des biens et des personnes dans un lieu est un des principaux déterminants de la croissance, il y a des stratégies de villes ou d'Etats qui consistent à devenir des hubs aéroportuaires.

Pour Dubaï, le secteur aérien représente 29% du PIB.

Cette compétition est d'autant plus rude que certaines villes chinoises offrent des primes aux compagnies qui veulent bien desservir leur ville. Cela peut même atteindre 5 ou 10 millions d'euros par an. Certaines villes chinoises offrent à Air France 150 000 euros par vol.

Ainsi donc la dispersion des centres de pouvoir dans le monde renforce le modèle du HUB qui est un modèle de réseau. Si vous souhaitez relier 8 villes et que vous devez relier chacune d'entre elles par une ligne directe il vous faut 56 vols.

Si vous avez un lieu central par lequel vous assurez toutes les connexions, il ne faut que 8 vols ; le modèle d'Hub est évidemment plus efficace.

Du fait de ces deux grands mouvements : concentration à l'échelon local et déconcentration à l'échelle planétaire, les aéroports sont des lieux stratégiques pour de très nombreuses régions en difficulté de croissance.

Quelle est l'ambition des Aéroports de Paris ?

C'est une entreprise prospère, possédée à 55,5% par l'Etat dont le chiffre d'affaires est de 2 milliards 800 millions d'euros et dont le résultat net est de 400 millions d'euros.

Aéroports de Paris est un exemple intéressant d'une entreprise qui a été transformé en peu d'années grâce à un Etat qui a laissé l'entreprise se développer.

En 2006, l'aéroport de Charles de Gaulle avait une capacité d'accueil de 48 millions de passagers. Aujourd'hui Charles de Gaulle c'est 30 millions de passagers de plus que par rapport à 2006.

Ainsi donc depuis 2006, ADP a été capable de se remettre en cause, de faire évoluer ses pratiques en passant d'un arsenal d'Etat pour qui le passager était un accident à une entreprise privée pour qui le passager devient une priorité.

La 1^{ère} ambition d'Augustin de Romanet c'est de développer l'économie française en considérant qu'1 million de passagers en plus c'est 4500 emplois. Augustin de Romanet travaille donc activement à la construction du CDGexpress, une ligne de train qui reliera 4 fois par heure en 22 minutes la *gare de l'est* à Paris *Charles de Gaulle*.

La 2^{ème} ambition d'Augustin de Romanet, c'est la **qualité de service**. Le mot « *qualité de service* » n'est apparu qu'en 2009. A compter de 2009, l'accent a été mis sur des choses essentielles : par exemple la mise en place de blocs sanitaires de grande qualité. Augustin de Romanet promeut une qualité de service qui soit digne des hôtels de grand standing.

Quelle réforme appelle Augustin de Romanet ?

Augustin de Romanet est pour la possibilité de proposer un contrat de travail qui inclut les indemnités de licenciement car le fait de ne pas pouvoir embaucher est un énorme frein à l'embauche, et ce à deux égards estime-t-il :

- Si le dirigeant estime que l'acte de licenciement sera compliqué, l'embauche ne se fera pas
- Pour certaines personnes - inadaptées pour l'entreprise qui les a embauché – le licenciement est alors sain. De plus, le turn-over est absolument nécessaire.