

Note

Septembre 2020

Planifier un atterrissage sans crash du secteur aérien en France



L'impact sur le climat du secteur aérien en France et dans le monde fait débat. Le secteur aérien dans son ensemble (entreprises, État, collectivités locales en charge des aéroports) considère que le pourcentage de ses émissions de gaz à effet de serre est très faible, de l'ordre de 1 à 2 % des émissions globales. Les émissions du transport aérien international sont exclues du Protocole de Kyoto, et ne sont pas explicitement mentionnées par les Nations unies dans les Accords de Paris sur le réchauffement climatique. Pour limiter cet impact, la stratégie nationale du transport aérien 2025 (SNTA), publiée en mars 2019, n'envisage à court terme qu'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 en s'appuyant sur des mécanismes de compensation.

Les organisations qui alertent et s'opposent au dérèglement climatique (GIEC, ONG...) ne partagent pas cette vision des choses. En premier lieu, l'empreinte carbone du secteur aérien ne se limite pas aux seules émissions de CO₂ : les avions provoquent des traînées de vapeur d'eau qui ont un effet de réchauffement similaire à celui des émissions de CO₂. Ainsi, l'empreinte carbone du secteur est sans doute supérieure à 5%. Si ce pourcentage est inférieur à la part d'autres secteurs, le secteur aérien doit être traité au même titre que les autres sinon à l'horizon 2050, il représentera 80 % du budget carbone de la France¹. La SNTA 2025 prévoit différentes pistes pour décarboner le secteur mais, là aussi, l'impact réel et réaliste de ces solutions ne pourra se faire sentir à court ou moyen terme².

Dès lors, une seule solution est possible pour que le secteur diminue drastiquement son empreinte carbone : la réduction du trafic.

La crise de la COVID19 a démontré que l'arrêt du trafic était politiquement et techniquement possible. Désormais, il faut planifier une reprise progressive qui tienne compte de la nécessaire réduction du trafic. Cette planification va nécessiter une transformation ou une reconversion des entreprises et de leurs salarié·es qui ne peut être laissée dans les mains du "marché", ce qui provoquerait une catastrophe économique et sociale en particulier en région Occitanie : un beau dossier pour le nouveau haut-commissariat au Plan et à la Prospective.

¹ <https://www.bl-evolution.com/publication/climat-pouvons-nous-encore-prendre-lavion/>

² <https://www.ecologie.gouv.fr/construire-transport-aerien-demain>

I/ La crise sanitaire met un coup d'arrêt brutal à des promesses de croissance infinie du secteur

1/ Des annonces de suppression d'emplois en cascade et des aides d'Etat sans conditionnalités

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis un coup d'arrêt brutal au transport aérien et par conséquent, à la construction aéronautique. De ce fait, les annonces de suppressions de postes se sont multipliées cet été dans les entreprises du secteur : 7 580 sur 45 000 emplois sont menacés chez Air France pour fin 2022, tandis qu'Airbus prévoit la disparition de 15 000 postes, dont un tiers en France, pour l'été 2021. Les sous-traitants ont suivi et annoncé eux aussi des réductions d'effectifs. Le tableau n'est pas plus réjouissant chez nos voisins. British Airways table sur 12 000 suppressions de postes, contre 5 000 chez KLM, malgré le plan d'aide de 3,4 milliards d'euros du gouvernement néerlandais.

Les États ont pourtant mis la main à la poche pour préserver le secteur face à la crise. Le ministre de l'Économie Bruno Le Maire a ainsi promis un plan de soutien à hauteur de 15 milliards d'euros, avec le maintien du dispositif de chômage longue durée. De cette enveloppe, 7 milliards sont revenus à Air France sous forme d'aides directes et de prêts garantis... sans empêcher les annonces de suppressions de postes. Et ce, sans aucune participation des autres actionnaires alors que l'État français ne possède que 14% des actions. En outre, les aides n'ont pas été conditionnées à des engagements environnementaux de la part du secteur. Les promesses du gouvernement de limiter les vols intérieurs et promouvoir « l'avion bas carbone » relèvent surtout d'effets d'annonces.

