



dossier
lignes d'attac
#124

Aérien, ouvrir le chemin d'une transition écologique juste

Le transport aérien est un marqueur social fort. Élément clef de la mondialisation, accélérateur d'échanges, il permet aux populations les plus aisées du globe et aux marchandises de se déplacer vite et loin, à un rythme soutenu. Si, chez nous, son imaginaire est souvent lié au voyage et à la découverte, il faut pourtant constater que l'usage de l'avion est aujourd'hui fortement exclusif socialement, et insoutenable pour la planète. En France, le gouvernement met en avant de fausses solutions qui ne permettront pas au transport aérien d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. La pandémie de la Covid-19 donne le signal d'une nécessaire sobriété : il faut maintenant l'amplifier ! Actrice majeure de l'aéronautique mondiale, la France est doublement impactée. La reconversion du secteur aérien nécessitera une large concertation avec les salarié-es. Pour y arriver, il est temps de remettre en cause la libéralisation européenne qui corsète cette indispensable réduction. En servant de modèle, cette reconversion pourrait entraîner d'autres secteurs d'activité à réussir socialement leur transition écologique.

AVIS

vous pouvez commander des exemplaires de ce dossier par lots de 25 exemplaires en envoyant un courriel à materiel-militant@attac.org (seuls les frais de port seront à votre charge)

Attac

association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne est un mouvement d'éducation populaire tourné vers l'action. Attac se mobilise contre l'hégémonie de la finance et la marchandisation du monde, pour des alternatives sociales, écologiques et démocratiques

Attac France
21 ter rue Voltaire
75011 Paris
01 56 06 43 60
attacfr@attac.org

janvier 2021

Pourquoi il faut réduire massivement le transport aérien

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les États ont largement promu, par différentes mesures, le transport aérien qui permet une forte réduction des temps de voyage. Ainsi, depuis 1944 et la Convention internationale de Chicago, le secteur aérien bénéficie d'une exemption de taxe sur le kérosène, qui n'a pas été remise en cause jusqu'à aujourd'hui. De même, dans le protocole de Kyoto de 1997, le secteur n'est pas concerné par les mesures de réduction de gaz à effet de serre (GES) par pays : la question des émissions de GES est traitée au sein de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), qui dépend de l'ONU. De ce fait, les mesures adoptées ne sont pas à la hauteur du problème. En France, la stratégie nationale du transport aérien 2025, publiée en mars 2019, n'envisage à court terme qu'une croissance neutre en carbone à partir de 2020, en s'appuyant essentiellement sur des mécanismes de compensation.

Si la déréglementation du transport aérien a démarré aux États-Unis dans les années 1980, la libéralisation du secteur en Europe a été achevée en avril 1997. Celle-ci a provoqué l'émergence de compagnies à bas coût qui se sont rapidement développées en s'appuyant d'abord sur la limitation des coûts de fonctionnement : utilisation d'un seul type d'avion, escales rapides, liaisons point à point (sans correspondance), employé-es polyvalent-es avec des salaires réduits. Ce modèle est aussi basé sur un service minimum pour les passager-es avec des prix d'appel très bas mais une facturation de prestations complémentaires (suppléments pour les bagages, frais d'enregistrement, frais pour le paiement du ticket, prestations à bord). Ces compagnies ont ainsi ouvert de nouveaux marchés et contribué à une très forte intensification aérienne : elles représentent 25 % du trafic mondial et plus de 40 % du trafic en Europe. De surcroît, elles influencent les prix des autres compagnies, les contraignant à réduire leurs coûts pour offrir des billets moins chers et à se lancer dans la spirale des restructurations et des réductions d'effectifs.

Avant la crise sanitaire, les perspectives de croissance du secteur étaient fulgurantes : le trafic passager-es doublait tous les 15 ans avec une croissance différenciée selon les régions (l'Asie domine désormais avec 36 % du trafic mondial) et cette dynamique devait se poursuivre. Selon les prévisions réalisées par Boeing et Airbus, les compagnies aériennes devaient transporter plus de 8 milliards de passager-es par an à l'horizon 2037-2038 – soit deux fois le nombre actuel. Pour cela, la flotte d'avions

devait elle aussi doubler pour compter plus de 48 000 avions dans les airs en 2038.

