



7

Conférence-Débat

"AIR FRANCE EST-ELLE MORTELLE ?"

Jeudi 6 février 2014

Exposé d'Herbert Castéran

M. CASTERAN .- Bonjour à tous. C'est à moi qu'échoit le redoutable honneur d'intervenir en dernier. Honneur d'autant plus redoutable, qu'il s'agit de vous présenter ici les résultats d'un travail de recherche. Qui dit travail de recherche, dit une certaine austérité, dit une certaine technicité. Je vais essayer de faire relativement bref dans cette présentation. Je vais porter l'accent sur quelques résultats remarquables au niveau national. Evidemment, ce sont des résultats qui ont été plus détaillés au niveau de l'étude.

Je ne répondrai pas directement évidemment à la question de savoir si Air France est mortelle ou pas. Je répondrai plutôt à la question de l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'Air France continue à vivre. Cela va être l'introduction principale.

Je vais structurer mon intervention en trois grands temps. Un premier temps en vous présentant relativement rapidement les principes fondateurs de la démarche méthodologique ; dans un deuxième temps, les principaux résultats qui en découlent et dans un troisième temps, quelques éléments de comparaison avec notamment des rapprochements à l'international.

Évidemment, dès lors que l'on parle d'impact économique, on se situe sur une thématique sensible. Cette sensibilité, alliée au fait qu'il s'agit d'un travail de recherche, implique une exigence de rigueur, avec des approches qui doivent être éprouvées méthodologiquement, c'est-à-dire que tous les éléments qui ont permis de fonder cette approche, ont déjà été validés par d'autres chercheurs dans le cadre d'autres travaux.

C'est également, je le dis tout de suite, une approche conservatrice, en ce sens que lorsqu'il y avait si ce n'est une incertitude du moins une légitime marge d'erreur dans nos estimations, nous avons systématiquement considéré les hypothèses les plus défavorables. Ce que je vais présenter ici comme résultat doit bien être compris comme étant un minimum et non pas une estimation optimiste.

Très globalement, quels sont les grands principes ?

Air France s'inscrit dans un schéma économique un peu général. Je ne vais pas commenter tout ce graphique mais en tout cas, l'activité d'Air France génère trois types d'impact. Un impact que je vais qualifier de direct, à travers la rémunération de ses personnels et ses achats. Un impact que je qualifierais d'indirect, qui est associé à l'activité d'Air France mais qui n'est pas directement généré par la compagnie, en l'occurrence essentiellement les dépenses des passagers. Et un impact induit qui là, effectivement, résulte de l'utilisation des salaires versés par Air France, des achats d'Air France, de la réinjection de ces sommes dans l'économie. Un fournisseur d'Air France va lui-même payer des salaires, procéder à des achats. Il y a tout un cycle économique qui va se mettre en place derrière une dépense Air France.

J'ai déjà expliqué quels étaient les trois types d'impact. Ces trois grands impacts -ce qui est relativement nouveau au niveau de ce type d'études- ont été décomposés au niveau régional. Je ne le ferai pas apparaître, ici. Je ne vous fournirai pas les chiffres par région, car ce serait un peu rédhibitoire dans le cadre de ce type de présentation mais l'impact a été estimé à l'échelle de chaque région. Signalons tout de suite que dans le cadre de cette mesure d'impact, deux dimensions sont absentes.

La première est une dimension bien-être. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que lorsque je prends, par exemple, un vol Air France pour faire un Strasbourg/Toulouse où je vais mettre approximativement 1h20, je vais arriver dans un état de fatigue moindre que si j'avais fait le même trajet en train, qui est nettement plus long en termes de temps passé. Donc, qui dit état de fatigue moindre, dit plus grande disponibilité, meilleure productivité. Cela a un impact économique qui n'est pas quantifié dans le cadre de cette étude mais qui existe malgré tout.

Deuxième élément : nous n'avons pas pris en compte les retombées fiscales, c'est-à-dire effectivement les impôts qui peuvent être payés par Air France, par les personnels ou par leurs fournisseurs. Pourquoi ? Parce que, pour employer une litote, on ne voit pas bien à court et à moyen terme, le lien entre le niveau de recettes fiscales et le niveau des dépenses de l'Etat. Il y a une corrélation qui ne semble pas exister à court et moyen terme. En d'autres termes, qu'Air France existe demain ou pas, les dépenses de l'Etat ne bougeront pas immédiatement. C'est à peu près sûr. Donc, ces deux dimensions sont exclues du champ de l'analyse.

Que regarde-t-on comme injection ? On va considérer que dans le circuit économique régional, il va y avoir quatre injections : les rémunérations des personnels ; les achats avec achats d'Airbus et de Boeing et les achats de carburant ; les taxes et redevances, vous connaissez mieux que moi, y compris les loyers ; et les flux de passagers. Tout cela, ce sont autant d'injections au sein de chaque région.

