

# "Moins d'avions, plus d'emplois", du collectif "pensons l'aéronautique pour demain"

- 15 sept. 2021
- Par [Pierre Sassier](#)
- Blog : [Le blog de PIERRE SASSIER](#) Médiapart

Le grand absent des spéculations sur l'avenir du secteur aérien est l'emploi : comment va-t-il évoluer sous l'effet d'une pandémie qui n'est pas près de s'éteindre ? Pour le récent rapport du PAD, la bataille pour l'emploi est une condition incontournable de toute transition écologique.

- C'est le constat qui émane du récent rapport du collectif PAD (pensons l'aéronautique de demain) : l'activité du secteur aérien suit une dynamique de croissance exponentielle, avec l'ensemble des nuisances - émissions accrues de gaz à effet de serre, pollution chimique et sonore - qui en résultent. Les instances de l'aviation civile se défendent de deux manières : d'abord en avançant que la part de l'aviation dans le réchauffement climatique est minime (mais représente tout de même l'ensemble des émissions de GES (gaz à effet de serre) [d'un pays comme l'Allemagne](#) !). Et aussi en faisant [fallacieusement](#) miroiter à l'horizon 2035 - mais beaucoup trop tard eu égard aux défis environnementaux que nous devons relever dans les années qui viennent - une aviation "propre" par la vertu du moteur à hydrogène qui est dans les cartons d'Airbus. Mais le grand absent de ces discours est l'emploi : comment va-t-il évoluer sous l'effet d'une pandémie qui n'est pas près de s'éteindre. Le rapport du récent rapport du PAD reprend les préconisations des collectifs qui le composent ([ICARE](#), [Supaéro décarbo](#)...), selon lesquelles la bataille pour l'emploi est une condition incontournable de toute transition écologique.

C'est [8800 emplois perdus par le secteur aéronautique et spatial](#) (dont 3000 salariés impactés en ingénierie en 2020, soit 5,5% des objectifs non-intérimaires. Cette décre de l'emploi annihile les créations de 2019 (5500) et une partie de ceux de 2018. L'impact est particulièrement important sur l'activité sous-traitante de la métallurgie qui, à elle seule, perd 2200 emplois, mais également sur des secteurs dépendant étroitement de l'aviation, [comme le tourisme](#). Pour 2021, les signes avant-coureurs de la reprise sont là : selon Guillaume Faury, PDG d'Airbus, "*Nous sommes en mesure de relever nos prévisions 2021, en dépit du contexte toujours imprévisible*". Et les résultats, en termes de bénéfices, [semblent lui donner raison](#) : pour les six premiers mois de 2021, un bénéfice net de 2,2 milliards d'euros affiché par Airbus, contre une perte de 945 millions sur la même période de 2020, témoignent d'une amélioration.

Le PDG d'Airbus est dans son rôle, qui consiste, d'abord et avant toute chose, [à rassurer ses actionnaires](#). Mais ce discours ne doit pas cacher les nombreux bémols à apporter à ce constat optimiste : le constructeur est encore confronté à des annulations de commande par les compagnies de l'aviation civile fragilisées par la crise et [une possible cinquième vague de COVID](#) rend l'avenir incertain. En Aout 2021, le trafic long-courrier n'est encore qu'à 50% de son activité d'avant-crise. La reprise de l'avionneur pourrait se trouver entravée par l'activité des sous-traitants, incapables de suivre le rythme imposé par l'avionneur. Il y a [la pénurie mondiale de composants électroniques](#), qui frappe de plein fouet les constructeurs automobiles et dont les effets pourraient s'étendre à l'aéronautique. Enfin, la "honte de voler",

qui a déjà contribué à une [baisse d'activité du transport aérien en Suède](#), pourrait contaminer [toute l'Europe et même certains pays asiatiques](#), dont les citoyens sont de plus en plus conscients des dangers qu'ils encourent du fait du réchauffement climatique.

La capacité à rebondir de l'activité aéroportuaire est donc soumise à de nombreux aléas. Mais, dans l'hypothèse même d'une forte reprise, faut-il reconstituer le modèle d'avant-COVID, compte tenu d'un autre facteur, lié aux problèmes d'environnement ? Un [rapport récent publié par le PAD](#) (collectif Pensons l'Aéronautique pour Demain) rappelle que pour tenir les objectifs de l'accord de Paris (1,5°C d'augmentation), le GIEC préconise une baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 35% en 2030 par rapport au niveau de 2010. Or la croissance des émissions du secteur aérien, avant COVID, était de 5% en pourcentage annuel avant la crise du COVID19. En anticipant sur des émissions annuelles maintenues au niveau de 2020 (40% au dessus de 2010 jusqu'en 2035), les acteurs de l'aviation civile méconnaissent complètement [le récent rapport du GIEC](#) selon lequel nous avons dix ans pour conjurer la malédiction du réchauffement climatique.