Pourtant, l'utilisation de l'avion reste le privilège d'une minorité. Les vols à bas coûts ont certes permis aux personnes issues de la classe moyenne de prendre l'avion, mais ils ont surtout permis aux plus aisé-es de multiplier les vols internationaux de quelques jours, qui sont les plus polluants. En 2017, 30 % des Français-es n'avaient jamais pris l'avion.

En s'appuyant sur Airbus notamment, la France est la deuxième économie aéronautique au monde. La construction aéronautique représente le fleuron de l'industrie française. Structurellement liée à l'industrie militaire, elle représente le premier contributeur au solde positif du commerce extérieur. Cette croissance s'est concentrée sur quelques régions, tout particulièrement l'Occitanie. Dans la région toulousaine, l'aéronautique tient un rôle industriel et économique absolument majeur. Cette situation provoque de vives résistances à toute mesure qui mettrait en cause le développement du secteur. Cette position impose pourtant à la France de montrer l'exemple en adoptant une stratégie globale de transition, dédiée notamment à la réduction de l'empreinte carbone du secteur et de ses autres impacts (pollution atmosphérique, bruit, etc.), tout en incitant ses partenaires européens à faire de même.

En 2018, 4,2 milliards de passager-es ont parcouru chacun-e en moyenne environ 2 000 km. À raison de 3 kg de CO₂ dégagés par litre de kérosène, dont 0,5 kg pour sa

© Léopold Teissier – mobilisation « Marchons sur les aéroports », octobre 2020





production et 2,5 kg pour sa combustion, les 360 milliards de litres brûlés en 2018 ont émis plus d'1 milliard de tonnes de CO₂, à comparer aux 40 milliards de tonnes annuelles de l'activité humaine. Cela représente 2,6% des seules émissions mondiales de CO₂ d'origine fossile¹.

À cela il faut aussi ajouter les effets physiques des traînées des avions, qu'analysent les dernières études scientifiques, basées sur le forçage radiatif (différence entre l'énergie radiative reçue et l'énergie radiative émise dans un système climatique donné). Ces dernières ont montré que les effets de la vapeur d'eau, des autres gaz émis, dont le méthane et les oxydes d'azote, ainsi que ceux des microparticules de suie et de l'augmentation de la concentration d'ozone sont équivalents à deux fois ceux de la production de CO₂ par combustion par les avions. Entre 1940 et 2018, la contribution cumulée de l'aviation au réchauffement climatique était de 3,5% du total. Aujourd'hui elle est proche de 6% par an et cette part ne cessera d'augmenter avec la croissance du transport aérien, bien supérieure à celle des autres secteurs d'activité.

En France, en ne comptabilisant les vols internationaux que pour moitié, les 172 millions de passagers de 2018, qui ont emprunté 1,6 million de vols et parcouru en moyenne 1600 kilomètres, ont émis 22,7 millions de tonnes de CO₂. Ce chiffre représente 5% des émissions totales du pays (463 Mt) ou 15% de celles des transports (155Mt). Avec l'approche par l'empreinte carbone de la Stratégie nationale bas carbone, publiée par le ministère de la Transition écologique, qui consiste à calculer les

émissions des seuls habitants français en prenant en compte les importations et les exportations, l'aviation générerait 56 Mt de CO₂, soit 7,3% d'un total national de 775Mt (12t de CO₂ par habitant). Si ce pourcentage semble faible, atténuant l'importance de ce secteur par rapport à d'autres, l'absence de mesures conduirait à une empreinte carbone du secteur proche du budget carbone total disponible pour la France en 2050 (80 Mt).

Et ce ne sont pas les fausses solutions technologiques qui limiteront sérieusement l'impact de l'aérien à court terme : la seule solution pour résorber son empreinte carbone est de réduire fortement le trafic aérien. Les acteurs du secteur (gouvernements et entreprises) ont pour l'instant refusé d'agir concrètement face à la nécessité et l'urgence de cette réduction, se cachant derrière des solutions inopérantes ou aux effets beaucoup trop tardifs.

