



Pour une transition rapide et juste du secteur aérien

Vers une mobilité équitable et respectueuse du climat



Le Covid-19 a presque entièrement cloué au sol le trafic aérien. Dans les pays sous confinement, le nombre des vols commerciaux est tombé bien en dessous de 10 % pendant des mois.¹ Le secteur aérien lui-même s'attend à fonctionner à une capacité réduite au cours des trois à cinq prochaines années.² Le secteur du tourisme mondial est lui aussi confronté à une crise prolongée.³ Les travailleurs et travailleuses des compagnies aériennes et de l'industrie aéronautique, ainsi que les communautés qui dépendent du tourisme, ont été parmi les plus durement touchés.

Compte tenu de la prolongation de la crise du Covid-19 et des changements inévitables dans ces secteurs en raison de l'automatisation, de la numérisation⁴ et bien sûr du réchauffement climatique, nous devons être réalistes : **le transport aérien (passagers et fret) et le tourisme vont changer, que cela se fasse de manière planifiée ou à la suite de catastrophes.**

Ce document examine comment la sécurité à long terme des travailleurs et des communautés touchées peut être garantie, sans revenir à la situation et au fonctionnement d'avant le Covid-19. Utiliser cette opportunité pour engager une telle transition est la meilleure et la seule possibilité réaliste qui existe : toutes les industries devront s'aligner sur les objectifs climatiques mondiaux fixés dans l'accord de Paris - et la science nous dit que si cet objectif n'est pas atteint dans les prochaines années, il sera trop tard.

Si nous additionnons toutes les promesses de réduction faites par les États et à supposer qu'elles soient tenues, nous allons vers une augmentation de la température moyenne mondiale de 3,2°C par rapport aux niveaux préindustriels.⁵ Et en l'absence de politiques adéquates, le réchauffement pourrait dépasser 4°C⁶. A ce niveau d'augmentation des températures, il est presque inévitable que des points de basculement soient atteints - des seuils au-delà desquels un changement minuscule pourrait faire basculer le climat dans un état complètement différent.⁷

Il s'agit notamment de l'effondrement des calottes glaciaires et du dégel du permafrost, de la perturbation du régime des moussons et du dépérissement des forêts. Si la transition climatique n'est pas engagée dès maintenant, le monde s'expose à des crises de plus en plus graves, à de nouvelles pandémies, à des phénomènes météorologiques extrêmes et à la migration de millions de personnes.

En 2018, les émissions de l'aviation civile ont été responsables d'environ 6 % du réchauffement climatique mondial et elles sont en augmentation. Qui plus est, elles sont générées par une minorité de la population mondiale.⁸ A défaut de solutions technologiques réalistes permettant d'assurer des vols à émissions réduites avant une vingtaine d'années, il est nécessaire d'engager rapidement une transition vers une mobilité respectueuse du climat.

Toutefois, cette transition doit être juste, c'est-à-dire ne pas entraîner d'effets dévastateurs pour les personnes et les communautés piégées dans un système basé sur les combustibles fossiles. Prendre en compte la crainte justifiée du chômage et de la perte des moyens de subsistance et chercher des solutions est indispensable pour renforcer le soutien à l'action en faveur du climat. C'est un aspect important de la "justice climatique".

La revendication d'une "transition juste" est portée par les syndicats et le mouvement pour la justice climatique. Elle vise à protéger les travailleurs et les communautés qui dépendent actuellement des industries des combustibles fossiles, mais relève également d'une démarche plus large visant à sauvegarder l'avenir des travailleurs, des communautés et de la planète. Il n'est pas question de retarder les changements nécessaires, mais plutôt de les gérer de manière efficace, équitable et démocratique. Dans le contexte de la dégradation du climat et de l'extinction massive des espèces, une transition ne peut être vraiment "juste" que si elle est également suffisamment rapide pour minimiser ces conséquences.

Une transition juste devra trouver des solutions pour les millions de personnes travaillant pour le secteur aérien, ainsi que pour ceux qui travaillent dans le tourisme et les secteurs connexes, sans négliger les milliards de personnes touchées par les catastrophes induites par le climat en raison de la persistance d'un système économique basé sur les combustibles fossiles - un nombre qui a fortement augmenté au cours des deux dernières décennies.⁹

Ce document est le résultat d'un processus de rédaction collective par des militants du mouvement pour la justice

climatique, des employés du secteur aérien, des syndicalistes et des universitaires du monde entier. Il a été facilité par le réseau mondial Stay Grounded. Il propose une vision, des pistes et des critères pour une transition juste pour le secteur aérien et les secteurs connexes. Il met en évidence les contradictions et pose des questions afin de susciter la discussion, avec l'ambition de participer au mouvement vers une transition profonde et juste du secteur aérien tout en inspirant les processus de transition dans d'autres secteurs.