Évidemment, derrière ces injections, il y a autant de fuites. Il y a du tourisme. Donc, il y a des passagers qui ne vont pas rester dans la région d'atterrissage. Il y a les habitants de chaque région d'atterrissage qui vont eux-mêmes partir et dépenser leur argent autre part. Il y a une évasion commerciale, qui est liée à des achats effectués dans d'autres régions, à l'étranger ou par correspondance, etc.

Au niveau de chaque région, nous avons défini un taux de valeur ajoutée qui dépend essentiellement de deux grands paramètres, sans être trop technique : une relativement propension à importer. C'est une estimation économétrique, basée à l'échelle de chaque région ; et un taux de marge des services marchands.

Ces fuites d'une région à l'autre deviennent des injections. Ce qui est une fuite pour l'Aquitaine vers Midi-Pyrénées devient une injection pour Midi-Pyrénées. Il y a tout un système qui se met en place de compensation de flux entre régions. Il a donc fallu que l'on sache établir d'où venaient les différentes importations de chaque région.

C'est assez intéressant, parce qu'aussi bien, nous sommes très bien fournis en France, en matière de statistiques nationales, l'INSEE fait un travail remarquable ; aussi bien, nous n'avons quasiment pas de statistiques infranationales. S'il s'agit de déterminer la part des importations de Midi-Pyrénées au niveau de l'Aquitaine ou inversement, il n'y a pratiquement pas de données disponibles. Il a fallu reconstituer tous ces éléments à travers un certain nombre de modèles économétriques.

Enfin, comment prendre en compte l'impact induit ? Les impacts directs sont assez faciles à reconstituer. Air France a des chiffres assez précis en termes de dépenses de personnel et de lieux des achats. Comment arriver à passer au niveau de dépenses induites ? Là, nous nous sommes appuyés sur la base économique, je ne veux pas non plus être trop technique. L'idée, c'est de considérer qu'en fonction d'une structure économique, d'une structure de production à l'échelle de chaque région, il existe un multiplicateur régional, qui nous permet de passer de l'un à l'autre. Nous sommes assez bien équipés en termes de référence avec l'étude fondatrice de Vollet et Bousset en 2002.

Il y a d'autres façons de procéder. Des alternatives méthodologiques intéressantes existent. Si ce n'est que toutes ces alternatives sont inapplicables dans le cas français, car nous n'avons pas de tableau entrées/sorties à une échelle infranationale. Donc, nous avons un cadre méthodologique qui était relativement contraint.

En termes de sources d'information, en tout premier lieu, c'est Air France qui a été le premier fournisseur d'informations, puis l'INSEE et les différentes autorités touristiques (les comités régionaux du tourisme, la SNCF, le ministère du Développement durable, à l'époque, etc.).

Nous avons fait converger des informations de toutes les sources possibles et ensuite, nous avons constaté malgré tout qu'il y avait un certain nombre de données lacunaires ou manquantes. Elles ont

donc été reconstituées par modélisation économétrique, cette dernière étant juste une représentation mathématique de la réalité.

Nous avons une série de modèles qui vont s'enchevêtrer les uns dans les autres pour permettre de reconstituer des flux économiques interrégionaux. Il y a exactement 11 modèles qui travaillent pour ce faire.

Quelques exemples sur lesquels je passerai relativement vite. Par exemple, les rémunérations. Lorsque l'on travaille sur les éléments de rémunération, on part des revenus chargés. On détermine les revenus nets auxquels on a ôté un certain nombre de prélèvements et rajouté des prestations sociales. Sur la base de ces revenus nets, on calcule les dépenses touristiques en les répartissant suivant les destinations. On mesure sur ce revenu restant, la part de l'évasion commerciale et on redistribue cette évasion commerciale entre régions. Pour les rémunérations, c'est un processus qui va s'étager sur cinq phases.

De même sur les dépenses des passagers, il va d'abord falloir reconstituer les flux passagers. Il va falloir arriver à reconstituer la région de destination finale. On peut très bien atterrir à Strasbourg et se rendre en Lorraine. Il faut être capable de prendre en compte cette réalité.

Et on va également travailler sur la reconstitution de la dépense moyenne des passagers lors de leur séjour. Nous avons un certain nombre d'études qu'il a fallu compléter au niveau d'un certain nombre d'aéroports. Tout cela pour donner le résultat final. Que peut-on se dire ?

On peut se dire que l'impact total d'Air France, au niveau métropolitain, c'est 26 milliard d'euros. Il y a des sommes qui viennent des rémunérations, des salaires ; des sommes qui viennent des achats, des taxes et redevances, des séjours. Une partie est perdue, parce qu'elle va à destination de l'étranger. Si je considère les achats de 3,4 à 3,5 milliards, 2 milliards sont des importations de l'étranger.