De leur côté aussi les citoyen·nes doivent réaliser l'urgence de la situation. Le transport aérien est devenu au fil des ans un marqueur fort d'une situation sociale : au même titre que posséder un iPhone ou un SUV, partir en week-end en avion au Maghreb ou en Europe est devenu le signe d'une certaine réussite sociale dans les classes moyennes. Or, la décroissance du transport aérien va nécessiter un changement des pratiques et des modes de vie. C'est ainsi une bataille culturelle qui s'engage, mais qui jamais ne devra éclipser la situation des salarié·es du secteur, ou encore celle des régions impactées par la mutation du tourisme. C'est notre rapport au transport de voyageurs·euses, et de marchandises, qui doit être repensé.

Ainsi, le secteur aérien est emblématique d'une reconversion, rendue impérative pour des raisons écologiques, qui se conjugue à la nécessité de préserver ou transformer ses emplois en développant ceux de la transition écologique et sociale. Il est indispensable de ne pas laisser le « marché » gérer ce potentiel marasme social et économique et de permettre aux salarié·es de participer activement à l'évolution du secteur. Des initiatives sont déjà prises – en particulier en région toulousaine – pour réfléchir à ces solutions justes, dans des collectifs associant salarié·es et citoyen·nes.

Laurence Boubet et Dominique Bonnet

¹ Voir <https://www.drawdown.org/solutions/efficient-aviation/technical-summary>

Comment mener la transition industrielle du secteur aérien ?

Gravement touchées par la crise de la Covid-19 en quelques semaines partout dans le monde, les compagnies aériennes, globalement en croissance auparavant, ont été confrontées à des difficultés financières et à une perte de chiffre d'affaires qui pourrait, en 2020, dépasser 280 milliards d'euros sur un chiffre d'affaires prévisionnel de 900 milliards. Leur survie même est en jeu. Alors que la deuxième vague de l'épidémie porte un nouveau coup à la filière aéronautique, le gouvernement continue à s'aligner sur la vision de l'Association internationale du transport aérien (AITA) et anticipe un retour à la normale à partir de 2023, puis un redémarrage de la croissance.

Cette crise aura pourtant des conséquences inévitables pour les entreprises de cette filière, qui représente en France 300 000 emplois directs, un million d'emplois indirects et qui pèse 58 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Elle entraînera une baisse des fabrications d'appareils neufs et donc de l'activité de maintenance et de fabrication de pièces de rechanges. L'impact sur la filière de la construction aéronautique risque d'être durable, d'autant plus que le transport aérien doit aussi faire face au défi incontournable de la transition écologique et donc réduire fortement ses émissions. Or, la filière aéronautique a une empreinte territoriale très marquée dans certaines régions, notamment en Occitanie, en Île-de-France et en Nouvelle-Aquitaine. En Occitanie, elle représente environ 100 000 emplois directs et 150 000 indirects, soit près de 40 % de l'emploi industriel de cette région – une mono industrie –, répartis entre Airbus, les grands groupes aéronautiques comme Safran, Thalès ou Latécoère, et quelques centaines de sous-traitants.

Airbus a annoncé une réduction d'environ 35 à 40 % des cadences de production de ses principaux programmes – un bureau d'études allant jusqu'à prévoir une baisse de 50 % sur 5 ans. Dans un premier temps, ces réductions de cadences se traduisent par des pertes d'emplois, surtout chez les sous-traitants et les travailleur-euses aux statuts précaires (intérimaires, CDD) : 20 000 à 40 000 emplois sont menacés à court terme. Airbus prévoyait initialement un plan

global de suppression de 15 000 emplois dont 5 000 en France (3 500 à Toulouse). D'autres mesures ont pu être envisagées, après négociations avec les syndicats pour la poursuite de l'activité partielle de longue durée (APLD). Mais la perspective de licenciements secs reste, entraînant un chantage à l'emploi au travers d'Accords de performance collective (APC) et permettant d'attaquer le statut des salarié-es de la filière : augmentation du temps de travail, baisse des primes et des dotations aux comités d'entreprise, etc. Chez Air France, 7 500 emplois sur 45 000 sont menacés d'ici à la fin 2022.