LE COVID-19 A RÉDUIT LE TRAFIC AÉRIEN. VOICI POURQUOI IL NE DOIT PAS ÊTRE RELANCÉ

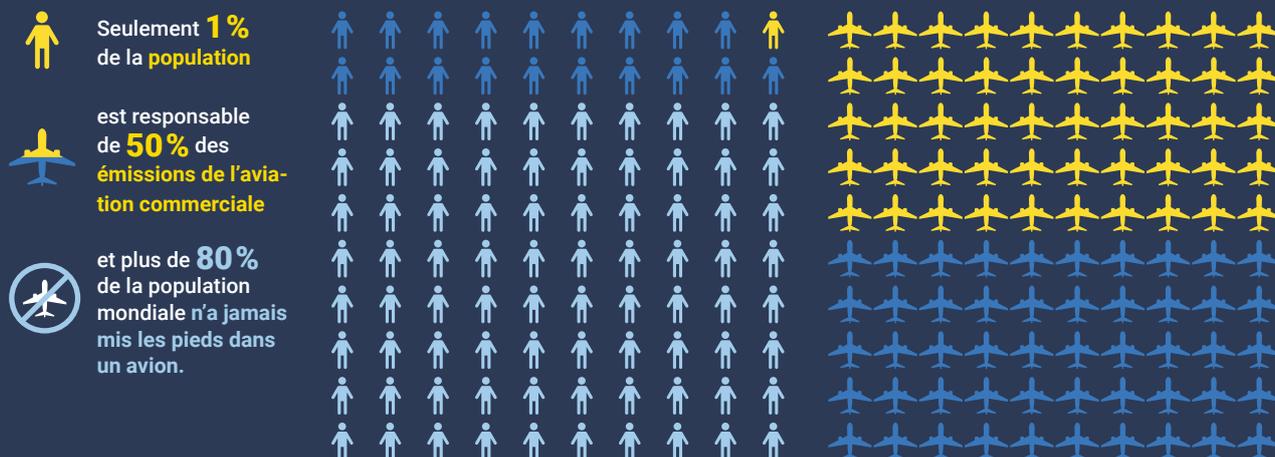
La pandémie de Covid-19 a provoqué une crise économique mondiale brutale qui a eu de graves répercussions sur l'aviation et le tourisme. C'est ainsi que de nombreuses entreprises ont tenté de réduire rapidement leurs coûts et ont licencié des salariés. Avant la crise, le secteur aérien affirmait employer en direct jusqu'à 10,2 millions de personnes au niveau mondial dans les compagnies aériennes, les aéroports et la construction aéronautique.¹⁰ C'est à peu près le même nombre de personnes que celles employées dans le secteur des énergies renouvelables.¹¹ Ces chiffres n'incluent pas les emplois indirects et induits, par exemple dans le tourisme.

Les compagnies aériennes ont immédiatement demandé l'aide des États, soulignant leur importance pour l'emploi (2,7 millions d'emplois dans le monde¹²). **En août 2020, les gouvernements - ou des entités soutenues par les gouvernements - de 57 pays avaient engagé 137 milliards d'euros d'aide financée par les contribuables en faveur des compagnies aériennes** (soit 38 % de la perte de revenus qu'elles ont prévue pour 2020). Environ la moitié seulement de cette somme est constituée de prêts remboursables. Le reste

est constitué de subventions (par exemple pour payer les salaires), de financements en fonds propres, de reports et/ou d'exonérations de taxes et de redevances, de nationalisations et de participations au capital.¹³ Rien qu'en Europe, les gouvernements ont accepté de débloquer 37 milliards d'euros pour renflouer les compagnies aériennes jusqu'en novembre 2020¹⁴.

Cet argent a été accordé sans réelles contreparties sociales ou environnementales, malgré des protestations partout dans le monde, comme celles des mouvements qui ont soutenu une "relance verte" après le Covid-19 et la campagne Rester sur Terre #SavePeopleNotPlanes (Sauvez les gens, pas les avions), soutenue par environ 350 organisations et plus de 100 000 personnes.¹⁵ Par ailleurs, des économistes du monde entier faisant autorité ont évalué que les renflouements inconditionnels des compagnies aériennes étaient les mesures qui procurent le moins de bénéfices économiques.¹⁶

C'est la faiblesse des contreparties sociales liées aux opérations de sauvetage qui fait que les compagnies aériennes



nes licencient une grande partie de leurs employés.¹⁷ Au moins 400 000 travailleurs ont déjà été licenciés ou sont menacés, et nombre de ceux qui restent employés sont confrontés à des réductions de salaire définitives et à la révision de leurs contrats à de moins bonnes conditions. Il ne fait pas de doute que certaines compagnies aériennes profitent de cette crise pour imposer des conditions qui pénalisent davantage les employés.¹⁸

En ce qui concerne les contreparties environnementales des renflouements, dans les très rares cas où il y en a eu, comme en France et en Autriche, une analyse détaillée montre qu'elles sont en fait au mieux inapplicables et qu'au pire elles ne changent rien.¹⁹

L'avion est le mode de transport qui nuit le plus au climat et, avant la pandémie, c'était aussi la source de gaz à effet de serre qui augmentait le plus rapidement. En 2018, les émissions de l'aviation civile, que ce soit le CO₂ ou les autres émissions²⁰, représentaient 5,9 % de l'ensemble du réchauffement climatique d'origine humaine²¹. Et les grands voyageurs, qui ne représentent que 1 % de la population mondiale, sont responsables de la moitié de l'impact climatique du secteur²². Par ailleurs, plus de 80 % des humains n'ont jamais pris l'avion²³.

Alors que le trafic aérien a atteint son niveau le plus bas depuis des décennies et que le secteur aérien se tourne vers les gouvernements pour obtenir de l'aide, cette crise offre l'opportunité de repartir sur de nouvelles bases plus satisfaisantes pour la planète et ses habitants.

Le problème majeur auquel l'industrie aéronautique est confrontée est qu'il n'existe pas aujourd'hui de solutions technologiques pour verdir le trafic aérien : l'avion électrique n'est pas envisageable à grande échelle dans les prochaines décennies²⁴ et les alternatives au kérosène d'origine fossile comme les biocarburants et les e-carburants auront des conséquences nuisibles s'ils sont produits dans les énormes quantités requises. Cela conduirait fort probablement à la réalisation de mégaprojets encore plus nuisibles, à la destruction de la forêt tropicale et à des violations des droits fonciers.²⁵ **C'est pourquoi la réduction des émissions de l'aviation passe forcément par une diminution significative du trafic par rapport aux niveaux d'avant le Covid-19. L'espoir que de nouvelles technologies aboutissent ne doit pas être une excuse pour ne pas agir maintenant.** La question qui se pose est donc la suivante : comment concevoir rapidement et équitablement une telle transition vers une mobilité respectueuse du climat ?



