



5

Conférence-Débat

"AIR FRANCE EST-ELLE MORTELLE ?"

Jeudi 6 février 2014

Exposé de Jean-Pierre Bes

M. BES.- Bonjour tout le monde. Je ne sais pas si je vais faire une liaison, parce qu'il y a beaucoup de choses qu'a dites M. **Abraham** que je vais forcément reprendre. Je vais faire des choses un peu plus provocantes, ce qui me permettra de vous réveiller, car je sens que cela dort à droite, à gauche ! Je suis très fier de montrer le logo du SCARA. Ce n'est pas souvent qu'il est apparu dans cette grande maison vénérable qui m'a accueilli pendant de longues années.

Le sujet de l'ordre du jour d'aujourd'hui, c'est de parler du transport aérien français. Le transport aérien français n'est pas bien. Il est même quasiment mort. Il est malade. Air France est malade. Air France perd pas loin de 10 % de son chiffre d'affaires ; ce qui est abyssal. Si bien qu'aujourd'hui, dans le transport aérien français, il y a deux sortes de compagnies : celles qui perdent et beaucoup et celles qui n'en gagnent pas. Avec cela, on va aller loin !

Ce qui est impressionnant, c'est que la part du pavillon français, dans le marché du transport aérien, ne cesse de décroître. Je crois qu'aujourd'hui, nous sommes à moins de la moitié. Le pavillon français perd un à deux points par an depuis dix ans, dans un contexte qui est pourtant porteur, c'est-à-dire que le trafic doit doubler, d'ici 10 ans, pour arriver à plus de 6 milliards de passagers prévus en 2030. Nous avons un trafic mondial extrêmement porteur et les Français qui "m..." complètement. Il faut peut-être se poser la question : est-on plus "c..." que les autres en France ? C'est exactement comme cela que je pose la question.

Pour essayer de répondre à cela, on peut se poser des questions.

C'est quand même curieux par exemple qu'au niveau national, notre marché domestique ait été entièrement bouffé. M. **Abraham** l'a dit. Il a cité quatre compagnies : easyJet, Ryanair, Vueling, Volotea. Il y en a deux autres qui viennent d'arriver : Eastern Airline et IG Avion. C'est un Polonais. Cela ne cesse de croître et d'amplifier. Il n'y a pas une seule compagnie française qui va bouffer le marché domestique des autres. Cela veut dire que les Français sont "c...". Il faut dire les choses comme elles sont. On est mauvais.

Pourquoi est-on mauvais ? Je vais essayer de l'expliquer. C'est difficile à expliquer.

Le premier exemple pour lequel nous sommes mauvais, c'est Air France. Ce n'est pas de votre faute. Je pense qu'il y a une grosse bêtise qui a été faite, c'est la constitution du groupe Air France. C'est la première des grosses erreurs stratégiques qui a été faite. Vous avez ici une planche qui vous montre la situation du transport aérien en France. Vous avez un méga géant. Je ne sais plus si c'est 17 milliards d'euros de chiffre d'affaires ou 26 milliards avec KLM. Et vous avez 7 nains que je représente, pas tous d'ailleurs. Et en plus ils ne sont pas 7 mais ils sont 11. Comment voulez-vous que ceci fonctionne bien ?

On a constitué le groupe Air France. On a donc fait d'Air France l'Aeroflot, la compagnie unique et je prétends que c'est typiquement une vraie fausse bonne idée. C'est par là qu'a commencé l'erreur dans le transport aérien français.

En théorie, bien sûr et technocratiquement parlant, on se dit "*à constituer une grande compagnie nationale, il va y avoir des synergies, un groupe à taille mondiale, c'est génial. Cela a du sens*". En pratique, on crée un dinosaure, lourd à gérer et à s'adapter au monde extérieur. On coupe la possibilité pour le transport aérien français d'adhérer à d'autres alliances internationales. Si, aujourd'hui, nous avions une compagnie qui aurait été le regroupement d'UTA et d'Air Inter par exemple, qui se serait appelée Air Machin, cette compagnie aurait peut-être adhéré à d'autres alliances comme, Oneworld ou Star Alliance. Cela aurait tout changé.

Si aujourd'hui, il y avait un grand groupe français à côté d'Air France, peut-être que ce ne serait pas easyJet, Vueling, and co qui viendraient manger le marché domestique. On se serait peut-être concurrencés entre nous mais, ~~bouffé tout seuls~~ et on aurait préservé des emplois français, avec des contrats de droit français.