Face à cette situation, le gouvernement a lancé en juin un plan de soutien à l'aéronautique de 15 milliards d'euros, dont 7 d'aides directes à Air France. Outre les mesures classiques (chômage partiel, APC et prêts garantis par l'État), il met en place des fonds d'investissement, de transition, de diversification, complétés par l'accélération de commandes publiques, des soutiens à l'exportation et des aides à la recherche. Ce plan, dont la mise en œuvre est confiée aux entreprises sans aucune contrepartie, n'est pas à la hauteur des enjeux de la nécessaire reconversion de cette industrie et ne se préoccupe guère de l'emploi. L'objectif réel reste de faire du « jour d'après » la copie du « jour d'avant », afin de rétablir, au plus tôt, le retour des profits, sans sincère considération écologique ou sociale¹.

Soucieux d'évaluer le risque de la crise sur la mono-industrie toulousaine et de construire des alternatives, des syndicats (collectif des syndicats CGT Airbus et sous-traitants), des universitaires (Atécopol, SupAéro-Décarbo, Manifeste pour l'Industrie) et des associations (AMD, UPT, Copernic, Riverains d'aéroports, Attac Toulouse) ont créé, dès le mois de mai, le collectif « Pensons l'aéronautique pour demain ». Celui-ci a organisé, début octobre, un « Forum social et environnemental de l'aéronautique ». Il a été suivi en novembre de trois ateliers traitant des besoins sociétaux, des stratégies pour l'emploi et des enjeux sanitaires et environnementaux. Après avoir analysé les problématiques auxquelles le transport aérien doit faire face, l'objectif de ce collectif est d'élaborer des propositions ambitieuses et crédibles, de les présenter lors d'états généraux qu'il organisera en 2021, de les faire connaître le plus largement possible et de peser auprès des décideurs politiques et économiques sur les choix de l'aéronautique du futur. Cette initiative ne présente pas que des revendications défensives, mais propose surtout des perspectives positives : obtention de nouveaux droits pour les salarié-es, nouvel équilibre des pouvoirs dans l'entreprise et prise en compte des contraintes écologiques, tout en avançant vers la transition énergétique pour sortir de cette crise.

Les recherches et développements en cours restent nécessaires ; il s'agit de changer de stratégie en allant vers une mise en valeur des compétences, une anticipation des changements et une nécessaire coopération entre les acteurs publics et privés de l'économie locale et nationale.

Des pistes de reconversion existent :

- à l'intérieur de la filière, par le démantèlement et le recyclage des avions obsolètes ;
- vers les secteurs de la transition écologique appelés à se développer : ferroviaire, nouveaux systèmes énergétiques, mise au point et production de véhicules décarbonés, isolation des bâtiments ;
- dans les secteurs pouvant bénéficier de la haute technologie et de la culture de la « fiabilité avion » comme les télécommunications ou la médecine ;
- et dans ceux dont la technologie est plus simple : équipements grand public « à longue durée de vie », recyclage et valorisation des déchets avec développement de nouveaux matériaux...

Une sécurisation des emplois et un grand effort de formation doivent commencer sans attendre afin d'accompagner les mobilités professionnelles, voire géographiques, liées à cette transition. Sur le plan industriel, il faut passer de la compétition, exacerbée par l'Union européenne et la mondialisation, à la coopération. À l'échelle locale, il s'agit de sortir de la mono-industrie et de mettre en jeu des solidarités élargies à tous les acteurs : collectivités, ONG, riverain·es, consommateur·ices. Il faut réformer le statut des grandes entreprises comme Airbus, Safran, Thalès pour leur donner celui d'entreprises « à mission » (loi PACTE) et refonder leur gouvernance pour tendre vers une co-détermination des décisions avec les salarié·es, voire avec d'autres parties prenantes (ONG), tant dans les organes délibérants que dirigeants². Dans un secteur déclaré « bien commun », les États français, allemand et espagnol (qui détiennent 26 % du capital d'Airbus) doivent reprendre la main et revenir à une stratégie centrée sur les salarié·es, et non sur le profit.

Salarié·es et citoyen·nes, nous devons nous battre, comme cela a été fait pour le développement de l'aéronautique par le passé, mais cette fois dans une visée de reconversion écologique et sociale – car l'avion ne fait plus rêver – pour que le secteur prenne à bras le corps l'immense défi qui l'attend.