UNE VISION POUR UNE TRANSITION JUSTE POUR LE SECTEUR AÉRIEN ET LES SECTEURS CONNEXES

Une réduction significative du transport aérien et de ses impacts négatifs, en particulier dans les pays du Nord, responsables de la plupart des émissions des vols (cumulées et actuelles), peut être obtenue par une combinaison d'outils politiques et d'instruments économiques. Parmi ceux-ci, on peut citer : la réduction du nombre d'aéroports et l'arrêt de leur expansion ; la limitation des créneaux horaires dans les aéroports ; l'interdiction de la publicité, et la restriction du lobbying du secteur aérien ; des réglementations plus strictes en matière de bruit ; des mesures opérationnelles pour atténuer les impacts non liés au CO₂, telles que l'évitement des traînées de condensation ; la suppression des subventions déloyales ; une taxe sur le kérosène, une taxe progressive pour les grands voyageurs. La plupart de ces mesures sont décrites plus en détail dans le rapport de Rester sur Terre "Décroissance du transport aérien"²⁶.

Ces politiques ne peuvent toutefois entrer en vigueur et être acceptées que si elles s'inscrivent dans une transition juste du secteur et des industries connexes. Il est crucial que ces mesures de réduction soient mises en œuvre de manière à privilégier l'équité envers les salariés, les populations qui subissent déjà les effets de la crise climatique, ainsi que les régions qui dépendent du tourisme.

À QUOI RESSEMBLERA UNE MOBILITÉ RESPECTUEUSE DU CLIMAT ?

Le transport aérien pourra continuer à fonctionner dans la limite des budgets d'émissions de la planète et des pays. Les vols seront réservés en priorité à ceux qui en ont vraiment besoin, par exemple pour les urgences humanitaires,

ou lorsqu'il n'existe pas de mode de transport alternatif.

Les conférences en ligne, largement utilisées durant les périodes de confinement dues à la pandémie, devront continuer à remplacer les voyages d'affaires. Dans une enquête menée auprès des directeurs généraux des 500 plus grandes entreprises américaines, 91 % ont déclaré que les voyages d'affaires deviendront moins fréquents et seront remplacés par la vidéoconférence.²⁷ Le ralentissement des modes de vie et les nouveaux aménagements du temps de travail, comme des horaires plus souples et réduits avec la possibilité de prendre des congés sabbatiques, permettront aux gens de prendre le temps de voyager, de mieux vivre le voyage et d'établir des contacts avec les habitants. La réduction du temps de travail peut également être une option pour soutenir une réduction de l'activité du secteur : au lieu de licencier une partie des employés, la quantité de travail pourrait être redistribuée avec un revenu maintenu (au moins pour les secteurs à faibles salaires).

En fonction de la région et des circonstances locales, une gamme de modes de transport confortables et abordables, respectueux du climat, sera encouragée, en particulier les trains de nuit, les autocars et les bateaux à voile et solaires modernes. Des services de garde d'enfants pourraient être proposés à bord des trains et dans les gares, avec des salles d'attente et des aires de jeux. L'intégration des transports transfrontaliers ainsi que les horaires seront améliorés. Les échanges économiques à l'échelle mondiale resteront importants, mais des économies circulaires, régionales permettront à la fois d'assurer une diversité d'emplois locaux et de consommer davantage de biens produits localement, en réduisant le transport de produits alimentaires et la dépendance à l'égard du fret aérien.²⁸ Le tourisme devra être globalement réduit et un type de tourisme différent et de nouvelles manières de voyager verront le jour.

PRINCIPES D'UNE TRANSITION JUSTE POUR LE SECTEUR AÉRIEN ET LES SECTEURS CONNEXES

Pour rester alignés sur une trajectoire de 1,5 °C, il est nécessaire d'établir des plans stricts de réduction de la taille et du nombre d'aéroports et de compagnies aériennes, de réduction de l'activité de l'industrie aéronautique et du tourisme de masse (en évitant ainsi une reprise de la croissance après la crise du Covid-19) Nous avons donc besoin d'une transition démocratique bien planifiée et clairement définie, dans laquelle le dialogue social avec les salariés et les communautés est fondamental à tous les stades et à tous les niveaux. Cette transition devrait être basée sur les principes suivants :

- Assurer la protection sociale, l'accès aux soins de santé et la sécurité des revenus, en permettant aux salariés et à leurs familles de satisfaire leurs besoins fondamentaux, de suivre des formations, en particulier pendant les périodes de non-emploi dans le contexte plus large du soutien public aux moyens de subsistance. Veiller à ce que les protections prennent en compte les risques accrus que le dérèglement climatique fait courir aux travailleurs (y compris les travailleurs de l'économie informelle), ainsi que les conséquences des inégalités entre les sexes, les races et les revenus.
- Promouvoir la création d'emplois alternatifs, en particulier dans les régions les plus touchées. Ces nouveaux emplois doivent être orientés vers la réduction des émissions et l'amélioration de la résilience au climat. Ce devrait être des emplois stables en accord avec le code du travail et les droits syndicaux, favorisant la santé et la sécurité au travail, la négociation collective et démocratique, ainsi que le mouvement coopératif.