À l'appui de cette démonstration qui me paraît fondamentale, je souligne que la France est le seul pays aéronautiquement important qui ait pratiqué de la sorte. Je ne parle pas de la Russie ou de la Chine qui, quand elles ont accédé à la vie de marché, la première décision, a été de multiplier leurs compagnies de transport aérien. Il n'y a pas un Air China ou une Aeroflot. Cela a explosé en deux, trois ou quatre compagnies par pays, de taille mondiale. L'Allemagne a aussi conservé des grandes compagnies, comme TUIfly qui a 40 avions ou Air Berlin qui a 100 avions. L'Angleterre, aussi naturellement. Les USA, malgré les restructurations, ont conservé plusieurs compagnies.

Et il y a un exemple qui m'amuse bien : les Emirats Arabes Unis. Vous connaissez ce petit pays. Ils avaient une compagnie mondiale qui s'appelle Emirates. Qu'ont-ils fait ? Ils en ont créé une seconde qui s'appelle Etihad. C'est vraiment idiot, n'est-ce pas ? Sauf que cela marche. Personne ne dit ce que je dis. Vraiment aucune personne ne dit cela. Dans le microcosme aérien, la constitution du groupe Air France forcément a été la meilleure des solutions. Forcément, il fallait le faire, etc.

Je prétends que c'est une erreur fondamentale. Je prétends qu'en économie de marché, tant que la France reste la France, il faut une émulation concurrentielle au sein du pays. Cela n'aurait pas empêché l'autre grand groupe français d'appartenir à d'autres alliances, voire de faire comme Air France a fait avec KLM, de façon extrêmement pertinente en s'associant à Lufthansa, British Airways ou Iberia. Il serait resté en France un certain nombre d'entreprises de taille mondiale et non plus une seule, qui fragilise tout le secteur car si Air France se casse la figure, c'est tout le secteur qui se casse la figure. Ce n'est pas les petits machins que je représente qui vont pouvoir sauver quoi que ce soit.

Pour continuer l'analyse de la situation (c'est pour faire plaisir aux navigants !) : nous sommes les plus mauvais, en France, en termes de productivité des navigants.

J'ai mis 700 heures/800 heures. Je ne suis pas sûr que ce soit tout à fait exact mais c'est un chiffre symbolique d'affichage. Ce n'est pas qu'à cause des conditions de travail. Ce sont aussi les programmes. Ce sont aussi de nombreuses raisons qui aboutissent à cette constatation. Il n'empêche qu'elle est quand même vraie et préoccupante.

Dans les autres faiblesses du transport aérien français, j'énumère les faiblesses car je pense que pour essayer de sauver le transport aérien français, il faut essayer d'en tirer les conclusions.

Il y a ce que j'appelle le déni de réalité de la part des partenaires sociaux. Je sais bien que vous êtes tous là mais historiquement, c'est une catastrophe. J'ai un exemple à citer que j'ai vécu aux premières loges : le passage à l'équipage à deux. En France, on a voulu empêcher le passage à l'équipage à deux. On a voulu, avec une serpillère, arrêter la marée qui montait. Cela n'a pas marché, parce qu'on ne peut pas arrêter la marée qui monte avec une serpillère.

Le passage à l'équipage à deux était inéluctable. En France, non seulement à Air France mais à Air Inter, on a fait des dizaines de grèves, des centaines de grèves, dans tous les sens pour rien. Je dirais que ce n'est pas uniquement les syndicats qui en sont responsables. Ce sont aussi les directions qui auraient dû peut-être anticiper et proposer des évolutions de carrière qu'elles ont finalement mises en place.

Il faut savoir que l'on ne sort pas indemne de ce genre de combat. Sur le champ de bataille, il y a beaucoup de cadavres qui restent. Ces cadavres, on les traîne pendant des années.

Je cite aussi pour faire plaisir aux navigants, la CRPN. En 2011, une réforme a consisté à augmenter les charges des entreprises, probablement pour maintenir l'équilibre du régime. Je pense que cela a aussi permis quelques augmentations de pension.

C'est dramatique, parce que tout point d'augmentation des charges, y compris venant de l'interne des entreprises comme la CRPN, va pénaliser le secteur. C'est exactement comme les impôts : plus vous les augmentez, moins cela rapporte. C'est la même chose pour les charges de la CRPN.