Les prétendues solutions qui permettraient d'arriver à la neutralité carbone du transport aérien, qu'elles soient au mieux hypothétiques et au pire illusoire, ne tiennent aucun compte de cette urgence : il en est ainsi de l'avion à hydrogène, que les estimations les plus optimistes ne voient pas lancé avant 2035 et [généralisé avant 2050](#) - soit beaucoup trop tard -, mais qui ne concernera pas les longs courriers ([près de 80% des émissions du transport aérien en 2018](#)). En outre, Les lobbies du transport aérien calculent comme si ce seul secteur devait bénéficier du moteur à hydrogène : à la demande du journal en ligne Reporterre, une équipe de chercheurs indépendants a évalué la quantité d'énergie nécessaire pour faire rouler cent mille camions de plus de seize tonnes à l'hydrogène produit par électrolyse avec de l'électricité non fossile : pour cet usage limité, il faudrait construire quinze réacteurs nucléaires ou 910 km<sup>2</sup> de panneaux solaires. L'extension du carburant hydrogène à la totalité du parc de poids lourds multiplierait par dix les besoins, rien que pour le transport routier, ce qui incite Reporterre à titrer "[l'hydrogène, trop gourmand en énergie pour être écologique](#)". De plus, l'option du carburant hydrogène nous enferme définitivement dans le choix de la seule source d'énergie entièrement décarbonée - le nucléaire - malgré les précédents de Tchernobyl et de Fukushima.

Toutes ces données devraient amener à la conclusion de la non-viabilité de la "solution hydrogène" et à considérer que la décroissance du trafic aérien - et donc de l'industrie aéronautique - est la seule solution qui mette en cohérence ces secteurs avec les accords de Paris. C'est cette conclusion que porte le récent rapport du PAD (collectif Pensons l'Aéronautique pour Demain), non sans se préoccuper des impacts sur l'emploi dans les secteurs concernés. Car si les [récents sondages](#) suggèrent que la question environnementale arrive au deuxième rang des préoccupations des français (presque à égalité avec l'épidémie de COVID !), on peut se demander si une prise de conscience vertueuse résisterait à la perspective d'un chômage massif dans les secteurs concernés et à celle de restrictions dans les pays les plus riches. Une transition écologique respectueuse de l'environnement prendra également en compte les impératifs sociaux ou elle ne sera pas. Dans la logique capitaliste actuelle, il est à craindre qu'une fois la crise derrière nous, [la "croissance verte" n'existe que dans nos rêves](#).

Pour le collectif PAD, il n'est pas acceptable que chacun des secteurs liés au transport aérien ne prenne pas part à l'effort collectif par la seule voie possible : une diminution du trafic aérien mondial, avec ce que cela implique sur l'activité du secteur aéronautique et le nombre

d'avions neufs à construire. Mais, dans une région comme l'Occitanie si dépendante de cette industrie aéronautique, il est important de pouvoir concilier écologie et emploi.

Le rapport "moins d'avions, plus d'emplois" fait référence aux estimations d'institutions européennes (banque européenne d'investissement) ou nationales (ADEME). Pour la première, les emplois créés dans les énergies renouvelables constituent un gisement qui peut largement compenser les pertes dans le secteur des combustibles fossiles, avec un gain net de plus de 10 millions d'emplois en Europe. La seconde fait état de 400000 emplois supplémentaires en France entre 2015 et 2035, ce qui peut sembler insuffisant eu égard au nombre d'emplois menacés par la crise. Aussi, les recommandations du rapport sont-elles basées sur un triple constat économique, social et écologique : (1) Le plan de relance aéronautique ne créera que peu d'emplois si la vente d'avions neufs ne reprend pas sur le long-terme. (2) Le plan bénéficiera avant tout aux salariés les plus qualifiés. (3) La réponse à l'urgence environnementale ne passe pas par des solutions technologiques à long terme, mais par une décroissance du trafic aérien.

Les préconisations du PAD (voir tableau synthétique en fin, construit à partir des préconisations du PAD, avec nos commentaires).