- Investir dans le développement des compétences et la formation en vue de reconversions quand cela est nécessaire.
- Interrompre les nouvelles formations et les nouvelles embauches dans le secteur du transport aérien, en veillant à ce que les personnes qui prennent leur retraite ou acceptent un autre emploi ne soient pas remplacées. Apporter un appui financier aux jeunes récemment embauchés par les compagnies aériennes qui n'ont plus de perspective de poursuite de carrière.
- Veiller à ce que tout plan de relance vise et soutienne une transition juste plutôt que de renflouer le secteur pour qu'il reprenne ses activités normales. Cela inclut un soutien financier substantiel aux pays du Sud par les pays qui ont un historique d'émissions (les pays à revenu élevé et les entreprises qui ont bénéficié de l'extraction et de l'utilisation de combustibles fossiles et qui sont donc responsables d'émissions importantes) pour permettre et soutenir une transition juste et auto-déterminée.

Une transition ne peut être vraiment "juste" que si elle est suffisamment rapide pour limiter la dégradation du climat et l'extinction massive des espèces. Les principes mentionnés ci-dessus reposent sur le fait que plus la transition des industries basées sur les combustibles fossiles est longue, plus elle sera injuste et difficile.

CE N'EST QU'UNE PETITE PART D'UNE MUTATION PLUS LARGE

Le transport aérien est un élément central du capitalisme hyper-mobile mondialisé, comprenant les vols d'affaires et le transport de marchandises partout dans le monde, le tourisme de masse destiné à offrir de brèves pauses dans un mode de vie trépidant²⁹ ainsi que l'aviation militaire³⁰. **Les changements dans le secteur aérien doivent donc s'inscrire dans une transformation sociétale globale impliquant de nouveaux modes de vie, de travail, de production et de consommation.** Les questions de savoir comment nous consommons, commerçons et voyageons, qui a le pouvoir et qui possède et accède aux moyens de production, aux finances et à la technologie, sont toutes essentielles.

Il sera impossible de parvenir à un système de mobilité équitable avec les inégalités de revenus actuelles, en augmentation. Ainsi, au lieu de rendre les billets d'avion toujours moins chers pour "démocratiser l'avion" (argument utilisé par le secteur), il faudra limiter la richesse et éliminer la pauvreté par des mesures comme, par exemple, un revenu de base inconditionnel. Un revenu de base pourrait également faciliter la transition nécessaire des emplois des secteurs dépendants des énergies fossiles vers des secteurs axés sur le souci des personnes et de l'environnement.

L'ampleur de cette transition rapide, progressive et consciente, motivée par des impératifs environnementaux et sociaux, n'a pas de précédent au niveau mondial³¹ - mais elle est nécessaire et possible si les efforts sont coordonnés. Elle ne peut s'appuyer ni sur le marché, ni sur l'espoir de nouvelles technologies moins coûteuses, ni sur des interventions dirigistes freinant la participation démocratique. Au contraire, la transition doit être fondée sur des débats publics participatifs tenant particulièrement compte des personnes les plus marginalisées de la société.

EXEMPLES DE TRANSITION PROFESSIONNELLE

On peut citer comme exemple de transition des industries dépendantes des combustibles fossiles l'abandon des mines de charbon dans la province néerlandaise du Limbourg qui, en l'espace d'une décennie, a supprimé 75 000 emplois liés à l'exploitation minière, touchant plus de 200 000 personnes. Le gouvernement a piloté la transition, en mettant en œuvre des réponses telles que l'octroi de subventions aux nouvelles entreprises, la délocalisation des industries de la capitale vers les régions les plus touchées et la mise en place de *programmes de reconversion*³². Des programmes similaires ont été mis en place ailleurs, comme dans le Somerset, au Massachusetts³³, ou dans le sud de l'Espagne, où un plan de "*transition juste*" pour la fermeture de toutes les mines de charbon prévoit des régimes de retraite anticipée pour les mineurs de plus de

48 ans, des travaux de restauration environnementale dans les communes où se trouvent les mines et des programmes de reconversion pour les jeunes mineurs dans des *industries vertes de pointe*³⁴.

Ces exemples de transition du secteur charbonnier montrent qu'il faut se concentrer sur la création d'emplois dans des endroits bien spécifiques, comme autour des aéroports ou des anciens foyers d'attraction touristique³⁵. Les îles du Pacifique, où la pandémie a entraîné une forte baisse du tourisme, en sont un exemple. Près de 85 % des propriétaires d'entreprises touristiques ont perdu environ 75 % de leurs revenus habituels. Ce violent choc économique a été partiellement absorbé par un retour aux pratiques traditionnelles d'agriculture et de pêche. Les gens avaient accès aux terres ancestrales sur lesquelles ils pouvaient cultiver des aliments, et bénéficier des systèmes traditionnels, ce qui fait que les voisins, les membres du clan et les membres des communautés religieuses aidaient à subvenir aux besoins des personnes les plus vulnérables³⁶. Bien entendu, les processus de transition varient beaucoup selon les régions du monde et les contextes locaux.

Dans les domaines de la conception, de la fabrication et de l'assemblage d'avions, il existe des précédents d'utilisation des compétences des employés pour réorienter la production. En 1976, les employés de Lucas Aerospace ont élaboré un plan global visant à passer à la fabrication de produits socialement plus utiles, mais qui n'a finalement pas été adopté³⁷. Au début de la pandémie de Covid-19, l'usine d'Airbus à Broughton, au Royaume-Uni, a été réorientée vers la production de respirateurs pour les hôpitaux³⁸. Face à la menace de suppressions massives d'emplois dans les usines, des salariés de base se sont mobilisés pour élaborer des plans de transition.