Si vous augmentez les appels de cotisations où on va passer à 110 %, on commence à parler de 115 %, cela veut dire qu'il y aura autant d'emplois en moins, parce que quelque part, sur le long

terme, des emplois seront perdus car cette augmentation de charges ne sera pas supportée par un certain nombre d'acteurs.

L'absence de réactivité face aux low cost. M. **Abraham** en a parlé. Cela a été une erreur historique stratégique d'Air France.

Quand j'étais à Air France, j'avais fait un projet qui s'appelait TALC. Cela avait l'avantage de calmer les démangeaisons. Cela voulait dire : terminaux Air France low cost. J'avais préconisé simplement de copier, c'est-à-dire de dire : on demande aux aéroports d'avoir l'amabilité de nous faire des temps de demi-tour garantis en 30 minutes, par le pré-embarquement systématique, par l'utilisation systématique des accès avant et arrière des avions. Il fallait peut-être faire des modifications architecturales aéroportuaires. Tout cela a été balayé ; la Direction générale d'Air France ayant considéré qu'on n'allait pas s'ennuyer avec cela, puisqu'il continuait d'y avoir des gens payaient 400 € pour aller à Toulouse et que tant que c'était comme cela, on pouvait continuer à en profiter. Cela ne dure qu'un moment.

Je ne veux pas terminer le chapitre sans parler de la desserte des aéroports parisiens, parce que c'est un sujet assez énervant.

On oublie de le dire mais le fait est, que venir à CDG est une aventure. Soit, vous prenez la voiture et vous êtes à peu près sûr de ne pas venir ; soit, vous prenez le RER B et vous ne savez pas si vous arrivez vivant. Vous ne savez pas à quelle heure, ni au bout de combien de temps. Il n'y a pas un mec dans les pouvoirs publics qui ait pris ce problème à bras-le-corps depuis 20 ans. C'est inimaginable alors que des solutions existent.

La solution, je la dis tout de suite, parce que celle que nous préconisons au SCARA est très facile. Premièrement, ne pas utiliser les voies ferrées existantes, parce que ce sont des faisceaux qui servent à la desserte de la banlieue. Ces faisceaux, il y en a de disponible à l'Est, parce qu'il y a un RER D qui a été construit mais un jour ou l'autre on en aura besoin pour la desserte de la banlieue. Il faut donc probablement faire un site propre, peut-être en prolongeant la ligne 14. Je ne suis pas spécialiste de cela.

Le problème du financement est extrêmement facile. Il suffit que l'Etat accepte de vendre des parts d'ADP dont il détient encore 50 % et consacre cet argent à construire une desserte propre des deux aéroports. Il suffit de le décider mais évidemment, il n'y en a pas un qui va le décider dans ce pays, parce qu'on est incapable de décider des choses de bon sens et simples.

Tout ceci étant dit, il faut reconnaître qu'il y a quand même eu beaucoup de bonnes choses bien faites à Air France : le hub de CDG, le *Frequent Flyers* Programme, le produit, Sky Team, le rapprochement Air France-KLM.

Cependant, ces initiatives n'ont pas pour autant permis de compenser les erreurs qui ont été effectuées dans un contexte européen et français très lourd par ailleurs.

Fiscalité française, c'est un papier issu de PWC. C'est assez impressionnant. Regardez: le petit sticker bleu indique 65 % de prélèvements. La France n'est pas le dernier de la classe, l'Italie est encore pire. C'est quand même impressionnant. Il faudrait qu'un jour ou l'autre, les pouvoirs publics adressent cette question, comme on dit en anglais.

Le transport aérien français n'est plus un transport de riches. Je dis cela, parce que je pense que dans la tête des gens qui nous gouvernent, il y a largement l'idée selon laquelle au fond, il suffit, quand on a des besoins, d'augmenter les taxes et les redevances et de toute façon, les gens qui voyagent, comme ils sont riches, ils n'en ont rien à faire, ils paieront et tant mieux pour nous, on s'en tirera bien. Ce n'est plus vrai du tout.

Le prix des billets d'avion a chuté de 60 % depuis 1970 (document IATA) et a été divisé par deux depuis 1980. Les prix du billet d'avion ne cessent de baisser. Ils ont atteint des niveaux de prix tels qu'on ne peut plus considérer que le transport aérien soit un transport de riches.