On tient compte de tous ces éléments. On applique des multiplicateurs régionaux qui sont définis à l'échelle de chacune des régions. On arrive à ce chiffre de 26 milliards d'euros. Ce n'est pas très parlant. Qu'est-ce que cela recouvre en réalité ?

Nous nous sommes dits : "voilà à aujourd'hui, ce que représentent ces 26 milliards d'euros en termes d'emplois". A l'échelle de chaque région, on sait associer à une création de richesses, une création d'emplois qui est propre à chaque région. Le coût d'un emploi n'est pas le même en Ile-de-France qu'en Corse. Il faut véritablement raisonner au niveau régional mais de manière agrégée, nous arrivons à un impact en termes d'emplois globalement entre 350 et 400 000 emplois qui dépendent directement de l'activité d'Air France.

Ils se décomposent ainsi : à peu près 62 000 emplois au niveau Air France, et surtout les emplois induits au nombre d'environ 300 000.

Une autre façon de voir cela, c'est qu'aujourd'hui, 1,4 % du PIB de la France métropolitaine est lié directement à l'activité d'Air France. Si on s'amuse à se faire peur en se projetant, en disant "*demain Air France, cessation d'activité*", nous perdons quasiment instantanément, car ces emplois sont très dépendants de l'activité d'Air France, 350 000 emplois et nous avons une régression en termes de richesse nationale qui s'élève à 1,4 % de celle-ci.

Autre élément qui me semblait intéressant, si je ne veux pas rentrer dans le détail de l'impact par région, il y avait une petite interrogation, à mon niveau : l'activité d'Air France ne contribue-t-elle pas à accroître les inégalités entre les régions ? En d'autres termes, les régions bien desservies, ce sont les régions qui tirent le meilleur parti de l'activité d'Air France.

Grâce aux modèles de compensation entre régions, ce qui me paraît relativement intéressant, c'est qu'en fait, si l'on compare les lieux d'atterrissage avec l'impact économique sur les régions, les régions autres que les 5 grandes régions d'atterrissage représentent 16 % des séjours mais 26 % des emplois induits. C'est-à-dire que l'activité d'Air France est une activité –à ma grande surprise, je l'avoue– re-distributrice.

Air France, participe, *de facto*, à une sorte d'aménagement du territoire. Il ne faut pas croire que l'activité d'Air France ne bénéficie qu'à l'Ile-de-France essentiellement. Bien sûr, elle le fait. On le voit car c'est tout à fait net mais les autres régions tirent un bénéfice de l'existence d'Air France. On va le voir tout à l'heure : Air France a un impact positif y compris sur des régions non desservies, parce qu'encore une fois, dans ces grands équilibres, dans ces grands échanges interrégionaux, les régions non desservies par Air France tirent un certain profit de l'existence de la compagnie.

La troisième partie de mon intervention -c'est une préoccupation de chercheur-, c'est de dire : "*j'ai trouvé des résultats avec une méthode présentant certaines limites, est-ce que je n'ai pas des éléments de comparaison ?*" J'étais un peu ennuyé, parce que cette étude est originale, à la fois d'un point de vue méthodologique, parce qu'elle traite du transport aérien, et par son ampleur. Les études d'impact pour l'essentiel se limitent à l'échelle d'une commune, d'une région, guère plus. C'est la première fois qu'on a vraiment voulu travailler à un niveau national.

J'ai cherché d'autres études mais je n'en ai trouvé qu'une seule, datant de 2011, qui est une étude de l'autorité américaine qui s'occupe de l'aérien. Élément aggravant en termes de comparaison, elle avait une méthodologie totalement différente de la mienne ! Est-ce comparable ou pas ? Je vous propose d'en juger par vous-même.

Là, nous sommes sur une mesure de l'impact de l'ensemble des compagnies américaines. Nous ne sommes pas comme sur une mesure de l'impact d'Air France, d'une compagnie isolée au niveau des Etats-Unis. Nous sommes sur l'impact de l'ensemble des compagnies américaines sur l'économie américaine.

Qu'avons-nous ? Les compagnies aériennes représentent, en tant que tel, 1,1 % du PIB des Etats-Unis. Air France représente 0,58 % de celui de la France. Quand on prend la part d'Air France dans le trafic global, ce n'est pas totalement délirant comme ratio.

Deuxième élément : les dépenses des passagers, lors de leur séjour, représentent 2,5 % du PIB américain. Dans notre cas et suivant nos simulations, c'est à 0,82 %.

Dernier point : le fameux coefficient multiplicateur, qui permet finalement de transformer un impact direct d'Air France en impact total. Dans notre étude, nous sommes à 2,6 %. Dans l'étude américaine, même si ce n'est pas du tout la même méthode, ils sont à 2,9 %.

