



Montreuil, le 16 mars 2022

A l'attention des candidates et candidats à la Présidentielle

Madame, Monsieur,

Il n'est sans doute pas nécessaire d'insister sur la gravité de la crise que traverse aujourd'hui le transport aérien, l'épidémie et puis aujourd'hui, hélas, les conséquences des événements en Ukraine, venant clôturer une période déjà particulièrement éprouvante. Les chiffres sont désormais sur la place publique : le trafic aérien a été réduit de moitié en 2021 par rapport à 2019. En effet, la réduction de sièges a atteint respectivement 50% en 2020 et 40% en 2021, toujours par rapport à la référence pré-Covid 2019, tandis que les pertes globales du secteur s'élevaient respectivement à 372 milliards de dollars en 2020 et 324 en 2021, selon la même référence (sources OACI). Sans oublier, ce qui est au cœur des préoccupations, du désastre au niveau des emplois !

C'est pourquoi il nous est apparu indispensable de demander à ceux qui sollicitent les suffrages de nos concitoyens pour la prochaine élection présidentielle, leurs analyses mais surtout ce qu'ils feraient s'ils accédaient aux responsabilités.

Aux candidats républicains.

« Nous », c'est-à-dire un ensemble de militants, actifs comme retraités, CGT du secteur, qui se sont réunis à de multiples reprises dans le but de réfléchir à la situation tout en s'ouvrant autant que possible sur leur environnement.

S'interroger sur l'avenir de ce mode de déplacement ne signifie pas ignorer la problématique de l'environnement invoquée le plus souvent pour justifier des attaques absurdes contre le secteur. Chacun est conscient de l'urgence écologique, et au premier chef les salariés du transport aérien. Pour autant, sa prise en compte nécessaire, pour la survie de l'écosystème, ne peut pas passer par des formules cataclysmiques mettant les avions par terre, les passagers sans alternative crédible et les salariés au chômage.

Non à l'écologie punitive et à la « flygskam » ! Nous ne pouvons accepter la stigmatisation de l'aérien qui certes représente 2 % des émissions de CO², mais qui reste en deçà des activités du textile ou d'internet, qui elles pèsent pour près de 8% des émissions de CO² pour la première et 4% pour la seconde. Pourtant ces activités ne font pas l'objet d'un tel acharnement, ni de mesure visant à réduire leur activité au détriment de l'emploi.

Car c'est aussi mettre en danger les capacités de déplacements avec toutes ses conséquences en matière de régressions des échanges économiques (fret aérien, mais aussi trafic « affaires » - celles-ci ne sauraient se limiter aux vidéo-conférences ! - ; déplacements pour convenances personnelles,

au premier rang desquels le tourisme, dont on sait le poids qu'il pèse dans l'économie de notre pays, premier importateur au monde dans ce domaine...). Une réflexion sérieuse est indispensable. Quel transport aérien pour « le Monde d'après » ?

Prendre en compte, à la fois, et la nécessité absolue de maintenir le transport aérien et de lutter pour l'amélioration de l'évolution de notre environnement, au sens large, c'est commencer aujourd'hui de repenser l'avion lui-même comme son système d'exploitation.

Si l'objectif réel est de concilier l'aviation avec l'écologie et non pas faire une politique de « Green Washing », il est évident qu'il est nécessaire de remettre en place une régulation du secteur. Le capitalisme est incompatible avec l'écologie. L'ouverture à la concurrence multiplie les opérateurs, les lignes et les fréquences, tire les conditions sociales des salariés du secteur vers le bas et dégrade la qualité du service rendu. Seule la régulation du secteur peut contrer ses phénomènes issus des politiques capitalistes.

Ce dont il est question c'est bien de développer « l'avion vert », s'appuyant le plus vraisemblablement sur la filière hydrogène ... En mettant en œuvre les moyens indispensables, que ce soit au niveau national comme européen, en s'appuyant sur les savoir-faire et les moyens d'ores et déjà développés chez nous. Il en va de l'avenir de la construction aéronautique, à l'heure où nos capacités industrielles constituent un enjeu vital. Il s'agit bien là d'un des programmes prioritaires sur lequel nous nous devons de concentrer tous nos efforts, comme nous nous apprêtons à le faire par exemple pour les batteries et les circuits imprimés, en nous appuyant sur l'expérience et le savoir-faire développé dans le secteur qui a su nous conduire aux toutes premières places mondiales (Airbus ; Ariane ...).

