



Nos enfants ne manqueront pas de nous demander ce que nous faisons quand la terre brûlait !

Les 17, 18 et 19 septembre, le collectif PAD – Pensons l’Aéronautique pour Demain a organisé, à l’Hôtel du Département, les Assises de l’aviation. Quelques jours plus tard, les 21 et 22 septembre, était organisé, à Toulouse aussi mais dans un autre lieu, l’Airbus Summit. Cette réunion, discrète, a été caractérisée par Emmanuel Riondé dans un article de Médiapart comme regroupant « la crème des cadres » du secteur. Dès lors, on comprend mieux le désintérêt de ces personnes pour rencontrer celles et ceux que le bruit, les rotations nocturnes et la pollution des avions indisposent et rendent malade, celles et ceux qui pensent qu’il faut faire une pause dans la course à la technologie et qu’il faut de la sobriété quant à l’utilisation de l’avion.

Les industriels considèrent que leurs droits, sur le lieu de travail comme dans les territoires qu’ils occupent, sont supérieurs aux droits des citoyens. Dans les entreprises, il ne fait pas bon contester le point de vue des actionnaires et des cadres dirigeants. Et dans les territoires, si les citoyens ont le droit à la parole, ils n’en sont pas écoutés pour autant. Mais cette attitude arrogante repose sur du sable car, aujourd’hui, le progrès technique comme solution aux désordres créés par l’action de l’homme sur le Monde n’est plus un paradigme crédible. Aujourd’hui, ce sont celles et ceux qui prônent la sobriété, dans l’aéronautique et l’aérien comme dans beaucoup d’autres secteurs, qui voient juste.

Le déplacement de centaines de millions d’êtres humains dans le cadre du tourisme de masse (premier vecteur, et de loin, de développement du transport aérien), qui détruit les écosystèmes et n’offre, la plupart du temps, qu’une illusoire découverte d’autres peuples, ne peut, et ne doit pas, perdurer. Cette prise de conscience va s’accélérer avec le réchauffement climatique et ses conséquences.

La « honte de prendre l’avion », née dans les pays nordiques, gros consommateurs de déplacements en avion, pourrait se doubler de la « honte de construire des avions ». Les appels à restreindre l’utilisation de l’avion vont se multiplier et les entreprises de l’aéronautique vont être confrontées, dans leurs usines et leurs bureaux, à une difficulté de recrutement de nouvelles compétences. Bon nombre de salariés, et leur nombre ne cesse d’augmenter, demandent désormais des garanties quant à l’objet de leur travail pour ne plus être complices du réchauffement climatique. Nous appelons toutes ces femmes et ces

hommes, qui portent en eux ces nouvelles compétences, et dont il semble qu'il y ait un besoin urgent, à mettre leur intelligence, leur savoir-faire, voire leur passion, au service de la transition écologique. Nombre de sociétés du secteur aéronautique, mais aussi de celui du transport aérien, pourraient dès aujourd'hui dégager du temps, pour les salariés qui le souhaitent, pour socialiser des connaissances dans des secteurs qui n'ont pas eu les mêmes aides de l'état. La lutte contre le réchauffement climatique n'impacte pas seulement les secteurs de l'aérien et l'aéronautique. L'industrie et plus largement, l'économie, en France, ce n'est pas que la construction d'avions...

Les industriels et le gouvernement annoncent qu'en 2035 les avions émettront zéro gramme de carbone car ils fonctionneront avec de l'hydrogène. Mais, que faire des 14 années nous séparant de 2035 qui sont un véritable angle mort des discours sur la décarbonation du transport aérien ? La quasi-totalité des scientifiques du climat s'accordent à dire que nous avons 10 ans, pas plus, pour prendre les décisions qui s'imposent et agir en conséquence avant le basculement vers un Monde insoutenable qui va mettre en danger l'écosystème humain avec son cortège de catastrophes climatiques, de pandémies avec la multiplication des zoonoses, d'exodes de populations menacées par la montée des eaux, par la désertification de gigantesques territoires. L'avenir est sombre si on ne prend pas « le taureau par les cornes » ; ce ne sont pas les scientifiques qui ont participé à l'élaboration du sixième rapport du GIEC qui nous contrediront.

