

Ne pas subir mais prévoir. Et agir !

Nous sommes entrés dans une nouvelle ère géologique, celle de l'anthropocène. Le réchauffement climatique va entraîner une crise profonde de nos systèmes de référence, car, quoi que nous fassions, la température à la surface de la planète va continuer à augmenter dans les décennies qui viennent. Nous ne pourrions agir que sur l'ampleur de cette augmentation, pas sur son principe même. Les nécessaires actions à mettre en œuvre, qui devront être radicales pour être efficaces, ne pourront donc que limiter ce réchauffement, synonyme de désordres climatiques de plus en plus fréquents et intenses. Ces actions doivent impérativement contrer les effets dévastateurs : disparition d'espèces végétales et animales, augmentation du niveau des mers, destructions massives de biodiversités, migrations climatiques de plusieurs centaines de millions de population, ...

En parallèle, la conscience montante de la finitude des ressources commence, un petit peu, à structurer notre rapport au monde mais cela doit se traduire par des choix clairs sur ce qu'il est nécessaire et soutenable de produire pour satisfaire les besoins élémentaires de toutes, partout sur la planète : se loger (décemment), boire et se nourrir (sainement), se soigner (gratuitement), se vêtir (durablement), être éduqué (pour s'émanciper), se cultiver (pour s'épanouir). Chaque secteur de l'activité humaine est concerné et la priorité doit donc être donnée à la satisfaction des besoins socialement utiles. Il nous faut, impérativement, repenser nos modes de production et de consommation. Il n'est plus possible de produire sans fin des marchandises dont la fabrication est basée sur la prédation sans fin des ressources naturelles, des énergies fossiles et sur l'exploitation du travail humain. Notre économie a besoin d'une planification industrielle qui répond aux besoins des populations et non pas dictée pour le seul profit d'un tout petit nombre.

La politique de l'offre est l'expression d'un système économique à bout de souffle, « enfant terrible » du productivisme et de l'extractivisme. Dans ce cadre, **la question du développement sans fin du transport aérien mérite d'être posée, sans détours et avec franchise.**

Un peu plus de 4 milliards de passagers ont pris un avion en 2019 et pourtant, près de 90% des hommes et des femmes qui peuplent notre planète n'ont jamais pris l'avion. 1% des passagers, les plus riches, ont à eux seuls consommé 50% des vols. Les constructeurs, Boeing et Airbus, basent leurs prévisions de production sur une croissance du trafic aérien de 4% par an dans les 25 années qui viennent ; ce qui conduirait à transporter près de 12 milliards de passagers en 2050 et à fabriquer, en conséquence, des dizaines de milliers d'aéronefs. Même en intégrant les améliorations technologiques qui peuvent encore optimiser les performances des avions, cette croissance, comme l'ont démontré des scientifiques du secteur de l'aviation, n'est pas soutenable ; et la contribution, déjà significative, de l'aviation au réchauffement climatique ne fera qu'augmenter. Alors que ce secteur doit, comme tous les autres, prendre toute sa part dans la bifurcation énergétique et écologique.

Nous ne pourrions plus nous déplacer « comme avant », surtout si le prix à payer consiste à choisir entre la préemption des terres arables pour produire des agrocarburants ou bien la construction massive, en France particulièrement, de centrales nucléaires pour produire l'électricité nécessaire à la fabrication d'agrocarburants ou d'hydrogène pour faire voler un avion dit « décarboné » dont la faisabilité technique est, aujourd'hui et pour les 25 années qui viennent, largement sujette à caution. Même si les promesses qui accompagnent ce projet se traduisaient en actes, il sera de toutes façons trop tard. Et il ne peut être question comme l'envisagent certains scénarios de considérer que 50% de l'électricité produite par l'ensemble des énergies renouvelables soit destinée à faire voler des avions.