Pierre Bonneau et Dominique Bonnet

1 Voir <http://universitepopulaire.toulouse.fr/spip.php?article2085>

2 Voir <https://blogs.mediapart.fr/edition/les-possibles/article/030420/cycle-financier-et-crise-systemique>

Éviter le piège des fausses solutions

Le gouvernement, les constructeurs et les compagnies aériennes pratiquent le *greenwashing* pour justifier la reprise et la croissance d'un transport aérien « climatiquement vertueux ». L'avion à hydrogène est leur fer de lance : l'État va y consacrer un budget d'1,5 milliard d'euros. Airbus annonce qu'il sera prêt en 2035, alors qu'il faut concevoir et faire certifier un tout nouveau modèle d'avion. Cela suppose le développement d'un moteur de type turboréacteur qui fournira la puissance nécessaire au décollage ; il faut aussi résoudre les contraintes de stockage à bord et d'utilisation d'hydrogène liquide. Une reconversion rapide des moyens courriers sur cette énergie est donc totalement illusoire.

En outre, la production d'hydrogène avec de l'électricité verte se heurte à un sérieux écueil : l'Atelier d'écologie politique de Toulouse¹ a calculé qu'il faudrait 1 000 km² de panneaux photovoltaïques, ou 5 000 km² d'éoliennes (l'équivalent d'un département français) pour compenser la seule consommation annuelle actuelle de kérosène à Roissy. Produisant beaucoup plus de vapeur d'eau et autres composants que le kérosène, l'hydrogène aura un impact sur le réchauffement à peine moindre que ce dernier. D'ores et déjà, il est en concurrence avec le développement des piles à combustible pour l'automobile.

Le potentiel des agrocarburants, souvent cités, est également limité et largement insuffisant pour que leur usage réduise significativement l'empreinte climatique de l'aviation. L'incertitude est forte quant à leur disponibilité en quantité suffisante pour se substituer au kérosène, sans entraîner de nouvelles déforestations massives et la consommation démultipliée de produits chimiques. Là encore, rien ne justifie que les agrocarburants alimentent l'aviation, au détriment d'autres secteurs plus prioritaires. Enfin, les améliorations technologiques, aérodynamiques notamment, ou opérationnelles (tractage au sol, optimisation des trajectoires de vol) n'auront que des effets minimes.

Malgré le lancement en 2017 du programme CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les compagnies aériennes ne se sont en aucune façon engagées à réduire leurs émissions : ce programme, volontaire aujourd'hui, ne deviendra obligatoire qu'en 2023. Il s'appuie sur des projets de réduction d'émissions ou de séquestration, notamment par la reforestation, solution aux conséquences sociales et écologiques fortes : confiscation de terres, déplacements de populations, atteintes à la biodiversité. C'est là aussi un leurre.

Dominique Bonnet

1 Voir <https://blogs.mediapart.fr/atelier-ecologie-politique-de-toulouse/blog/290920/avion-hydrogene-quelques-elements-de-desenfumage>

Quelles mesures pour réduire le trafic et organiser le secteur en conséquence ?

Même si après la crise sanitaire le transport aérien mettra du temps à retrouver son niveau antérieur, sa réduction drastique et volontaire reste nécessaire dans les prochaines années d'un point de vue écologique.

Les mesures qui permettraient de pérenniser cette réduction et d'enclencher la transition sont nombreuses : réglementer voire supprimer l'aviation d'affaires, réguler fortement les déplacements professionnels et le fret aérien, supprimer les programmes de fidélité, stopper l'extension des aéroports, conditionner les aides publiques au secteur à des critères écologiques et sociaux, adopter une réglementation européenne imposant la décroissance de la consommation moyenne annuelle de carburant pour tous les vols touchant le territoire européen, revenir à la réglementation du secteur et supprimer les conditions de développement des compagnies à bas coût...

En plus de ces diverses propositions, trois mesures structurantes s'imposent aujourd'hui dans le débat public. La première consiste en une remise à plat de la fiscalité portant sur le secteur aérien. Celle-ci lui est très favorable et l'avantage fortement par rapport au ferroviaire. On pourrait notamment envisager une augmentation de l'éco-contribution française sur les billets d'avion et la mise en place d'une taxe kérosène au niveau européen, dont l'effet serait d'augmenter sensiblement le coût des billets. Ces mesures ont été proposées dans le cadre des travaux de la Convention Citoyenne sur le Climat et par des ONG comme le Réseau Action Climat (RAC). Elles n'ont cependant pas été retenues par le gouvernement, qui les juge dangereuses pour l'emploi. Un danger lié aux choix de l'exécutif, puisqu'il refuse d'adopter des mesures de reconversion du secteur, qui pourraient pourtant être financées par les sommes dégagées par ces taxes.