2/ La crise sanitaire met un coup d'arrêt à la croissance effrénée du secteur

Avant la crise sanitaire, les perspectives de croissance du secteur étaient fulgurantes, le trafic passagers a doublé tous les 15 ans avec une croissance différenciée selon les secteurs (l'Asie domine désormais avec 36 % du trafic mondial) et la croissance devait se poursuivre. Selon les prévisions réalisées par Boeing et Airbus, à l'horizon 2037-2038, les compagnies aériennes devaient transporter plus de 8 milliards de passagers par an – 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.

Alors que la croissance annuelle mondiale du trafic aérien était de l'ordre de 6 % en moyenne depuis 1994, l'Association internationale du transport aérien (IATA) prévoit pour l'année 2020 une baisse de 60 % des vols commerciaux par rapport à 2019. Un chiffre qui monte à 65 % pour la France. Le ministère de l'Économie prévoit quant à lui une baisse d'activité pour l'aéronautique de 40% minimum jusque fin 2020, et probablement en 2021. Aucun retour à des niveaux « pré-crise » n'est attendu avant 2023 ou 2024.

La crise sanitaire et ses conséquences mettent au jour l'importance du secteur aérien en France. Il représente 320 000 emplois directs, évoluant dans 1 300 entreprises de toutes tailles. Il représente 90 milliards d'euros de chiffres d'affaires, soit 4,3 % du PIB. Le nombre de passagers en France est passé de 45 millions en 1986 à 172 millions en 2018. La construction aéronautique contribue fortement aux exportations françaises, avec des excédents commerciaux annuels de près de 50 milliards d'euros³.

Pour le fret, l'avion se différencie des autres modes de transport : en volume (en nombre de tonnes), il ne contribue qu'à 0,5 % du volume mondial. Par contre, en valeur (en euros), plus de 35 % du commerce mondial passent par l'avion. Ainsi, l'avion est utilisé pour transporter des biens de petite taille mais de forte valeur (comme des smartphones) ou des produits périssables, comme les fleurs par exemple.

La spécificité de la construction aéronautique en France se trouve aussi dans sa localisation quasiment unique : les entreprises se concentrent à Toulouse, avec 159 000 emplois (avec les emplois induits) dans l'agglomération, soit 80% des emplois de la région.

En France, le secteur aérien est lié à la bulle financière de par les sommes colossales en jeu; il s'appuie sur une croissance exponentielle. En 30 ans, nous sommes passés du transport aérien de professionnels au transport de masse à bas coûts : actuellement, 50% des passagers voyagent pour leurs loisirs, 28% pour des raisons professionnelles et 22% pour des motifs privés.

³ <https://www.ecologie.gouv.fr/construire-transport-aerien-demain>

3/ Un secteur stratégique à forts impacts économiques et sociaux, industriels et commerciaux

Le secteur aérien est un secteur stratégique car il permet de se déplacer sur des longues distances dans un laps de temps très court ; il est un levier essentiel pour la mobilité et notamment pour les relations avec l'outre-mer (continuité territoriale). Mais il présente de nombreux impacts négatifs : une empreinte carbone élevée au passager/kilomètre, une forte pollution de l'air et sonore ainsi que l'extension et la création d'infrastructures nouvelles qui provoquent une artificialisation des terres.

Économiquement, il s'agit aussi d'un secteur stratégique. Grâce à Airbus, la France est le deuxième pays aéronautique au monde. La construction aéronautique est le fleuron de l'industrie française, structurellement liée à l'industrie militaire. Elle représente le premier contributeur au solde positif du commerce extérieur. Des indicateurs comme « l'élasticité-revenu » montrent que lorsque le PIB d'un pays augmente de 1 %, la consommation de transport aérien dans ce pays croît également de 1,5 à 2 % selon le niveau de développement du pays. La filière aéronautique représente un ensemble de savoir-faire spécifiques et d'enjeux technologiques à venir.

4/ Un secteur fragilisé par la déréglementation

La déréglementation du transport aérien est née aux États-Unis avant de toucher l'Europe et de devenir totale en 1997. Ainsi, tout transporteur aérien établi dans l'Union européenne a le droit de desservir librement toute liaison intracommunautaire de son choix, entre deux États ou à l'intérieur d'un État (vols domestiques), sous réserve des capacités physiques de l'espace aérien et des aéroports. Cette déréglementation a secoué l'ensemble du transport aérien, en instaurant une concurrence entre les compagnies classiques mais surtout en facilitant l'émergence du modèle économique des compagnies à bas coûts.