Et la pandémie, dont nous ne sommes pas encore sortis, rappelle brutalement que si l'avion a « comprimé » les distances et permis à des centaines de millions d'êtres humains de se déplacer vite et loin, ce même avion permet aussi aux virus de se propager à une vitesse vertigineuse. La pandémie nous a appris que, si nous savions aller vite, la vitesse des soins est bien plus faible que celle des avions. Certains veulent aussi nous faire croire que l'avion ne pollue pas ou si peu ; en tous cas, sans commune mesure avec les camions et le transport routier. Et pour eux, au-delà des émissions de carbone, pas de pollutions sonores ou bien gazeuses, pas de forçage radiatif lié aux traînées de condensation.

Le secteur aérien a une responsabilité avérée dans le réchauffement climatique. Et les perspectives de croissance de celui-ci (l'objectif de doublement du nombre de passagers transportés et donc du nombre d'avions fabriqués est régulièrement réaffirmé) sont de nature à augmenter la contribution du secteur au réchauffement climatique. On peut imaginer que les courts et moyens courriers puissent fonctionner avec de l'hydrogène mais cela reste encore à prouver. Et, même si cela s'avérait faisable, cela ne concernera en rien les longs courriers. Pour ce qui est des courts et moyens courriers (la gamme des monocouloirs) qui représentent l'essentiel du marché tel qu'il nous est présenté par les constructeurs, ceux-ci pourraient être remplacés par le ferroviaire, 40 fois moins émetteur de CO₂. Alors que pour les longues distances et donc les longs courriers, pour lesquels l'usage de l'avion peut encore se justifier, l'hydrogène est une « solution » inopérante ; ce que l'ensemble des opérateurs du secteur reconnaissent. Michel Wachenheim, président de

l'Académie de l'air et de l'espace, a le mérite de la lucidité et de la franchise dans l'interview publié, en juillet de cette année dans le journal La Tribune. Donc, l'avion à hydrogène est un mirage. Et il serait bien étonnant que seul un tout petit nombre des salariés de la construction aéronautique en ait conscience. Mais, cela peut-il se dire sans crainte en dehors des discussions, le matin, devant la machine à café... ?

Les compagnies aériennes, de leur côté, parlent de 2050 pour des voyages « zéro carbone ». D'ici là, que faisons-nous ?

Derrière le choix de l'hydrogène, c'est, de facto, le nucléaire qui nous est imposé. Pourquoi ? Car, pour faire de l'hydrogène, il faut beaucoup, énormément, d'électricité. Voilà ce que dit une étude de l'ATECOPOL – Atelier toulousain d'écologie politique et les chiffres sont proprement vertigineux. Pour couvrir ne serait-ce que les besoins d'un aéroport comme celui de Roissy Charles de Gaulle, il faudrait « *5 000 km² d'éoliennes (entre 10 000 et 18 000 éoliennes réparties sur la surface d'un département français) ou bien 1 000 km² de panneaux photovoltaïques ou bien encore 16 réacteurs nucléaires* ». Bien évidemment, vue la surface occupée par l'éolien ou le photovoltaïque, c'est le nucléaire qui sera mis en avant. Et les toutes dernières déclarations d'Emmanuel Macron sur la filière nucléaire vont clairement dans ce sens.

Ce choix du « tout nucléaire », acté, comme au milieu des années 70, en catimini sans le temps d'un vrai débat public et contradictoire, va impacter les prochaines générations pour des siècles, voire des millénaires.

Le Japon a commencé à déverser dans l'océan pacifique des millions de m³ d'eau contaminée après la catastrophe nucléaire de Fukushima. La « zone d'exclusion » de Tchernobyl et ses milliers de km² de territoire rendus impropres à la vie humaine pour des centaines, voire des milliers, d'années est là aussi pour nous rappeler que la production d'électricité d'origine nucléaire est tout sauf propre. Et, en France, nous allons enfouir, à Bure dans la Meuse, des milliers de tonnes de déchets radioactifs, tel un cadeau empoisonné aux générations futures. Et pour ceux et celles qui contestent le choix de l'enfouissement, ce sont la matraque et les grenades en guise de réponse.

On ne dira jamais assez qu'Airbus, Boeing et d'autres travaillent pour une minorité de la population mondiale, la plus riche en fait. Celles et ceux qui ne considèrent pas l'avion comme une priorité pour leur propre existence (98% de la population mondiale), celles et ceux dont les îles vont être englouties par les flots de l'océan, celles et ceux dont les terres seront devenues invivables, celles et ceux qui vont vivre dans la peur des incendies et des inondations, demandent des comptes.

Toulouse 15 octobre 2021