La deuxième mesure prévoit la suppression de certaines liaisons nationales au profit du transport ferroviaire, qui doit être développé, notamment les trains de nuit. Cette proposition est fortement contestée par les compagnies aériennes qui craignent, à juste titre en l'état, le déplacement du trafic vers des aéroports situés dans des pays voisins et au profit de compagnies concurrentes. Pour l'éviter, il faut alors adopter des réglementations interdisant la reprise des liaisons supprimées par d'autres compagnies, en particulier par les compagnies à bas coût. Notons que cette mesure serait d'un impact limité selon les estimations du RAC en 2020 : « Si on supprimait les vols à moins de 5 heures en train dès à présent, cela diminuerait, certes, de 60,6% les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains, mais seulement de

4,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France ».

La troisième mesure, formulée par les député-es François Ruffin et Delphine Batho dans une proposition de loi, institue un quota carbone individuel cumulé sur plusieurs années : un vol long courrier pourrait être utilisé au bout de quelques années, après avoir « économisé » des droits. Cette mesure radicale, qui inclut bien sûr des exceptions, présente l'avantage de rendre l'accès au transport aérien bien plus égalitaire.

L'ensemble conduirait à une réduction très forte du transport aérien, afin qu'il prenne sa juste, et donc petite, part de l'empreinte carbone de la France en 2050. Mais ces mesures ne peuvent être conduites dans le cadre économique actuel d'entreprises gérées pour satisfaire leurs actionnaires plutôt que l'intérêt général. Il convient donc de sortir d'une logique de marché en érigeant l'aérien en bien commun. Dans ce secteur, il faudrait ainsi regrouper les compagnies françaises et leurs filiales (Air France, Hop!, Transavia-France, Air Caraïbes, Corsair, Air Tahiti Nui, etc.) dans un grand groupe public et y intégrer les sous-traitants (bagagistes, assistants en escale, etc.).

Cette organisation économique pourrait être conçue en associant les salarié-es, les collectivités et la société civile. En particulier, il est indispensable de créer les conditions pour que les salarié-es, avec leurs organisations syndicales, puissent établir leurs propres propositions en disposant du temps nécessaire et de l'assistance éventuelle de bureaux d'études (financés par les entreprises de la filière) pour mener des réflexions internes approfondies sur les métiers et les compétences (recherche, études, production, qualité, etc.).

Les résultats de l'enquête de la coordination CGT¹ sur l'avenir de l'aéronautique lancée en mai 2020 mettent en évidence que les salarié-es sont conscient.es des enjeux : à 74,3%, ils considèrent que les perspectives de développement du transport aérien avant la crise de la Covid-19 n'étaient pas compatibles avec les enjeux climatiques et écologiques et plus de 66% d'entre eux ne font pas confiance aux directions d'entreprise et aux pouvoirs publics pour sauver l'emploi et les savoir-faire. Ils souhaitent donc être les acteur-ices du changement et sont massivement prêt-es à s'organiser pour faire valoir leurs propositions et reprendre en main le destin de leurs entreprises.

Laurence Boubet

¹ Voir <http://universitepopulaireretoulouse.fr/spip.php?article2162>



« Il faut s'appuyer sur le savoir-faire des salarié-es ! »

Entretien avec Joël Le Jeannic, technicien avion chez Air France et membre du Bureau national du syndicat Sud Aérien.

Comment décrire la situation du transport aérien actuellement en France ?

Le transport aérien en France est sinistré par la crise. À peine 10% des vols passagers sont assurés. Le fret aérien conserve cependant un haut niveau d'activité. 70 avions d'Air France long-courrier continuent notamment à voler, surtout pour transporter des marchandises qui d'habitude ont leur place dans les soutes des vols commerciaux.