Ces compagnies s'appuient sur une réduction des coûts : service minimum pour les passagers ; réduction des coûts de fonctionnement pour la compagnie avec l'utilisation d'un seul type d'avion, des escales rapides, et des liaisons point à point (sans correspondance) ; employé·es remplissant plusieurs fonctions ; salaires réduits ; emploi de stagiaires ; statuts précaires (pilotes auto entrepreneurs immatriculés en Irlande chez Ryanair) ; utilisation de prix d'appel très bas mais facturation de prestations complémentaires (suppléments pour les bagages, frais d'enregistrement, frais pour le paiement du ticket). Les compagnies reçoivent également des subventions déguisées par les collectivités locales, appelées pudiquement « aides au marketing », souvent reversées à des filiales basées dans des paradis fiscaux. Malgré cela, leurs prix ne reflètent pas la réalité et sont souvent des prix d'appel, les bénéfices étant

réalisés ailleurs : programmes immobiliers, hôtellerie pour tourisme de masse... Ces compagnies servent aussi de lièvre pour casser les acquis sociaux et instaurer une *uberisation* du travail. Elles ont ainsi ouvert de nouveaux marchés et contribué à une très forte intensification aérienne en Europe : elles représentent à présent 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.

Malgré l'irruption des compagnies à bas coûts, l'utilisation de l'avion reste le privilège d'une minorité. En 2016, d'après le ministère de la Transition écologique, 53% des cadres supérieurs déclaraient avoir pris l'avion au cours de l'année précédente. Dans le même temps, seulement 28% des employés et 19% des ouvriers avaient utilisé ce moyen de transport. Aujourd'hui, il faut noter que 40% des Français n'ont jamais pris l'avion⁴. Les vols à bas coûts ont permis aux personnes issues de la classe moyenne de prendre l'avion. Mais ils ont aussi permis aux classes supérieures de voyager encore davantage et de banaliser ce mode de transport. L'enjeu de garder une compagnie nationale (contrairement aux Suisses et Belges qui ont vendu leurs compagnies) est lui aussi stratégique. De même, la campagne de mobilisation contre la privatisation d'Aéroports de Paris (ADP) a mis en évidence les enjeux du maintien d'ADP dans le secteur public pour éviter les effets pervers de la privatisation des aéroports de province.

⁴ <https://www.bl-evolution.com/publication/climat-pouvons-nous-encore-prendre-lavion/>

II/ Anticiper et planifier l'inévitable arrêt de la croissance du secteur

1/ Les représentants du secteur minimisent l'impact climatique et environnemental du transport aérien

L'évaluation de la quantité d'émissions de gaz à effet de serre (principalement le CO₂) est particulièrement difficile, notamment en raison de différents types de vols : domestiques, internationaux, ou ne faisant que survoler le territoire. Par ailleurs (comme pour les transports maritimes), le transport aérien international n'est pas pris en compte par les Accords de Paris (COP21)⁵.

En dehors de la production de CO₂, il faut aussi tenir compte des trainées de condensation, principalement de la vapeur d'eau, et aussi d'aérosols, qui, d'après l'ADEME, ont un pouvoir réchauffant analogue à celui du CO₂. L'analyse du bureau d'études Bl-Evolution⁶ démontre que, tous gaz à effet de serre confondus, l'empreinte carbone de l'aviation peut être évaluée à 56,2 Mt, sur 775 Mt au niveau national, soit 7,3%. Il ne prend pas en compte le survol du territoire par les avions étrangers ni l'aviation privée. Rapportée au passager et pour 100 kilomètres parcourus, la consommation finale d'énergie du transport aérien est 40 à 50 fois supérieure à celle du TGV⁷. En raison de l'espace occupé plus important, la consommation par passager de classe dite « affaires » est au moins 3 fois plus élevée sans compter les effets du « fuel tankering » (remplissage de carburant en excès lors du passage dans un aéroport où le carburant est moins cher, entraînant une surconsommation de l'appareil).

