

La Saga des Grandes Compagnies Aériennes – Episode 2

American Airlines, pionnier des GDS et des hubs

Rédigé par Jean-Louis BAROUX et publié par Tourmag.com le mardi 16 janvier 2024



Boeing 707 Astrojet spécialement affrété par la U.S. Army en 1966. - Photo Wikipedia army.arch CC

American Airlines développe le trafic domestique

Au moment où Pan Am défrichait les lignes internationales, American Airlines s'installait et développait **les dessertes domestiques des Etats Unis** à une époque où le transport aérien n'était pas dérégulé.

Elle partageait les droits de trafic avec d'autres sérieux concurrents tels que United Airlines ou TWA.

Ce n'est qu'à partir de 1945, que sous le nom de American Overseas Airlines elle a débuté, modestement, **les vols internationaux** en se consacrant au trafic domestique qui a connu une croissance impressionnante entre la fin de la deuxième guerre mondiale et le début de la dérégulation qui interviendra en 1979 sous l'égide du Président Carter.

Pendant ce temps, **American Airlines a tissé sa toile à l'intérieur du continent américain en créant les dessertes transcontinentales en DC7 dès 1953**, puis en introduisant le Boeing 707 qui avait l'immense mérite de faire le trajet « Coast to Coast » en 5 heures au lieu de 8 avec les avions à hélice, tout en ayant un prix de revient inférieur de 25%.

Pas étonnant que la demande intérieure ait suivi l'accroissement des opérations. Dès les années 1970, American Airlines avait acquis une position dominante sur le trafic domestique et commençait sérieusement à l'international avec l'introduction des gros porteurs : le Boeing 747 mais aussi une flotte impressionnante de DC10, le tri réacteur de la Douglas Corporation concurrent de Boeing.

La compagnie pionnière des GDS

La maîtrise du trafic domestique s'est accompagnée de la création du premier système informatisé de réservation appelé Sabre et développé par IBM et ce dès 1960.

Et voilà ce qui a conduit **American Airlines à devenir le pionnier des GDS** (Global Distribution Systems) maintenant utilisés partout dans le Monde. A partir de son système de réservation centralisé, American Airlines a installé un lien électronique avec la plupart des agents de voyages qui étaient intéressés à payer une redevance modeste pour avoir la capacité de réserver les vols directement depuis leurs propres bureaux.

La plupart des grands transporteurs l'ont imité plus ou moins rapidement en créant leur propre système de réservation : **Panamac pour Pan Am, Alpha 3 pour Air France, BABS pour British Airways etc.**, et ces systèmes de réservation ont été interconnectés entre eux, chacun étant capable d'effectuer les réservations sur toutes les compagnies même concurrentes.

Mais les affichages n'étaient pas neutres, chaque transporteur privilégiant ses propres vols qui étaient affichés en priorité. Voilà qui donnait un avantage considérable à American Airlines, le premier transporteur à être présent dans la quasi-totalité des agents de voyages américains.

Lorsque le **Président Carter** impose la dérégulation, il demande en même temps **la neutralité dans les affichages de vols auprès des agents de voyages**.

Alors, pour compenser la perte de notoriété de ses opérations, American Airlines installe une redevance de 3 dollars par numéro de vol que chaque compagnie doit payer à **son système de réservation SABRE**.

Les autres transporteurs ont suivi le mouvement et c'est ainsi que les GDS sont devenus un outil indispensable à la distribution du transport aérien et une véritable machine à cash.

Développement du concept de « hub »

Nous devons aussi à American Airlines **le développement du concept de « hub »**. Certes, cela existait déjà, en particulier en France, à Lyon depuis le milieu des années 1960, mais le modèle est devenu la matrice des opérations d'American Airlines avec la création de plusieurs « hubs » aux USA, à Dallas tout d'abord, puis à Chicago O'Hare avant de s'étendre à d'autres aéroports. Le concept a depuis été imité par la presque totalité des grands transporteurs mondiaux.

Certes tout n'a pas été parfait et la concurrence farouche entre les compagnies américaines a amené **une stratégie de baisse des charges** qui s'est traduite par l'arrêt des commissions aux agents de voyages dont American Airlines a été l'initiatrice.

Cette décision funeste, a conduit à une baisse des tarifs laquelle a été fatale à nombre de transporteurs dont **American Airlines qui a dû déposer son bilan pour passer sous le Chapter 11 le 29 novembre 2011** dont elle est sortie en décembre 2013 en fusionnant avec US Airways.

Ce grand transporteur américain a eu une vie très mouvementée, y compris en étant un **acteur bien involontaire des attentats du 11 septembre 2001** avec le vol AA 11 percutant la tour Nord du World Trade Center et le AA 77 s'écrasant sur le Pentagone.

Elle s'est finalement remise de ses difficultés et elle est maintenant florissante avec une flotte de 937 appareils plus 528 pour sa filiale régionale American Eagle et une commande de 460 avions partagée par moitié entre Boeing et Airbus.



Jean-Louis Baroux est l'ancien président d'APG (Air Promotion Group) et le créateur du CAF (Cannes Airlines Forum) devenu le World Air Forum). Il est Grand spécialiste de l'aérien, il a signé aux éditions l'Archipel « Compagnies aériennes : la faillite du modèle », un ouvrage que tous les professionnels du tourisme devraient avoir lu.

Les droits d'auteur de l'ouvrage sont reversés à une association caritative. On peut l'acquérir à cette adresse : www.editionsarchipel.com