Les infrastructures peuvent également être recyclées : en plein centre de Berlin, l'ancien aéroport de Tempelhof sert désormais d'immense parc de loisirs, avec de longues pistes de patinage, des jardins communautaires, des espaces artistiques et de nouveaux abris pour les oiseaux et les insectes³⁹. Les aéroports pourraient également être convertis en centres de recherche, en hôpitaux ou pour d'autres usages utiles.

Les employés des compagnies aériennes pourraient être directement redéployés vers les chemins de fer⁴⁰, qui, dans de nombreux pays, ont besoin de travailleurs et où il faudra créer davantage d'emplois à mesure que les vols seront transférés vers les trains⁴¹. Germanwings, par exemple, a conseillé à ses agents de bord de devenir agents de train. Ce n'est peut-être pas l'emploi dont ils rêvaient à l'origine, mais compte tenu de la gravité de la crise climatique, il est difficile d'utiliser cet argument comme raison pour retarder la transition nécessaire. En effet, de nombreux travailleurs du secteur aérien possèdent des compétences transférables, notamment les personnes travaillant dans la vente,

le marketing, la gestion, le service à la clientèle, la logistique, l'analyse de données, l'ingénierie, la fabrication, le nettoyage ou les personnes travaillant dans les boutiques des aéroports. Certains, cependant, qui ont un niveau élevé de spécialisation dans leur emploi actuel, sont considérés comme des travailleurs non qualifiés sur le marché du travail. Il est donc essentiel de prendre soin de ces travailleurs, de leur offrir un recyclage adéquat et de veiller à ce que les nouveaux emplois soient de qualité, bien rémunérés et assortis d'une représentation syndicale.

Les défis à venir nécessitent un effort collectif et de la main-d'œuvre. De nombreuses possibilités de création d'emplois se présenteront, notamment dans le développement de transports publics respectueux du climat, le recyclage des matériaux et des infrastructures, le développement des énergies renouvelables et la production alimentaire agro-écologique. La relocalisation de la production pour réduire le fret, le reboisement, la dotation en personnel des services sanitaires et sociaux généreront aussi des emplois, tout comme le fait de placer les soins au centre de notre économie, plutôt que le profit. L'argent pour financer tout cela existe, comme le montrent les subventions élevées dont bénéficie le transport aérien, les exonérations fiscales et les renflouements massifs⁴² - investissons cet argent pour favoriser la création d'emplois gratifiants, utiles et essentiels, en réalisant une transition ne se limitant pas strictement au secteur de l'aéronautique et du transport aérien mais couvrant aussi les secteurs connexes du tourisme et du commerce.

LES ÉTAPES DE LA TRANSITION DU SECTEUR

Pour que la vision d'une réduction de la taille du secteur aérien et d'une transition rapide et juste prenne forme, il faut prendre des mesures en pleine crise du Covid-19. Quelles sont les dispositions à prendre dès maintenant ? Comme les premiers renflouements accordés au premier semestre 2020 ne suffisent pas, les compagnies aériennes, les aéroports et les constructeurs continuent de réclamer de l'argent pris dans la poche des contribuables⁴³. Cette section présente les arguments contre le soutien à un secteur qui sera au bout du compte tout de même obligé de réduire ses effectifs.

PAS QUESTION D'ACCORDER DAVANTAGE DE SUBVENTIONS

Lier les renflouements à des contreparties sociales et environnementales ne résoudrait pas le problème : il n'est pas réaliste de fixer et de mettre en œuvre des contreparties

QUI VA PLANIFIER ET GÉRER LA TRANSITION ?

Un débat critique et une planification concertée d'une transition juste doivent avoir lieu entre les syndicats, les salariés, les scientifiques, les défenseurs de la justice climatique, les groupes dépendant du tourisme ainsi que les pouvoirs publics nationaux et locaux.

S'appuyant sur un engagement responsable, les parties prenantes pourraient mettre en place des fonds de transition équitables locaux, nationaux et transnationaux, destinés à recevoir et gérer les actifs et les revenus fiscaux du transport aérien et d'autres industries reposant sur les combustibles fossiles ; coordonner et financer les investissements dans les infrastructures publiques et communautaires pour une nouvelle économie résiliente ; financer des programmes de formation et de qualification ; et garantir des moyens de subsistance aux employés des secteurs touchés.

Reconnaissant leur part historique dans l'extraction et l'exploitation des richesses et des ressources dans un cadre colonial puis néocolonial, les pays du Nord, et les industries des combustibles fossiles, devront mettre fin à cette exploitation et s'engager à financer la transition dans le Sud. Cela permettrait aux communautés qui sont devenues dépendantes du tourisme de masse et des services connexes de diversifier leurs économies de manière autodéterminée dans le cadre d'un scénario pour une trajectoire de 1,5 °C. Dans ce scénario, l'autodétermination exigée par les peuples indigènes doit être respectée, ce qui inclut la gestion indépendante, l'autonomie et la "défense de la vie et du territoire".

sociales fortes pour préserver les emplois dans le secteur, car payer les compagnies aériennes et les aéroports pour maintenir une main-d'œuvre en surnombre pendant des années n'a aucun sens. Par ailleurs, fixer des contreparties environnementales conduit à faire du greenwashing, comme nous l'avons vu avec la première série de renflouements du printemps 2020. Ces contreparties reposent sur l'idée que l'on peut avoir une croissance verte, c'est à dire que l'on peut découpler la croissance du transport aérien de sa consommation de ressources et de ses émissions, ce qui, selon la science, reste une fiction pour les décennies à venir⁴⁴.