Le secteur aérien a aussi des impacts sur l'environnement. Les extensions d'aéroports contribuent à l'artificialisation des terres : ainsi la nouvelle piste de Nantes Atlantique se trouve à proximité de sites Natura 2000. La question des nuisances sonores doit également être prise en compte, avec ses conséquences sur la santé des riverains. De nombreux riverains d'Orly ont douloureusement vécu la reprise du trafic suite au déconfinement. Enfin, le trafic aérien a aussi des impacts à l'étranger, puisque sa démocratisation et la baisse des tarifs a contribué au développement du tourisme de masse, avec des conséquences néfastes sur les populations des pays visités, principalement du Sud.

⁵<https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/02/lillusion-de-laviation-verte.pdf>

⁶<https://www.bl-evolution.com/publication/climat-pouvons-nous-encore-prendre-lavion/>

⁷https://fr.wikipedia.org/wiki/Efficacit%C3%A9_%C3%A9nerg%C3%A9tique_dans_les_transports

2/ Impact de la Covid 19 sur les perspectives d'évolution du secteur

Avant même la crise sanitaire, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) prévoyait une hausse de trafic en 2020 de 2% par rapport à 2019, contre une augmentation de 4% l'an dernier, avec 179 millions de passagers. Mais l'impact de la crise sanitaire est colossal. « La crise de la Covid-19 a fait entrer les compagnies aériennes dans un long tunnel dont la sortie n'est pas attendue avant trois à cinq ans. Avec une reprise du trafic extrêmement lente, les changements des comportements des passagers, l'arrêt progressif des soutiens des États, la guerre tarifaire que vont mener les compagnies aériennes pour survivre, le mouvement de consolidation qui s'ensuivra (...) une recomposition du secteur est attendue au cours des prochaines années⁸. »

« Aujourd'hui drastiquement réduit, le trafic aérien pourrait être affecté pour longtemps par le ralentissement du commerce et du tourisme à longue distance, ou par des restrictions réglementaires face aux risques pandémiques présents et futurs. Rebondira-t-il ou pas, et à quelle échéance, personne ne peut encore le dire⁹. » En particulier, il est clair que l'impact sur les voyageurs « loisirs » qui représentent la moitié du trafic en France n'est pas prévisible. Dans ces conditions, il semble que retrouver un niveau "normal" de passagers (c'est-à-dire le niveau antérieur de trafic mais pas le niveau de croissance) ne se produira pas au mieux avant 2022. Certaines compagnies moyennes pourraient faire faillite, ce qui mettrait une flotte d'avions sur le marché d'occasion et diminuerait encore les achats d'avions neufs.

La situation est moins difficile pour les compagnies à bas coûts dont l'activité s'est moins effondrée, car le trafic moyen-courrier, qui est l'activité essentielle de ces compagnies, se rétablit toujours plus vite que le long-courrier en temps de crise. L'activité aérienne pour ultrariches et affaires haut de gamme est par contre en plein essor : défiscalisation pour les actionnaires et beaucoup moins de mesures contraignantes, aéroports réservés à cette clientèle, et peu ou pas de contrôles. L'évasion de Carlos Ghosn depuis le Japon a mis en lumière ces priviléges. La construction est également en plein boom et le niveau d'activité a déjà dépassé son niveau d'avant Covid-19. Enfin, un autre secteur maintient sa pleine croissance : l'aéronautique militaire et son rôle stratégique dans les conflits, ainsi que la construction de drones. La France subventionne massivement cette industrie, en appui à sa stratégie guerrière et diplomatique.

⁸ <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/transport-aerien-le-pire-est-avenir-851979.html>

⁹ <https://atecopol.hypotheses.org/4062>

Ainsi, la conjonction de l'impérieuse obligation de réduire considérablement l'empreinte carbone du secteur et de la gestion de la crise provoquée par la COVID 19 nécessite un plan global de mesures.

3/ Quelles mesures devraient être prises ?

En préalable, les conséquences de la déréglementation sur le secteur incitent à remettre en cause la libéralisation totale du transport aérien européen actée en 1997. Les mesures qui pourraient être adoptées relèvent de plusieurs problématiques : permettre de réduire l'impact climatique du transport aérien, organiser le secteur et ses entreprises, réduire le trafic global, et enfin, assurer la transformation et la reconversion du secteur ainsi que la protection de ses salarié·es.

a/ Les mesures pour limiter l'impact climatique et environnemental

Des solutions techniques existent-elles pour réduire l'empreinte carbone du secteur ?