Face à ce marasme, les patrons en profitent pour accélérer les suppressions d'emploi prévues bien avant la crise. Par exemple, le plan Air France qui prévoyait une réduction des effectifs à l'horizon 2025 est transformé en plan de départs volontaires sur les prochains mois. On compte 400 départs parmi les pilotes, 1 600 chez stewards et hôtesses ou encore 6 600 départs pour le personnel au sol. L'entreprise Aéroports de Paris (ADP), qui gère les aéroports de Roissy, d'Orly et du Bourget, prévoit de supprimer aussi 700 emplois parmi les 6 000 salarié-es.

Le patronat du secteur prévoit cependant un redémarrage assez rapide du transport aérien, dès que la crise sanitaire sera terminée, ou les restrictions de voyage levées. Les suppressions de postes ressemblent alors surtout à un processus d'automatisation, de sous-traitance et de précarisation du travail.

Que pensez-vous de l'incontournable réduction du trafic aérien dans le monde pour réduire l'impact climatique de ce mode de transport ?

Ramené au nombre de passagers transportés, le transport aérien est très polluant. Il est bien sûr utile pour certains usages, mais il est surtout massivement utilisé pour raccourcir le temps des marchandises et accélérer la rotation du capital. La baisse de son coût est un facteur important de l'accélération de la mondialisation capitaliste.

La croissance actuelle du secteur aérien n'est ni soutenable, ni souhaitable. Les salarié-es sont aux premières loges pour savoir les dégâts liés au bruit des réacteurs, les maladies dues au kérosène, les accidents nombreux dans cette industrie.

Si nous pensons que l'accès aux voyages pour découvrir le monde doit être préservé, une certaine sobriété doit être développée dans l'imaginaire commun sur l'usage de l'avion. Pour ce faire, la hausse des taxes et des prix ne mènerait qu'à perpétuer l'injustice d'un moyen de transport réservé aux plus riches. On pourrait penser à un quota individuel de voyages par exemple.

Quelles sont les revendications que vous portez face à la catastrophe sociale et les licenciements massifs qui s'annoncent ?

D'abord, il faut noter que nous travaillons déjà dans de mauvaises conditions. Depuis plusieurs années la formation professionnelle est en déclin. Nous sommes inquiets sur la transmission de l'expérience et des connaissances dans une industrie, le transport aérien, très complexe, ou les problèmes rencontrés sont sans cesse renouvelés et difficilement informatibles.

Nous sommes aussi une industrie qui tourne 7 jours sur 7. Nombreux sont les salarié-es qui sont soumis-es à des horaires décalés et tournants. Le résultat est une espérance de vie inférieure de 5 à 10 ans, une usure des corps. Manutention des bagages, des containers, nettoyage et entretien des avions entraînent de nombreux déplacements et de nombreux accidents de travail. Les départs volontaires actuels sont même parfois salués par les plus âgé-es qui y voient une façon d'accéder à une pré-retraite qui leur est refusée par ailleurs. Les plus jeunes y observent par contre une précarisation de leurs conditions de travail, avec une diffusion moins forte des tâches.

La première mesure à prendre serait donc celle de la réduction du temps de travail hebdomadaire, accompagnée de pré-retraites dès l'âge de 55 ans pour les métiers pénibles. Cela favoriserait de nombreuses embauches. Elle devra être accompagnée de programmes de formation, de transmission de l'expérience, à rebours d'une prétendue informatisation des tâches censée simplifier le travail, mais qui surtout en dégrade la qualité.

Pour lire l'entretien dans son intégralité : attac.org/l/itwaerien

Propos recueillis par Laurence Boubet et Franck Mithieux

Repenser le voyage pour en finir avec l'avion

Si le monde d'après doit être un monde avec un trafic aérien réduit, alors il va nous falloir repenser notre conception du voyage et des vacances. Finis les week-ends à Prague en vol *low-cost* ou la semaine à Bali pour décompresser. Or l'avion a pris une place de plus en plus hégémonique dans notre imaginaire : voyager, c'est partir loin et y aller vite, pour ne pas perdre de temps.