La recherche et le développement de nouvelles technologies sont importants, mais on ne peut attendre que celles-ci se soient concrétisées pour agir en faveur du climat. Par exemple, si tous les vols de 2017 avaient été effectués avec des e-carburants (carburants fabriqués à partir d'électricité), il aurait fallu une quantité d'électricité renouvelable

supérieure à celle qui était disponible dans le monde⁴⁵. Une réduction de la demande est donc essentielle. Si les compagnies aériennes veulent survivre, il faut changer de modèle économique : par exemple, les aviateurs devraient produire des panneaux solaires, ou les compagnies aériennes devraient fusionner avec des compagnies ferroviaires pour devenir des fournisseurs de transport intégrés.

Il n'est plus acceptable d'utiliser l'argent des contribuables pour renflouer des activités polluantes comme celles des compagnies aériennes, des aéroports et des aviateurs. Les plans de relance devraient bien au contraire servir directement à financer une transition juste, à procurer un salaire décent et une protection sociale à ceux qui quittent le secteur, à établir des programmes de reconversion, à créer des emplois dans d'autres secteurs qui préservent le climat et développent des alternatives au tourisme de masse. L'argent public doit sauver les gens, pas les avions.

Si plus aucun soutien public ne devait être accordé à l'aérien, cela impliquerait la faillite de certaines compagnies, tandis que d'autres se maintiendraient. D'autres encore pourraient obtenir des crédits du secteur privé ou être soutenus par leurs actionnaires. L'arrêt des aides publiques entraînerait la nécessaire réduction du nombre de compagnies aériennes et d'aéroports. C'est essentiel pour réduire les causes du réchauffement climatique. Les compagnies aériennes et les aéroports ont été pris au piège d'un système hautement concurrentiel. Un système caractérisé par une forte pression sur les prix, des conditions de travail dégradées et une augmentation du trafic pour assurer la viabilité économique. Cela a fait que, avant le Covid-19, le marché a été saturé dans de nombreuses régions, conduisant selon les dires de Lufthansa, à des surcapacités causées par des compagnies disposées à subir des pertes importantes pour accroître leur part de marché⁴⁶.

L'arrêt des renflouements publics doit aller de pair avec des mesures garantissant que les compagnies aériennes survivantes ne se développent pas en reprenant les actifs et les créneaux horaires des compagnies en faillite. Cela pourrait nécessiter des changements des lois sur les faillites. La réorientation des dépenses publiques vers une transition équitable doit s'accompagner des mesures mentionnées plus haut, telles qu'une taxe sur le kérosène, des restrictions sur les vols court-courriers et une taxe sur les grands voyageurs. Le secteur de l'aérien doit désormais s'aligner sur la trajectoire de 1,5 °C.

ACTIONNARIAT PRIVÉ OU PUBLIC ?

Certains préconisent d'annuler les privatisations de compagnies aériennes ou de nationaliser les compagnies aériennes au lieu de les renflouer ou de devoir supporter les conséquences d'une faillite. La propriété publique pourrait

présenter plusieurs avantages : dans les sociétés privées, la priorité est aux bénéfices et aux dividendes pour les actionnaires plutôt qu'aux besoins des gens. L'externalisation croissante des services, les contrats précaires, le travail intérimaire et des problèmes relatifs à la santé, la sécurité et le bien-être des travailleurs ont conduit à plusieurs mouvements de grève au cours des dernières années⁴⁷. La propriété publique pourrait permettre un contrôle accru par les employés et une prise de décision plus démocratique.

Le syndicat britannique PCS appelle à la nationalisation du secteur et à l'intégration du transport aérien dans un nouveau système de transport public intégré.⁴⁸ Certains soutiennent qu'en nationalisant les compagnies aériennes, le processus de transition pourrait passer par la fusion des compagnies aériennes et des compagnies ferroviaires ou à la création de sociétés nationales de mobilité, ce qui permettrait de conserver et de transférer plus facilement les emplois.⁴⁹ D'autres préconisent la fusion des compagnies aériennes, par exemple en une seule compagnie aérienne pour l'Union européenne⁵⁰. Cela contribuerait à atténuer la compétition qui s'est faite au détriment des travailleurs et de l'environnement. Une seule compagnie aérienne centrale pourrait assurer tous les vols encore nécessaires, mais sur une base sûre, avec du kérosène taxé et une représentation syndicale.

Toutefois, cela ne signifie nullement que les entreprises nationalisées garantiraient automatiquement plus de droits aux travailleurs, une sécurité à long terme et une transition juste, surtout avec les régimes autoritaires actuels et avec des pays pris au piège de schémas concurrentiels capitalistes. Jusqu'à présent, les compagnies et les aéroports publics n'ont pas prouvé qu'ils étaient meilleurs dans ce domaine que les entreprises privées. En effet, de nombreux aéroports régionaux déficitaires sont déjà détenus par des entreprises nationales ou municipales⁵¹. En ce qui les concerne, un processus de réduction de leur nombre pourrait et devrait déjà avoir été lancé.

Il existe également des modèles de propriété publique autres que la propriété par l'État ou les municipalités. Les coopératives, par exemple, n'opèrent généralement pas dans le but de réaliser une croissance et des bénéfices accrus. Bien qu'elles ne soient pas focalisées sur la croissance, leur développement n'est pas forcément durable. Mais leur modèle démocratique, plus égalitaire et moins axé sur le profit, facilite une orientation sociale et écologique. Diverses formes de contrôle des travailleurs ont déjà été proposées ou réalisées, comme chez Lucas Aerospace mentionné précédemment ou dans les grandes coopératives du Venezuela⁵², d'Argentine⁵³ ou de Corée du Sud⁵⁴ à hiérarchie horizontale. D'autres options sont également possibles dans le cadre de la propriété étatique, donnant aux travailleurs plus de contrôle sur les plans de production, sur la prise de décision et sur la transition vers d'autres activités.