Des améliorations ont lieu concernant par exemple la qualité et la robustesse des matériaux, le roulage des avions au sol par tracteurs électriques, l'optimisation des trajectoires de vol, mais celles-ci sont forcément limitées. Face à l'augmentation constante du trafic et à l'effet rebond, ces améliorations restent peu visibles.

L'avion électrique n'est pas, ni actuellement ni à moyen terme, une solution envisageable pour le transport massif de passagers. L'avion à hydrogène se heurte à de nombreuses difficultés : techniques d'abord, avec la mise au point des techniques de production et la réduction de leurs coûts, et écologiques, avec la nécessité d'utiliser de l'hydrogène vert (produit avec des énergies renouvelables) dont les usages vont entrer en concurrence avec d'autres secteurs. Les agrocarburants sont une solution à rejeter, puisqu'ils participent à la déforestation et puis là aussi, l'usage pour le transport aérien entrerait en concurrence avec d'autres (voiture, biomasse pour énergie, chimie plastique, etc.¹⁰⁾) Il n'existe donc pas de solutions techniques ni actuellement ni dans un futur proche, en dehors de "fausses solutions". Pour pallier les émissions de gaz à effet de serre, les États ont mis en place, dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des dispositifs de compensation des émissions : c'est le programme CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). À partir de janvier 2021, sur une base volontaire, puis obligatoire à partir de 2023, les compagnies devront acheter des crédits de compensation carbone pour les émissions supérieures à celles de 2019 (« croissance neutre en carbone »). Ces crédits seront utilisés pour financer des projets de réduction d'émissions ou de séquestration, notamment

¹⁰ <https://stay-grounded.org/wp-content/uploads/2019/02/lillusion-de-laviation-verte.pdf>

par la reforestation. Mais ce n'est pas une bonne solution. Les arbres plantés dans le cadre de compensation sont des arbres à croissance rapide comme les eucalyptus aux dépens des essences traditionnelles. Lors d'un incendie, le CO₂ est libéré. La compensation est donc un leurre¹¹. La seule solution pour pallier les conséquences sur le climat et l'environnement est donc de diminuer drastiquement le trafic aérien.

Quelles mesures prendre pour réduire le trafic aérien ?

Il existe différents types d'usage (professionnels, familiaux, touristiques, fret) et zones géographiques (vols domestiques et internationaux). Les réponses seront différentes suivant les cas.

- ▶ De même qu'une réglementation contraignante a conduit à réduire le bruit émis par les appareils (même si cela reste insuffisant), une réglementation européenne pourrait imposer la décroissance de la consommation moyenne annuelle de carburant, pour tous les vols touchant le territoire européen¹².
- ▶ L'aviation privée doit être réglementée : elle émet deux fois plus de CO₂, ce qui, rapporté au nombre de passagers transportés, en fait un mode de transport de luxe. Elle doit être fortement régulée pour les déplacements familiaux ou d'agrément. La téléconférence doit d'ailleurs être privilégiée en remplacement de tout type de voyage professionnel.
- ▶ Le fret aérien doit être diminué voire supprimé - sauf cas d'urgence avéré ou à utiliser à l'avenir des dirigeables gonflés à l'hélium et alimentés par des énergies renouvelables. Ainsi, la relocalisation ou des modes de transports alternatifs seront encouragés.
- ▶ Des liaisons nationales doivent être supprimées au profit du transport ferroviaire qui doit être développé (dont les trains de nuit). Bruno Le Maire souhaite supprimer les lignes aériennes dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire d'une durée de 2h30 ou moins. « Si on excluait les vols au départ ou à l'arrivée de Roissy (en correspondance avec des liaisons internationales), cela ne diminuerait que de 6,6% les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains et de 0,5% les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France¹³. » La Convention Citoyenne pour le Climat propose donc plutôt une limite de 4 heures. Cette mesure est fortement contestée par le secteur qui craint le déplacement du trafic vers des aéroports situés dans des pays voisins au profit d'autres compagnies aériennes. Il faut noter que ces limites n'empêcheront pas les très nombreux vols Paris-Nice

¹¹ Ibid.