La conséquence du fait que ce n'est pas un transport de riches, c'est que la concurrence entre compagnies aériennes françaises et étrangères s'établit autour de prix toutes taxes comprises. Parfois, pour un euro de différence de prix, un client va passer d'une compagnie à l'autre. Quand on augmente les taxes ou quand on s'amuse à mettre la taxe Chirac sur le billet d'avion et à l'augmenter de 12 %, on fait une erreur historique, parce qu'en réalité, les compagnies ne peuvent pas répercuter cette charge supplémentaire dans leurs prix.

L'idée des pouvoirs publics "*on va faire payer le riche 20 centimes de plus, voire un ou deux euros de plus, cela ne changera rien à son comportement*" est complètement fausse. Ce n'est pas ainsi qu'il faut le voir. Il faut le voir sous la forme : comme on se concurrence TTC, ce sont les compagnies françaises qui vont seules payer ce montant de taxes supplémentaires.

Cette idée est très importante, parce que si on arrivait à faire passer le message auprès des pouvoirs publics que quand on augmente les charges, on n'augmente pas les charges des passagers mais celles des compagnies aériennes, de façon inégalitaire entre les compagnies aériennes françaises particulièrement et européennes et mondiales et de façon discriminatoire, je pense que l'on changerait la vision que les gens ont de ces charges.

Les charges sont absolument intersidérales.

La taxe aéroportuaire : +400 % en 10 ans. C'est ce qui paye la sûreté plus la sécurité incendie. Un milliard d'euros pour la sûreté et pour la sécurité incendie. C'est absolument gigantesque. Un milliard d'euros par an pour la sûreté en France, sans compter qu'il manque, aujourd'hui, dans les caisses 100 millions d'euros. C'est-à-dire que ce qui est prévu aujourd'hui ne suffit même plus à couvrir les coûts.

Les coûts de la sûreté sont une horreur en France. La France est le seul pays du monde, je crois, à avoir considéré que cette fonction, qui est régaliennne, qui est normalement due par l'Etat, devait être complètement prise en charge par le client. C'est quand même sidérant. C'est comme si demain, vous alliez traverser avec votre voiture le carrefour du coin et comme il y a un flic, qu'il faut payer son salaire, quelqu'un vous collecte de l'argent pour payer le salaire du flic. C'est exactement ce que nous faisons en matière de sûreté aérienne.

Nous sommes les seuls à faire cela. Comme nous sommes les seuls à faire cela, nous l'avons organisé de façon complètement Shadocks. Nous avons laissé chaque aéroport essayer de faire le mieux possible. La conséquence, c'est que c'est une large boucle ouverte puisque l'aéroport embauche un sous-traitant qui lui-même embauche les gens qu'il trouve. On met ces gens sur le maillon de la chaîne du transport aérien qui est vulnérable à toute grève.

Ces gens-là disent "*si vous ne nous augmentez pas nos effectifs, nos salaires, nous faisons grève*". Que fait l'aéroport ? Il dit qu'il est d'accord, sinon il va subir les grèves. S'il dit qu'il est d'accord, c'est un autre qui paye. Le système est complètement pervers et il aboutit à 400 % d'augmentation pendant 10 ans. Personne ne sait où cela va s'arrêter, si on ne fait rien.

C'est français, ce n'est pas européen. Dans les autres pays européens, la sûreté est largement prise en charge par les états. En tout état de cause, si elle ne l'est pas complètement, son organisation est de toute façon supervisée par les états ; ce qui permet d'éviter largement les dérives que je signale.

Un petit milliard d'euros pour la DGAC, que l'on finance également complètement avec une petite particularité : c'est qu'au sein de ce milliard d'euros, il y a à peu près 19 %, 190 millions qui partent au budget de l'Etat. Personne ne sait pourquoi faire, même l'Etat. Cela part dans le grand trou. Donc, nous disons : "*Vous cherchez des financements, voilà une possibilité*". On nous explique que la circulation aérienne est au bout du rouleau et qu'elle va faire des grèves, parce qu'on ne peut pas accepter les objectifs européens d'amélioration.