CONCLUSION

Ce document démontre que les plans de renflouement public du secteur aérien n'ont aucun sens, et ce pour des raisons sociales, économiques et écologiques. Verser des sommes colossales d'argent public au secteur du transport aérien équivaut à maintenir la rente des gestionnaires et actionnaires déjà bien lotis de ce secteur. Cela n'empêchera nullement ces derniers de licencier les travailleurs au motif de la prolongation de la crise du Covid-19, ou sous l'effet de l'automatisation et de la numérisation de leur activité, sans mesures sociales, sans possibilités de reconversion et sans nouveaux emplois offerts dans des secteurs durables. Dans quelques années, le transport aérien pourra peut-être retrouver sa trajectoire antérieure de croissance, mais ce sera au prix de conditions de travail encore plus mauvaises et de la destruction du climat. Si l'atténuation du réchauffement climatique est encore retardée, il faut s'attendre à une crise encore plus grave, qui changera complètement la donne. Continuer à ignorer la catastrophe climatique qui s'annonce est également la voie la plus dangereuse sur le plan économique. Renflouer le secteur aérien pour qu'il revienne à son ancien modèle économique et à ses plans de croissance peut sembler attrayant à court terme, mais revient à s'exposer à un crash encore plus violent lorsqu'il deviendra évident que l'essentiel du trafic n'est plus justifiable dans le feu de la catastrophe climatique.

lutôt que d'attendre d'y être acculés par la catastrophe annoncée, nous devons concevoir dès maintenant un modèle de transition équitable. Une réduction contrôlée du nombre et de la taille des aéroports et des compagnies aériennes ainsi que des capacités de production doit aller de pair avec des protections sociales solides, la mise en place de modes de transport respectueux du climat et la création d'emplois durables. Les principes d'une transition juste exposés ci-dessus devront toujours être au cœur de ce processus. La question de la propriété des entreprises du secteur reste ouverte, mais les mesures précises à prendre diffèrent nécessairement selon les régions et les pays.

Étant donné que le transport aérien est étroitement lié à d'autres secteurs comme le tourisme, les voyages d'affaires, le fret et les opérations militaires, **cette transition devra s'inscrire dans le cadre d'une transformation globale - garante de la justice climatique - de nos sociétés et de nos économies, c'est-à-dire de notre façon de travailler, de**

produire, de consommer et de vivre. La vision que nous voulons porter est celle d'un monde où c'est le respect des personnes et de la nature qui est au centre des priorités, et non le profit.

Les mesures nécessaires à une transition équitable n'ont pas encore été prises car les relations de pouvoir sont restées inchangées jusqu'à présent. Mais le Covid-19 a sérieusement ébranlé les schémas de pensée et d'organisation dominants. Ces derniers pourront avantageusement être dépassés, ouvrant ainsi la voie aux solutions proposées dans ce document.

Pour parvenir à une transition juste du secteur du transport aérien, il est donc crucial pour la société civile :

- de discuter plus largement d'autres formes de mobilité et de façons de voyager afin de créer un changement culturel ;
- de limiter le pouvoir des entreprises sur les décisions gouvernementales ;
- d'encourager les débats critiques au sein des syndicats et parmi les travailleurs ;
- d'exercer une pression politique par le biais d'actions sur le lieu de travail, en défiant les politiciens réticents, en organisant des manifestations à grande échelle, et en faisant du lobbying.

Si ces mesures sont prises et si les principes ci-dessus sont respectés, alors nous pourrions peut-être encore parvenir à une solution équitable et respectueuse du climat pour sortir de la crise actuelle, et à une résilience accrue face aux crises futures.

Nous invitons les lecteurs à réagir et à contribuer à cette discussion sur une transition juste du transport aérien. Écrivez-nous à l'adresse suivante :
info@stay-grounded.org



PCS – Public and Commercial Services Union
160 Falcon Road
London SW11 2LN, Great Britain
www.pcs.org.uk
tahir@pcs.org.uk



STAY GROUNDED
Neustiftgasse 36,
1070 Wien, Österreich
www.rester-sur-terre.org
rester-sur-terre@stay-grounded.org
Pour les dons, veuillez consulter le site :
www.rester-sur-terre.org/don/