¹² https://theshiftproject.org/wp-content/uploads/2020/06/2020-05-27_Pr%C3%A9parer-lavenir-de-laviation_Synth%C3%A8se-des-contreparties_Sh....pdf

¹³ <https://reseaucitoyennacteclimat.org/publications/climat-que-vaut-le-plan-du-gouvernement-pour-laerien/>

ou Paris-Toulouse. Il sera nécessaire de réglementer l'impossibilité pour ces liaisons supprimées d'être reprises par d'autres compagnies (en particulier les compagnies à bas coûts).

- ▶ Les déplacements à l'international doivent être limités, et donc l'habitude des voyages touristiques lointains remise en cause. Ce sont ces déplacements qui présentent le plus fort impact sur le climat. Un système de taxes pour les grands voyageurs peut être envisagé, pénalisant ceux qui prendraient trop souvent l'avion, mais cela aurait encore tendance à favoriser les plus riches, qui pourraient payer ces taxes. Les députés François Ruffin et Delphine Batho ont déposé une proposition de loi instituant un quota carbone individuel qui pourrait être cumulé sur plusieurs années (un vol long courrier pourrait être utilisé après avoir « économisé »). Cela concernerait aussi bien les déplacements d'agrément que professionnels, mais pas les déplacements familiaux vers la Corse ou les départements d'Outre-mer ainsi que pour les travailleurs-euses qui ont rejoint la France mais gardent une famille dans leur pays d'origine.
- ▶ Les programmes de fidélité doivent être supprimés car ils favorisent le développement des vols « d'opportunité ».
- ▶ De manière à réduire le nombre de vols touristiques, il est nécessaire de revoir l'imaginaire qui leur est associé, et donc réglementer la publicité pour le transport aérien et pour le tourisme de longue destination.
- ▶ Dans un cadre européen et mondial, il faut non seulement limiter le nombre de vols partant du territoire français, mais aussi le nombre d'arrivées. Cela aura pour conséquence une baisse du nombre de touristes étrangers en France, et un impact sur l'industrie du tourisme, à assumer en particulier en termes d'emplois qui seront à reconvertis. Mais toute évolution touchant au transport aérien international se heurte à la rigidité des accords extra-communautaires et nécessite une forte volonté politique.
- ▶ Du fait de la réduction des vols, et pour lutter contre l'artificialisation des sols, il convient d'interdire la construction de nouveaux aéroports ou l'extension d'aéroports existants.

b/ Les mesures d'organisation du secteur et de ses entreprises

Certaines pistes d'organisation du secteur aérien ont été tracées par différents acteurs (syndicats, partis politiques...) mais l'aspect fondamental reste bien de permettre la participation des salarié·es et de la population à l'élaboration et la mise en œuvre de solutions : comme des assemblées générales sur les lieux de travail. Il s'agit de se demander

que produire ? pour qui ? comment ? à quelles échéances ? « Il existe un précédent historique dans le secteur aéronautique. Dans les années 1970, les employés de l'entreprise Lucas Aerospace, dont les emplois étaient menacés, ont précisément entrepris cette démarche et ont proposé à leur direction une liste de 150 produits pour réorienter leur activité productive¹⁴. » Il s'agit là de la démarche à mettre en œuvre pour réorganiser le secteur. Mais des orientations de fond ont été proposées et pourraient être retenues :