Thématique	Mesures recommandées
Repenser le contexte dans lequel évolue le secteur aéronautique	(1) Promouvoir un changement de modèle économique au sein de l'Union Européenne par l'intégration des principes de sobriété économique et de consommation (2) Rééquilibrer les salaires et les conditions de travail à la hauteur de la contribution des différents métiers à la société. (3) Diminuer le temps de travail et allouer un crédit minimal d'heures pour la collectivité (4) Repenser la gouvernance des entreprises en renforçant le pouvoir décisionnaire des travailleurs et de l'État (dans le cadre des entreprises les plus stratégiques)
Contraire le trafic aérien	(1) Défendre une taxation de l'aérien à la Commission Européenne et dans les institutions internationales, pour financer la R&D, le renouvellement des flottes, etc. (2) Mettre en place un budget carbone pour l'aérien permettant au secteur de s'organiser autour d'un objectif annuel mesurable OACI (3) Modifier la réglementation des aéroports (définition d'un trafic maximal acceptable par créneau horaire, baisse des valeurs limite de bruit autorisé, en particulier la nuit, instauration de limites par type de polluant de l'air et par aéroport, interdiction des réductions sur les taxes aéroportuaires visant à doper le trafic)
Organiser la transformation à long terme du territoire régional	(1) Création d'une université de la transition écologique et des nouvelles sociétés. (2) Restructurer le CESER en y incluant des citoyens tirés au sort et en renforçant son pouvoir d'action. (3) Définir : La vision du territoire en 2040 (soumise à votation par référendum) : une feuille de route, des projets de société, de reconversion et diversification (4) Se nourrir des Nouveaux Modèles Économiques (NME), notamment celui de l'économie circulaire et de la fonctionnalité, pour penser la transition des systèmes économiques
Initier la diversification et la reconversion du territoire sur le court terme	(1) Lancer les études de faisabilité liées aux projets "prometteurs" déjà identifiés (développement d'un pôle régional du ferroviaire, participation aux métiers agricoles en polyactivité) (2) Mettre l'industrie au service de l'économie de la fonctionnalité (Valorisation des déchets de l'aéronautique ; réemploi, réutilisation, réparation et recyclage ; (3) Conception et fabrication d'un smartphone garanti 30 ans d'utilisation (3) Passer d'une stratégie de spécialisation dans l'aéronautique à une stratégie de spécification, en anticipant les changements systémiques et en s'y préparant (4) Mettre en place un cadre, et le financer, permettant aux salariés de consacrer une partie de leur temps de travail à des projets répondant aux besoins sociétaux tout en respectant l'environnement (5) Évaluer l'empreinte carbone et le niveau de résilience actuels de la région

**Thématique 1** : Cela n'est ni plus ni moins qu'un changement drastique de modèle économique qu'il faut promouvoir à l'échelle européenne : d'abord substituer au modèle linéaire de croissance (*extraire, fabriquer, jeter*) un modèle circulaire basé sur le recyclage et la récupération. Ensuite, mettre fin à la prédation de la nature qui se manifeste dans l'achat de droits à polluer, le mécanisme des compensations ou la marchandisation de ressources essentielles comme l'eau. Le nouveau modèle doit s'accompagner d'une diminution du temps de travail qui aura un double avantage : permettre un partage plus équitable et dégager du temps pour la promotion d'actions citoyennes ou militantes. Mais cela ne peut avoir un sens qu'à une échelle au moins européenne. Enfin, diminuer le pouvoir d'un système d'actionariat complètement perverti par un rééquilibrage du partage de la valeur ajoutée et un renforcement du pouvoir décisionnaire des représentants salariés au sein des instances dirigeantes des entreprises, comme cela se pratique déjà au sein des grandes entreprises allemandes.

**Thématique 2** : On peut dire que la prospérité du transport aérien dépend largement de la fiscalité : d'abord parce que, par la grâce de la [convention internationale de Chicago](#) (1944), le transport international profite d'une défiscalisation totale du kérosène et de l'absence de TVA sur les transports aériens, sans compter les dérogations fiscales accordées par les aéroports pour stimuler leur trafic (que le rapport préconise d'interdire). En France, à l'exception des billets d'avion taxés à 10%, ce régime dérogatoire s'étend aux vols intérieurs, à l'origine d'une concurrence déloyale de fait avec le transport ferroviaire. La loi "climat et résilience" n'a pas cru bon de corriger cette anomalie, ni par une fiscalisation accrue du transport aérien, ni par une défiscalisation du transport ferroviaire. Avec les compagnies Low Cost, le transport aérien garde une compétitivité accrue par rapport au train, même pour les destinations à moins de 4 heures par le rail. Le rapport "Shift" de Supaéro-Décarbo (en lien plus haut) relevait déjà l'absence d'un budget carbone pour l'aviation. Les préconisations du PAD reviennent sur ce point, pour demander que celui-ci soit mis en place. La question du bruit généré par l'activité aérienne revient dans plusieurs articles récents : l'un d'eux chiffre le coût de cette nuisance à [plus de 150 milliards d'euro par an](#) (toutes sources de bruit confondues), un autre faisant état d'une exposition au bruit sur l'aéroport de Toulouse [en augmentation de 73%](#). C'est, entre autres, pour ces raisons que le collectif demande une révision de la réglementation des aéroports.

**Thématique 3** : elle s'attache à doter la région d'institutions permettant la mise en place d'une transition écologique, à donner voix au chapitre à des citoyens tirés au sort au CESER, à élaborer un projet d'ensemble pour la région, avec consultation électorale. La question de la mise en place d'une économie circulaire est incluse dans cette thématique.

**Thématique 4** : elle reprend plusieurs des points abordés dans les trois précédentes, en y ajoutant une évaluation de l'empreinte carbone et du niveau de résilience de la région.

Ces différentes préconisations constituent une feuille de route complète pour une région fortement impactée par la crise sanitaire et ses conséquences. Elle affiche pour le territoire des ambitions sur les trois thèmes de l'économie, du social et de l'écologie qui ont peu de chance de recevoir ne serait-ce qu'un début de réalisation, car elle s'adresse à des instances dirigeantes qui ont délibérément fait le choix de torpiller les propositions de la convention citoyenne. Elles s'attachent pourtant à établir la nécessité de changer de modèle économique si l'on veut arriver à la neutralité carbone en 2050.