Il faut repenser nos imaginaires conditionnés par la publicité des agences de voyages et penser un tourisme, premier vecteur de la croissance du trafic aérien, basé sur le voyage, la lenteur pour aller moins vite, moins haut, moins loin.

L'arrêt de la croissance du transport aérien n'est donc pas une revendication mais une obligation qui nous est faite d'agir pour que nous tou·tes, quels que soient nos lieux de vie, puissions continuer à vivre dans un monde habitable respectueux de l'environnement.

Bien sûr, il va falloir continuer à produire des avions, ne serait-ce que pour, à trafic constant, remplacer les flottes existantes par de nouveaux avions plus performants, moins bruyants et moins polluants ou bien pour faire perdurer, voire développer, certains usages socialement utiles comme l'aviation sanitaire et humanitaire. **Mais, nous le redisons, les prévisions des constructeurs et des compagnies ne sont plus ni crédibles, ni même souhaitables.**

Les salarié·es du secteur aéronautique (employé·es, technicien·nes, ingénieur·es et cadres) ont de plus en plus conscience de cette contradiction entre les objectifs climatiques fixés par l'Accord de Paris et les conséquences pour le climat d'une croissance immodérée du transport aérien. Certain·es choisissent même, individuellement, de faire un pas de côté en renonçant à exercer leur métier pour migrer vers des activités plus « soutenables ». C'est pourquoi des réseaux de solidarité et des échanges d'expertise doivent voir le jour avec les salarié·es des autres secteurs économiques, comme l'industrie des transports et les industries pétrolières et chimiques, confrontés aux mêmes enjeux pour élaborer, en lien avec les habitants des territoires concernés, des projets de diversification, de reconversion.

En France, plus particulièrement dans le grand sud-ouest, et dans le reste de l'Europe, ce sont des centaines de milliers d'emplois directs, indirects et induits qui sont en jeu. C'est aussi le cas en Amérique du Nord et nous sommes solidaires des salarié·es de Seattle (Boeing) ou bien de Mobile (Airbus) qui voient, eux et elles aussi, leurs emplois menacés.

Nous demandons :

- un **moratoire sur le développement du transport aérien**, de la construction aéronautique et l'abandon de tous les projets de construction ou d'extension des aéroports ;
- **l'arrêt des subventions accordées aux entreprises du secteur de l'aviation sans contreparties sociales et environnementales** concrètes et contrôlables par les salarié·es et habitant·es des territoires concernés avec l'aide d'organismes indépendants ;
- un **plan de reconversion et de diversification des emplois** concernés vers des secteurs d'activité en lien avec la transition écologique dans le cadre d'une définition collective des besoins à couvrir et de leur utilité sociale ; le tout à des échelles territoriales pertinentes ;
- des **investissements massifs**, créateurs d'emplois, dans les secteurs du transport ferroviaire et des nouvelles mobilités.

Le « Sommet de l'aviation » qui se tiendra, sous l'égide de la présidence française du Conseil de l'Union Européenne, les 3 et 4 février 2022, doit être l'occasion de faire entendre nos voix.

Nous appelons les syndicats et associations de salarié·es, toutes les ONG, toutes celles et ceux qui ne veulent plus subir la loi du profit, qui veulent penser un monde habitable basé sur la solidarité et le partage à se mobiliser lors de ce sommet pour faire connaître les vraies priorités face à la crise climatique et ouvrir la voie à une transition planifiée du secteur aérien.

Le monde de demain sera celui que nous serons capables de bâtir ensemble.

Le Collectif PAD

CGT Coordination aéronautique ;

EAS, Etudiants pour une Aéronautique Soutenable ;

CCNAAT, Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine ;

ATECOPOL ;

ATTAC ;

UPT, Université Populaire de Toulouse ;

AMD, Amis du Monde Diplomatique ;

MAI, MANifeste pour l'Industrie ;

Fondation COPERNIC ;

ICARE, Collectif de salariés de l'aéro ;

Collectif Non au T4.