- ▶ Créer un pôle public du transport (rail, route, air, mer et fluvial) : regrouper les compagnies françaises (Air France, Hop!, Transavia, Air Caraïbes, Corsair, Air Tahiti Nui, etc.) dans un grand groupe public et réintégrer les sous-traitants (bagagistes...) dans ce groupe. Cette mesure est rendue nécessaire par la fragilité du secteur du transport aérien : laisser faire le "marché" conduirait à des faillites et des suppressions massives d'emplois. C'est également la seule façon de permettre une réflexion sur la reconversion des salariés. Ce pôle public devrait avoir une gouvernance élargie aux salarié·es, mais aussi aux citoyen·nes et aux ONG.
- ▶ Donner aux grands acteurs industriels comme Airbus ou Safran, le statut d'entreprises "à mission" (loi Pacte) avec parties constituantes (États, salarié·es) et parties prenantes. « Un tel statut, désormais envisageable par la loi, suggérerait qu'Airbus ne devrait plus être considérée une simple entreprise « normale », c'est-à-dire uniquement guidée par l'intérêt de ses actionnaires, mais une entreprise dont les missions seraient élargies pour pleinement prendre en compte les enjeux environnementaux et sociaux et se comporter avec les responsabilités qui sont celles d'une entité stratégique au service de la souveraineté de la France et de l'Europe¹⁵. »
- ▶ Mettre fin au modèle des compagnies à bas coûts : supprimer les subventions des collectivités locales aux compagnies pour obtenir la desserte de leur aéroport, supprimer les exonérations de taxes pendant les trois premières années, mettre fin au dumping social, interdire l'implantation des compagnies dans les paradis fiscaux (Irlande, Jersey), obtenir la clarté sur leurs comptes. En Autriche, le gouvernement a récemment annoncé que le prix de vente minimum des billets d'avion serait fixé à 40 euros et qu'une taxe serait prélevée sur les trajets court-courriers pour rendre « le transport aérien durable et socialement équitable »¹⁶.

¹⁴ <https://atecopol.hypotheses.org/4062>

¹⁵ <https://www.mediacites.fr/forum/toulouse/2020/06/01/aeronautique-et-transport-aerien-ne-pas-ceder-aux-pressions-regressives/>

¹⁶ <https://www.air-journal.fr/2020-06-09-autriche-600-millions-pour-austrian-et-un-prix-plancher-5220744.html>

c/ Les mesures économiques permettant de provoquer une diminution du trafic

Ces mesures devraient conduire à un renchérissement des coûts du transport aérien rétablissant des conditions de concurrence globales justes avec les autres modes de transports (ferroviaire en particulier), les exonérations fiscales du secteur reviennent à subventionner avec nos impôts un mode de transport qui reste fortement utilisé par les plus riches :

- ▶ « Une remise à plat de la fiscalité portant sur le secteur aérien, qui se fait actuellement au détriment du train, intégrant une augmentation de l'éco-contribution française sur les billets d'avion et la mise en place d'une taxe kérosène au niveau européen¹⁷. » Des accords bilatéraux pourraient être signés en Europe en préalable à une réglementation européenne.
- ▶ Le « préalable » de ce plan de soutien doit impérativement être l'interdiction de licenciements, avoir comme « socle » la contribution « des richesses » du secteur, et comme « principe » la contrepartie sociale et le contrôle de toute AIDE PUBLIQUE au plus près au regard de la responsabilité sociale légitime envers la collectivité et les territoires¹⁸.
- ▶ La limitation des dividendes versés aux actionnaires des entreprises pendant la phase de reconversion.
- ▶ L'arrêt de l'évasion fiscale : mettre fin aux délocalisations de sièges sociaux dans les paradis fiscaux internes à l'Union européenne.
- ▶ Investir massivement dans le ferroviaire (passagers et fret) et rétablir des trains de nuit.
- ▶ L'arrêt des infrastructures : le développement des infrastructures liées au transport aérien doit être arrêté immédiatement. Ces dernières années, les citoyens ont montré avec insistance leur volonté de faire cesser le développement des infrastructures aéroportuaires. Ce fut le cas pour l'aéroport de Notre Dame des Landes ou pour la réalisation du terminal 4 de Roissy. Chaque fois, l'impact sur les terres agricoles, le bruit, la pollution, l'attachement des Français à leur patrimoine, la sécurité sont des éléments qui ont été mis en avant.