Le ciel unique européen a été fait pour améliorer la productivité et la fluidité et baisser les coûts. En France, le ciel unique européen va augmenter les coûts et diminuer la productivité. Il y a peut-être des questions à se poser. Tout simplement, parce que le problème de la DSNA, c'est qu'elle a besoin

d'argent car, elle est trop endettée. Pour la désendetter, il y a deux solutions : soit, augmenter les taxes de l'Aviation civile, comme ils vont le faire en 2015. C'est bien parti pour. Soit, au contraire, essayer de trouver des financements alternatifs pour absorber cette dette.

En voilà un : ces 190 millions d'euros annuels, on peut les consacrer à désendetter la DSNA. Non, le Budget de l'Etat n'est pas d'accord. C'est Bercy qui commande. On peut aussi vendre des parts des aéroports pour la désendetter. Il y a 36 000 autres solutions autres que d'augmenter les taxes et redevances.

Que fait l'Etat ? Il augmente les taxes et redevances. Un autre exemple ~~Pour mémoire~~, les 60 millions d'euros de la TNSA sont destinés à insonoriser les maisons des gens, qui habitent dans le voisinage des grands aéroports. On peut se demander quelle est la légitimité des gens qui ont construit leur maison alors que l'aéroport était là, en toute connaissance de cause. Je me souviens de CDG, en 1974 : il n'y avait pas un chat autour. Il y avait des betteraves qui ne sont pas beaucoup gênées par le bruit des avions. Maintenant, il n'y a plus de betteraves. On a laissé construire des choses et maintenant, on paye pour les insonoriser.

Les 100 millions d'euros de la taxe Chirac, c'est abracadabrantesque. C'est une taxe qui a été créée en jurant qu'elle n'augmenterait jamais, que l'accroissement des revenus collectés ~~son augmentation~~ ne serait que le résultat de l'augmentation du trafic aérien. Au lieu de cela, l'année dernière, comme l'a dit M. **Abraham**, on a augmenté la taxe Chirac.

Nous nous sommes roulés par terre au SCARA : *"vous augmentez la taxe Chirac mais le transport aérien n'en peut plus des taxes. Il en est mort. Pourquoi n'imposez-vous pas le TGV ou les transports par autobus ? Si vous voulez augmenter le produit de la taxe, vous trouvez la même chose en maintenant le montant de la taxe aérienne, voire en le baissant mais en imposant des gens qui sont dans le même système de transport"*. Un passager, un client qui prend l'avion pour Londres peut aussi bien prendre Eurostar. Il n'y a aucune raison pour laquelle la taxe Chirac ne serait pas également imposée au TGV.

C'est provocateur. En France, on n'a pas le droit de le dire. Parce que la France, c'est le train. On n'a pas le droit de dire cela en France. Ce que je dis là, ce sont des propos scélérats qui sont considérés comme complètement iconoclastes.

Pour mémoire, la hausse de la TVA, petite cerise sur le gâteau. Là aussi, c'est typiquement français, parce que nous sommes les seuls à payer la TVA à ce niveau-là. Nous avons énormément de trafic sur les DOM sur lesquels nous payons de la TVA. Ce n'est sûrement pas le cas de beaucoup de nos compétiteurs européens.

On est obligé de dire deux mots des redevances aéroportuaires. C'est un vrai scandale, tout à fait récent, qui résulte largement de la financiarisation de l'économie aéroportuaire, qui a été voulue sous l'influence du DAF¹ et appuyée par la DGAC. Mme **Benadon** vous en parlera tout à l'heure. Cela s'est traduit par 30 % d'augmentation entre 2006 et 2013 pour Aéroports de Paris, alors que l'inflation était de 11 % et surtout par un système extrêmement pervers que sont les contrats de régulation économique. C'est une aberration, qui consiste à organiser l'augmentation sans fin des redevances aéroportuaires. On a un ministre qui a dit : *"pour équilibrer la chaîne du transport aérien entre d'un côté les gens qui gagnent beaucoup d'argent comme les aéroports et les autres qui en perdent comme les compagnies aériennes"*. Nous avons dit *"Bravo, Monsieur le Ministre"*. Le problème, c'est qu'il n'a rien fait. Trois semaines après, on a augmenté de 2,9 % les redevances d'ADP.