Donc, les ordres de grandeur sont à peu près respectés sachant que j'ai adopté systématiquement une approche conservatrice.

Il est intéressant malgré tout, de faire le ratio des dépenses Passagers sur les dépenses et les apports des compagnies aériennes. Ce ratio est de 2,27 aux Etats-Unis. 2,5 % du PIB, c'est la part des passagers sur 1,1 % du PIB, qui est la part des compagnies aériennes. On est à 1,41 pour Air France, 0,82 % du PIB pour les dépenses des passagers d'Air France, sur les dépenses d'Air France de 0,58 %.

Qu'est-ce que cela veut dire ? Deux explications possibles. Soit, effectivement, j'ai sous-estimé -c'est assez vraisemblable- les dépenses des passagers. Je vous ai dit, encore une fois, que c'était un travail plutôt conservateur. Soit, il y a un autre angle d'analyse, qui n'est pas du tout exclusif mais tout à fait possible, c'est qu'en fait, on a une dépense ""excessive"" d'Air France sur le territoire métropolitain par rapport à son trafic. C'est-à-dire qu'Air France investit en termes de salaires, en termes d'achats, relativement plus sur le territoire métropolitain que ne le font par exemple les compagnies américaines.

Pour conclure et tenir à peu près le timing, que pourrais-je vous dire sur l'activité d'Air France ? Je la comparerais à celle d'un iceberg. Si l'on s'en tient à la perception de la seule dimension passager qui est, en général, la perception des élus locaux, en fait, on ne prend en compte qu'un quart des retombées de l'activité d'Air France. Les trois-quarts sont totalement ignorés.

Deuxième point que j'ai évoqué tout à l'heure très rapidement : cet impact, encore une fois, il ne faut pas le voir comme un impact concentré sur quelques régions privilégiées (Ile-de-France, Midi-

Pyrénées, etc.). C'est un impact qui va bénéficier y compris aux sept régions qui n'ont pas de desserte d'Air France. C'est quand même 2 milliards d'impact pour ces régions ; c'est 33 000 emplois. Ce n'est pas du tout neutre d'un point de vue social ou économique, y compris dans les régions non desservies.

Dernier petit ratio à regarder avec beaucoup de prudence : si on divise l'impact d'Air France par le nombre de séjours, un passager Air France représente 1 700 € de retombées économiques. Evidemment, ce n'est pas une valeur incrémentale. Si on perd un passager, on ne perd pas 1 700 € au niveau de l'économie mais cela permet d'avoir une valeur de référence sur le fait de dire "*quand Air France perd 1 000 passagers au profit d'une compagnie concurrente low cost, cela veut dire qu'il y a une perte pour l'économie qui s'élève à 1,7 million*". C'est compensé bien sûr par certains apports des compagnies low cost, mais sans avoir travaillé pour celles-ci, je crois que l'on peut raisonnablement supposer que leur impact économique est en proportion bien moindre que celui d'Air France.

Cela permet de reconsidérer sous un autre œil les notions de concurrence et d'intérêt, y compris au niveau régional et local des compagnies low cost. Car au-delà de ce qu'elles peuvent demander en termes de reversement d'un certain nombre de prestations facturées, il y a un coût économique qui est relativement important.

J'aurais terminé sur ce point juste pour vous dire quelques axes de travail qui vont rester pendants. C'est la tradition de la recherche : on indique toujours les possibles. Après ce travail, j'en vois trois.

Le premier, c'est de reconduire de temps en temps cette étude, ne fût-ce que pour bien arriver à mesurer l'évolution des sources de valeur. Qu'est-ce qui, aujourd'hui, impacte ou impacte moins l'économie métropolitaine ? Est-ce que ce sont des salaires, des achats ? Comment la redéfinition des achats peut-elle impacter l'économie ?

C'est également de travailler sur la dimension "bien-être". Je l'ai citée tout de suite en introduction comme une limite de notre travail. Mais encore une fois, il y a tout un courant de l'économie qui s'intéresse à la valorisation financière du bien-être, partant du fait que quelqu'un de moins fatigué est plus productif et que cela profite globalement à toute l'économie.

Et dernier élément beaucoup plus prospectif et je quitte le champ de la recherche pure et du quantifiable pour des éléments un peu plus stratégiques : une réflexion sur l'intérêt pour une nation comme la France de disposer, ou pas, d'une compagnie nationale. C'est vrai que l'on peut avoir une logique ricardienne qui consiste à dire : "*une spécialisation peut se produire*". Hélas, Ricardo a deux siècles et depuis 70 ans, on sait bien que la spécialisation peut aussi amener à la destruction pure et simple de valeur dans les économies. Il y a ici un travail à conduire sur un aspect long terme et stratégique.

J'en ai terminé, merci.

(Applaudissements)