¹⁷ <https://reseauactionclimat.org/publications/climat-que-vaut-le-plan-du-gouvernement-pour-laerien/>

¹⁸ <http://www.ugict.cgt.fr/articles/actus/adresse-aux-salaries-de-la-filiere-aeronautique-en-occitanie>

d/ Les mesures pour préserver les emplois et pour en reconvertis

En préalable, afin de supprimer le dumping social, il est nécessaire de mettre en place une convention collective européenne des travailleurs du secteur intégrant tou·tes les salarié·es travaillant sur les aéroports et les travailleuses·euses des compagnies à bas coûts, et de supprimer le travail détaché. Plusieurs mesures devraient être mises en oeuvre indépendamment de la transformation ou reconversion du secteur pour restaurer des conditions de travail correctes (interdiction du travail partiel imposé, de la flexibilisation qui s'accélère...). Il est nécessaire aussi d'éviter de simplement accompagner des plans sociaux en cours et l'accroissement de la productivité et des profits mis en œuvre actuellement, qui est beaucoup plus à l'origine des plans sociaux en cours que la Covid.

- ▶ Interdire les licenciements, faire financer par l'État les salaires des entreprises en difficulté, et les mesures de chômage partiel en contrepartie d'un engagement sur une reconversion.
- ▶ La revalorisation générale des salaires et le partage du travail par la diminution du temps de travail est indispensable : diminution hebdomadaire et départs en retraite anticipée (dès 55 ans pour les travaux pénibles, travaux en horaires tournants, nuit et week-ends, produits toxiques, bruit, postures pénibles, stress)¹⁹.
- ▶ En finir avec les rémunérations miabolantes des cadres supérieurs et dirigeants : échelle des salaires de 1 à 5, intégrant les emplois sous traités.
- ▶ Un plan de reconversion d'une partie des emplois : ces jours après COVID sont favorables à la définition d'un nouveau contrat social et c'est le moment de réfléchir à la transformation des anciens métiers vers une ré-industrialisation et un accroissement des services à la personne. Utiliser une partie du temps de travail des salarié·es du secteur pour repenser collectivement l'avenir des activités : un plan global de reconversion professionnelle en identifiant les passerelles possibles en fonction du type de qualification (maintenance des avions/trains, billetterie, planification des vols et du transport en commun, industrie pour la transition écologique, etc.), ainsi qu'en identifiant les compétences, les outils et les technologies à disposition. « Le chantier qui s'ouvre est donc gigantesque (repenser l'utilité sociale de l'industrie au regard de la crise climatique et de ses conséquences) et passionnant (mobiliser l'intelligence collective des salarié·es et des habitant·es). Nous le redisons, c'est la mobilisation des salarié·es-citoyen·nes qui est la clé mais aussi le carburant de la dynamique collective à mettre en œuvre pour penser le « monde d'après » selon la terminologie en vogue²⁰. » La main d'œuvre qualifiée disponible dans les secteurs

¹⁹ <http://www.ugict.cgt.fr/articles/actus/adresse-aux-salaries-de-la-filiere-aeronautique-en-occitanie>

²⁰ <https://www.mediacites.fr/forum/toulouse/2020/05/09/toulouse-un-pays-de-cocagne/>

économiques à forte technologie pourrait être ré-introduite dans la recherche et le développement pour répondre aux besoins de la société de façon plus écologique. De nombreux secteurs économiques sont à considérer : le recyclage des déchets, la recherche concernant la rénovation des bâtiments, le stockage de l'énergie produite par des moyens écologiques, la diminution de la circulation des voitures individuelles dans les villes... Ce sont tous des éléments à prendre en compte pour diminuer notre empreinte carbone et des secteurs dans lesquels nos ingénieurs pourraient se ré-investir pour apporter plus de bien-être à nos concitoyens, trouver et mettre en œuvre des solutions compatibles avec l'Accord de Paris sur le climat.

- ▶ Il est nécessaire d'organiser un dispositif protecteur des salarié·es pendant toute la période de reconversion : une sécurité sociale professionnelle qui permettrait de conserver l'entièreté des droits et des rémunérations pendant une période de formation et jusqu'à ce qu'il soit proposé un travail et des salaires de niveaux équivalents.

Le secteur aérien, peut-être plus que d'autres, mais aussi du fait de la crise de la COVID-19, requiert une planification globale associant tous les acteurs : État, collectivités locales gestionnaires d'aéroports, entreprises, salarié·es, citoyen·nes, ONG... à la fois pour réduire son empreinte carbone et son impact sur l'environnement et le climat, et pour éviter un séisme social et économique, en particulier, dans les régions de forte concentration du secteur aéronautique comme l'Occitanie.



%

attac