Il y a un discours lénifiant, intéressant et des actes complètement différents. Donc, il faut faire quelque chose contre ces CRE². Le CRE 3 d'ADP va être négocié à partir de 2014, avec une particularité à la Française aussi, que je vais vous expliquer ; l'Europe dans sa grande sagesse a dit :

¹ DAF : Direction de l'Administration et des Finances

² CRE : Contrat de Régulation Economique

"pour limiter les affaires en matière d'augmentation de redevances aéroportuaires, on va mettre en place ce que l'on appelle une autorité de supervision indépendante, qui va pouvoir statuer entre l'actionnaire de l'aéroport qui a envie que cela augmente et les compagnies aériennes, captives de l'aéroport, qui ont envie que les choses soient raisonnables".

En France, comme vous le savez, la plupart des grands aéroports ont pour actionnaire majoritaire l'Agence des Participations de l'Etat (APE), c'est-à-dire à l'Etat. L'ASI est où ? Elle est à la DGAC, c'est-à-dire à l'Etat. Donc, son indépendance n'est pas assurée. L'ASI approuve les augmentations demandées par l'APE, qui aboutissent aux chiffres extravagants et aberrants que nous connaissons.

Je voudrais vous parler de l'environnement aéroportuaire, c'est-à-dire de toute la chaîne du transport aérien. Vous avez sur ce graphe qui vient d'IATA, l'ensemble des acteurs : les constructeurs d'avions, les constructeurs d'aéroports, les gens qui font les services, la distribution, les Airlines. Tous gagnent beaucoup d'argent sauf les compagnies aériennes.

Les compagnies aériennes sont à droite. Vous avez le résultat -ce n'est pas en France, c'est mondial- les compagnies aériennes n'assurent qu'au niveau de 4 % le financement de leurs capitaux, ce qui est très en dessous de tous les autres acteurs. Ce qui est marqué en bas est intéressant. Il faut savoir que les profits cumulés des vingt plus gros transporteurs mondiaux est égal à 0,76 % du chiffre d'affaires. C'est-à-dire rien du tout.

Vous avez ensuite une autre illustration du résultat. Le transport aérien est juste en bas en termes de résultats par rapport aux autres secteurs de l'économie.

Je commente ces chiffres rapidement pour expliquer le fait que quand on parle d'une augmentation de redevance d'un demi-pourcent, ou d'une augmentation de la CRPN qui représente 0,1 % ou de l'augmentation de la taxe Chirac, ces tout petits ruisseaux font des grandes rivières, parce qu'en pourcent du chiffre d'affaires, ce n'est rien. Mais en pourcent d'une marge qui est égal au prix d'un sandwich, c'est énorme. Quand on fait 1 % de marge en moyenne dans ce secteur, quand on parle de taxes qui représentent le même ordre de grandeur, on voit bien que l'on massacre le secteur.

C'est ce qui se passe en France et ce dont n'ont pas pris conscience les pouvoirs publics. Avec leurs actions sur les charges, les redevances et les taxes, ils massacrent le transport aérien français. Parce qu'ils n'ont pas pris conscience que ce n'est pas reporté aux passagers, comme ils le croient. En revanche, comme ce sont les compagnies qui le paient, cela correspond à une part égale de leurs marges de bénéfices.

Avant les solutions, je voulais parler d'autres choses, parce que M. **Abraham** l'a dit mais très rapidement.

On a parlé du contexte français, parce que c'est cela qui nous intéresse le plus mais il y a également le contexte européen. Incontestablement, il n'aide pas, même s'il est moins discriminatoire. Dans l'affaire des ETS, nous sommes, par rapport aux concurrents étrangers, complètement dans les choux. La France et l'Europe se sont fait retoquer sur ce sujet à l'OACI. Il s'agit de payer le CO2. Alors que le CO2 produit par le transport aérien est complètement epsilonlesque par rapport au CO2 produit par la production d'électricité à partir du charbon en Chine, par exemple. Tout le monde s'en fiche. On taxe celui qui produit le moins de CO2. Tout cela se fait au détriment du transport aérien européen mais le transport français en fait partie.

Dans le même style, il y a l'affaire des droits des passagers, qui n'est pas du tout négligeable avec les class actions qui risquent d'arriver. Où chaque fois qu'on a des retards importants, l'exonération due à des conditions d'exploitation ne sera pas donnée et on va payer des sommes qui peuvent être absolument considérables et atteindre des dizaines de millions d'euros par an pour une compagnie comme Air France. Il serait peut-être temps de réagir mais les pouvoirs publics n'aident pas. Ils font ce qu'ils peuvent face à un pouvoir européen tout puissant.