Faire se déplacer en avion et à bas coût de plus en plus de personnes constitue l'équation de la croissance du secteur touristique depuis 30 ans. L'essor de cette industrie va de pair avec celui de l'aérien : 58% des voyages internationaux ont été réalisés en avion en 2018, contre 46% en 2000, indique l'Organisation mondiale du tourisme. Qui sont ces passagers ? En France, 30% de la population n'a jamais utilisé ce moyen de transport tandis que celles et ceux qui en ont les moyens le prennent de plus en plus souvent. C'est donc aux classes supérieures que revient la nécessité de modifier leur façon de voyager. Et si ce sont aussi ces mêmes personnes qui essaient le plus de réduire leur impact environnemental¹, les gestes du quotidien n'y suffiront pas. Pour réduire l'impact climatique du voyage, il n'y a qu'une seule solution : changer de moyen de transport et reconsidérer notre envie d'évasion.

Pour amorcer ce basculement, peut-être faut-il s'interroger sur ce qui motive ce désir ? « Notre relation au tourisme et la nécessité vitale de "partir" interrogent la qualité de notre vie quotidienne », note le sociologue Rodolphe Christin dans son *Manuel de l'antitourisme*. Serrer les dents toute l'année dans un quotidien désenchanté pour s'offrir trois semaines au soleil, est-ce là un horizon enthousiasmant ? Pour sortir de cette impasse, il distingue tourisme et voyage, afin de redonner du sens au second. D'un côté, le tourisme, plus proche du divertissement, tend vers une consommation du monde et n'exprime nullement le désir de rencontre de l'autre, tandis que le voyage conserve une dimension plus philosophique d'exploration de soi et de l'altérité. Il livre quelques pistes : partir moins souvent mais plus longtemps afin d'éviter le syndrome de l'explorateur blasé, retrouver un rapport direct à la nature, privilégier la lenteur des déplacements...

Le *slow tourisme* devient une tendance, tandis que le *flygskam* (la honte de prendre l'avion) se répand, notamment parmi les jeunes. Cet été, la situation sanitaire a poussé de nombreux Français-es à repenser leurs escapades : au lieu de sauter dans un avion, beaucoup ont préféré les régions hexagonales plus proches. En ont-ils passé de mauvaises vacances pour autant ? Remettre en cause ses habitudes de déplacements, de logement, d'activités, peut-être est-ce déjà une manière de se mettre sur le chemin du voyage.

A.L.

¹ *Consommation durable : l'engagement de façade des classes supérieures*, Étude du Credoc (Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie), mars 2019.

Pour aller plus loin

Manuel de l'antitourisme

Rodolphe Christin
Éd. Écosociété, 2017

Airvire ou la face obscure des transports

Laurent Castaignède
Éd. Écosociété, 2018

L'illusion de l'aviation verte

Rapport de Stay Grounded, 2018
<https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/02/lillusion-de-laviation-verte.pdf>

Climat : Pouvons-nous (encore) prendre l'avion ?

Étude de BL Évolution, 2020
https://www.bl-evolution.com/Docs/200721_Etude-BLevolution_Climat-Aviation.pdf

Lettre aux salariées et salariés de l'aéronautique toulousaine

Atelier d'Écologie Politique de Toulouse, 2020
<https://atecopol.hypotheses.org/4062>

Crise(s), climat : préparer l'avenir de l'aviation

Rapport du Shift Project, 2020
<https://theshiftproject.org/>

Climat : que vaut le plan du gouvernement pour l'aérien ?

Rapport du Réseau Action Climat, 2020
<https://reseauactionclimat.org/publications/climat-que-vaut-le-plan-du-gouvernement-pour-laerien/>

Il n'y a pas que le CO₂ – Le transport aérien doit réduire

tous ses impacts climatiques
Rapport de Stay Grounded, 2020
<https://rester-sur-terre.org/Impact-climatique-du-transport-aerien-en-integralite/>

Toulouse, un pays de cocagne ?

Tribune sur Médiacités, 2020
<https://www.mediacites.fr/forum/toulouse/2020/05/09/toulouse-un-pays-de-cocagne/>

secrétariat de rédaction
A.L., Eric Le Gall,
Franck Mithieux

coordination de ce dossier
Pierre Bonneau,
Dominique Bonnet,
Laurence Boubet,
Gilles Delousta,
Brigitte Finas, A.L.,
Joël Le Jeannic

maquette
Stéphane Dupont
portrait dessiné
Charlotte Planche
impression
sur papier recyclé
Stipa Montreuil