NOTES ET RÉFÉRENCES

- ¹ OAG (2020) : <http://bit.ly/CovidAirS>
- ² ATAG (2020) : <http://bit.ly/AtagCovid>
- ³ Weltbank (2020) : <http://bit.ly/WBCompet>
- ⁴ CBDD (2018) : <http://bit.ly/DigiAero>
- Pallini, T. (2020) : <http://bit.ly/AutoTakeoff>
- ⁵ UNEP (2020) : <http://bit.ly/EmisGap>
- ⁶ Climate Action Tracker : <http://bit.ly/Tracktmp>
- ⁷ Carbon Brief (2020) : <http://bit.ly/TiggerCC>
- ⁸ Stay Grounded (2020) : <https://rester-sur-terre.org/Impact-climatique-du-transport-aerien-en-integralite/>
- ⁹ UNDRR (2020) : <http://bit.ly/DisRaises>
- ¹⁰ ATAG (2020) : <http://bit.ly/GrowthEemp>
- ATAG a mis à jour ce chiffre en octobre 2020 pour le passer à 11,4 millions d'emplois : <http://bit.ly/GSupEemp>
- ¹¹ IRENA (2019) : <http://bit.ly/RnwJobs>
- ¹² Voir note 10
- ¹³ Abate, M. et al. (2020) : <http://bit.ly/Aftrm>
- ¹⁴ T&E (2020) : <http://bit.ly/BailTck>
- ¹⁵ Stay Grounded (2020) : <http://bit.ly/SavePnP>
- ¹⁶ Hepburn, C. et al. (2020) : <http://bit.ly/2YdoLxe>;
The Conversation (2020) : <http://bit.ly/UnpopEc>
- ¹⁷ Qantas (2020) : <http://bit.ly/OutsAus>
American Airlines : <http://bit.ly/CutCo25m>
United Airlines : <http://bit.ly/UAlJobC>
European airlines : <http://bit.ly/AirLJobCuts>
- ¹⁸ Kotoky, A. et al. (2020) : <http://bit.ly/AirCov>
British Airways : <http://bit.ly/RedPI> and <http://bit.ly/GovCondem>
- ¹⁹ T&E (2020) : <http://bit.ly/BailExp>
RAC (2020) : <http://bit.ly/ClimatAer>
Harvey-Scholes, C. (2020) : <http://bit.ly/BailGreen>
- ²⁰ En novembre 2020, il a été reconnu par la Commission européenne que "les émissions de l'aviation réchauffent actuellement le climat à un rythme environ trois fois supérieur à celui des seules émissions de CO₂", voir : <http://bit.ly/AVCo2>
- ²¹ Stay Grounded (2020) : <http://bit.ly/FSClimatel>
- ²² Gössling, S. et al. (2020) : <http://bit.ly/DistG>
- ²³ IEEP (2019) : <http://bit.ly/ClimJust>
- ²⁴ De Blas, I. et al. (2020) : <http://bit.ly/DecabLim>
- ²⁵ Stay Grounded (2017) : <http://bit.ly/GreenFlyR>
- ²⁶ rester-sur-terre.org/rapport-decroissance-du-transport-aerien/
- ²⁷ Horswill, I. (2020) : <http://bit.ly/ceovcon>
- ²⁸ GreenhouseThinkTank (2020) : <http://bit.ly/Invest0C>
- ²⁹ Responsible Travel (no date) : <http://bit.ly/OvrTourism>
- ³⁰ Il n'existe pas de données claires sur l'aviation militaire, mais ses émissions sont probablement importantes et pratiquement ignorées. *Scientists for Global Responsibility* estime que "les émissions de carbone des forces armées mondiales et de leurs industries d'équipement sont de l'ordre de 5 % du total mondial" : <http://bit.ly/MilitaryFootPrint>. Voir la soumission de *Rester sur Terre* au Dialogue de Talanoa de la CCNUCC demandant l'inclusion des émissions de l'aviation militaire dans les inventaires (2018) : <http://bit.ly/TanDialog>
- ³¹ Newell, P. et al. (2020) : <http://bit.ly/NewellP>
- ³² Sovacool, B. K. (2016) : <http://bit.ly/SovakoolBK>
- ³³ Siegner, K. (2019) : <http://bit.ly/CommunityResp>
- ³⁴ Keeley, G. (2020) : <http://bit.ly/RiotFossil>
- ³⁵ Voir par exemple les propositions pour un développement alternatif et la création d'emplois permettant de sortir de la dépendance au tourisme de masse dans les îles Canaries (2020) : <https://bit.ly/2McuAIE>
- ³⁶ Schweyvens R./ Movono A. (2020) : <http://bit.ly/3nZe770>
- ³⁷ Lukas Plan : <http://bit.ly/3o1kt6J>
- ³⁸ Deeside (2020) : <http://bit.ly/3c1D9Rs>
- ³⁹ Welcome to Berlin (2020) : <https://bit.ly/39UwAxc>
- ⁴⁰ See e.g. ElPlural (2020) : <http://bit.ly/39UwEwW>, Airliners (2020) : <http://bit.ly/3sNnyef>, Wüpper, T. (2020) : <https://bit.ly/36178F3>; Zeit (2020) : <http://bit.ly/3ixromZ>
- ⁴¹ Travelbook (2020) : <http://bit.ly/3bX99WM>
- ⁴² Une étude récente estime que la suppression des subventions publiques à l'industrie des combustibles fossiles et la mise en place d'une taxe sur le coût de la pollution pourraient rapporter 3 200 milliards de dollars par an, soit un peu plus que ce qui est nécessaire pour décarboner l'économie mondiale et lutter contre la dégradation du climat (1 à 3 000 milliards de dollars par an) : <https://bit.ly/2XYBF20>, p.15, 22
- ⁴³ Reuters (2020) : <http://reut.rs/3p5TmlX>
- ⁴⁴ Blas, E. et al. (2020) : <http://bit.ly/3sOxVhY>; Peeters, P. et al. (2017) : <http://bit.ly/2LWqILQ>
- ⁴⁵ Stay Grounded (2020) : <https://bit.ly/394Cjku>
- ⁴⁶ Bugault, O. (2019) : <http://on.mktw.net/3paENUs>
- ⁴⁷ Par exemple Cabin Crew United : <http://bit.ly/2NI0GSR>
- ⁴⁹ PCS (2020) : <https://bit.ly/391qA6B>
- ⁵⁰ Le parti de gauche en Allemagne suggère la création d'une entreprise publique regroupant les chemins de fer et la Lufthansa, pour mieux réaliser la transition dans le secteur des transports : <https://bit.ly/2M9A5HW>
- ⁵¹ Morgan, S. (2020) : <http://bit.ly/3ixlgev>
- ⁵² Voir par exemple l'étude allemande BUND des Amis de la Terre (2020) : <http://bit.ly/363JLLj>
- ⁵³ Soetens, A. (2015) : <http://bit.ly/39WeECe>
- ⁵⁴ Vieta, M. (2013) : <http://bit.ly/361hZyY>
- ⁵⁵ Han, S. et al. (2013) : <https://bit.ly/3iAnpGe>