Pour mémoire, les PMR, qui sont aussi une invention européenne. Ce sont les handicapés, donc on ne va rien dire.

Les deux sujets que je voulais citer, ce sont les directives qui vont sortir en matière d'aide d'Etat aux aéroports et toutes les questions de travail dissimulé. C'est très vertueux mais il ne faut pas en attendre des miracles.

S'agissant des questions actions sur le travail dissimulé, le SCARA a engagé des actions contre Ryanair et les a gagnées. Il n'empêche que quelque part, ce sont un peu des actions défensives à caractère de ligne de Maginot, parce qu'on sait bien que Ryanair bien que complètement en marge du droit, est en fait soutenu par un tas de politiques locaux qui voient l'avantage de développer leur aéroport, leur activité, leur territoire. Donc, de toute façon, il ne faudra pas s'attendre à une efficacité absolue de ces actions. La ligne Maginot n'a jamais empêché l'ennemi de gagner. C'est une demi-mesure. Il faut peut-être la faire. Nous l'avons faite mais il faut être conscient des limites de l'action.

Rapidement des solutions.

- Constituer un deuxième groupe de transport aérien français. Il n'est peut-être jamais trop tard.
- Favoriser l'émergence d'une vraie compagnie low cost. Pourquoi pas ? Est-ce Transavia ? Je ne crois pas que ce soit une compagnie low cost, surtout quand on y met les PN d'Air France aux conditions où on les met.
- Sauver le domestique français, il y a peut-être manière en adoptant les méthodes d'exploitation du style qui ont été évoquées également par M. **Abraham**, avec le projet TALC et, pourquoi pas, en mettant en cause le concept de navette. Je ne suis pas payé pour donner des idées à Air France. Mais à Air Inter, qui avait des gros défauts et des grosses qualités, mais qui avait des coûts très élevés, la façon de baisser le prix des sièges, c'était de mettre de gros avions. Quand on a mis l'A-330 sur Paris/Marseille ou Paris/Toulouse, on a baissé le prix du siège. Cela a tué toute concurrence possible. Je ne sais pas. Ce n'est pas mon rôle.
- La situation d'Air France, ce n'est pas mon rôle non plus. Je viens d'une entreprise qui s'appelle Corsair. On a fait un PSE. Je pense que la situation économique d'Air France, vue de l'extérieur, est tout à fait du genre à nécessiter un PSE. Je ne vois pas comment on peut s'en sortir sans faire un PSE. Il faut avoir le courage de le dire.
- Rechercher des économies sur les charges sociales. Tout à l'heure, on en parlait avec Emmanuel Jahan. Il semblerait qu'en Belgique, des voies soient faites notamment sur les charges sociales PN, de façon à être plus compétitif vis-à-vis des transporteurs européens. Il y a des voies qui existent. Il faudrait essayer de pousser les feux là-dessus.
- Pourquoi ne pas aller chercher des subventions ? Je n'y crois pas trop mais dès lors que la règle du jeu serait maintenant que les compagnies low cost vivent en vivant de subventions, pourquoi ne pas regarder le problème ?
- Rééquilibrer la chaîne du transport aérien, en imposant sur l'affaire des aéroports une autorité vraiment indépendante et combattre les discriminations européennes.
- Construire une desserte des aéroports parisiens. C'est fondamental. Les moyens existent. Il suffit que l'Etat accepte de vendre ADP et utilise cet argent pour construire une desserte digne de ce nom des transports parisiens.
- Il faut regarder le problème de la CRPN qui va être extrêmement difficile.

Et ensuite deux idées sur la communication. La communication du transport aérien en France et d'Air France particulièrement, doit cesser d'être dyslexique (positive en externe et négative en interne) en accréditant l'idée que la situation du transport aérien étant bonne, rien ne sert de soutenir ce secteur. Il faudrait peut-être changer de braquet de communication.

Pour finir, cela concerne surtout peut-être les entreprises de SCARA -Air France en a moins besoin parce qu'il y a la *french touch* qui est dans le nom– mais peut-être développer des actions de

marketing autour de l'idée de défendre un produit fabriqué par des travailleurs français, correctement rémunérés et bénéficiant des conditions de travail correctes.

(Applaudissements)