Ce dont il est question c'est d'interroger les caractéristiques propres du transport aérien pour le faire évoluer de manière positive (équilibre Long-courrier – moyen- courrier ; politiques aéroportuaires ...). Ce dont il est question, c'est de penser globalement les déplacements dans une approche multimodale régulée et complémentaire, dans laquelle l'Etat se doit de reprendre la place qu'il n'aurait jamais dû quitter.

Il n'y aura pas en effet de solutions qui ne passent par la mise en œuvre d'une véritable politique d'Etat. L'Etat qui doit certes, dans ce domaine comme dans tous les autres, assurer ses responsabilités régaliennes -défense, sécurité nationale ...- mais aussi aménagement du territoire, animation de l'activité économique... Dans une approche globale, collective, cohérente des politiques de déplacements, tous modes confondus dans un recours raisonné à la multimodalité. Plus largement, il doit assumer d'être seul porteur de l'intérêt collectif et à ce titre, constituer un pôle cohérent, autour du transporteur majeur du pavillon et d'un réseau équilibré et structuré de plateformes aéroportuaires et de moyens de déplacement complémentaires ou alternatifs.

Et ce dans un schéma stratégiquement et nationalement élaboré dans le cadre de nouveaux droits et de nouveaux pouvoirs démocratiques des salariés et des usagers du secteur sur l'organisation, le fonctionnement et la gestion du Transport Aérien.

Mais la mobilisation ne saurait se restreindre à nos frontières nationales. S'il est essentiel que les forces de l'Etat soient mobilisées, le devenir du transport aérien est indissociable de la réorganisation des échanges mondiaux auxquels il contribue largement et qui dépasse les strictes limites de la stricte action nationale. Gestion des droits de trafic et des créneaux aéroportuaires, sécurités des vols, lutte contre les pavillons de complaisance et proscription de « l'ubérisation » ... : voilà des objectifs qui ne sauraient se concevoir également sans une approche européenne construite et pilotée.

Assumer ce qu'a été notre passé professionnel c'est bien évidemment d'abord faire de l'approche sociale, c'est-à-dire de la question de l'emploi, en termes quantitatifs mais aussi qualitatifs, un objet

essentiel. Car tout ceci redessine un nouveau monde de l'emploi des compétences, la nécessité de former de très nombreux travailleurs à de nouveaux métiers indispensables à la transformation écologique du secteur.

Plus généralement, mettre en place le transport aérien du « Monde d'après » prendra du temps. Il convient donc de « gérer la transition », afin de déboucher sur une solution stable, durable sans pour autant sacrifier dramatiquement la phase intermédiaire ! Pas d'écologisme régressif ni punitif ... Comment gérer la phase transitoire s'il est indispensable de la mettre en œuvre le plus rapidement possible ?

L'ampleur des investissements à réaliser conduit à réfléchir sur l'interpellation des banques et la BCE pour qu'elles s'engagent dans leur financement.

Mettre en œuvre maintenant la construction du transport aérien de demain répondant aux exigences de l'environnement mais aux besoins réels des populations, gérer la transition sans céder aux mirages d'une idéologie écologique mal maîtrisée, idéologique et excessive, ne tenant pas compte des réalités héritées, coordonner la complémentarité des modes de transport, réactiver le rôle de l'Etat et reconstituer un système de régulation en France, en Europe et dans le reste du monde, le tout intégrant en première intention la composante sociale : partagez-vous ces objectifs et comment entendez-vous, par la politique que vous souhaiteriez mettre en œuvre, contribuer à leur réalisation ?

En espérant que vous voudrez bien nous faire part de vos positions et propositions et contribuer ainsi au débat démocratique préalable indispensable à toute consultation réellement démocratique c'est-à-dire éclairée.

En vous remerciant par avance de votre réponse,

Le Collectif de réflexion Actifs / Retraités sur le Transport Aérien

Laurent DAHYOT
Secrétaire Général
CGT et UGICT AIR France

Yvon TOUIL
Secrétaire Général
USRAF CGT

Patrick NOSZKOWICZ
Secrétaire Général
UFRT CGT