

ANNEXE 1 à la fiche d'observations n° 7/10

Plafonnement et réduction du trafic aérien : une nécessité sociétale

L'association EPBE conteste le chantage à l'emploi en cas de plafonnement et de réduction du trafic aérien.

Le secteur de l'aviation englobe 5 secteurs : la construction aéronautique et spatiale, le **transport aérien de passagers, le transport aérien de fret**, les services auxiliaires de transports aériens et la réparation et maintenance des aéronefs.

A) Monsieur Vincent Mazuy, responsable secteur transport aérien au sein de la société Secafi (groupe Alpha) dans une chronique publiée en janvier 2023, dans la revue actuel RH des éditions législatives écrit :

« A plus long terme, les perspectives d'évolution du transport aérien et de ses emplois, en particulier au sein des économies matures, sont plus que jamais sujettes à l'incertitude en raison du réchauffement climatique et des engagements pris par la profession de réduire de 50 % les émissions de CO2 du secteur d'ici 2050. **En l'absence de perspectives crédibles en matière de solutions décarbonées pour assurer les besoins actuels et futurs, la réduction du trafic aérien apparaît ainsi comme une des possibles voies d'adaptation. »**

B) La société SECAFI groupe ALPHA (expertise comptable, diagnostic emploi) dans 2 études « Prospective sur l'évolution de l'emploi dans le secteur aéronautique et l'aérien en France Synthèse » (septembre 2021) explique cette évolution sur les 10 dernières années et à l'avenir. Elles ont été réalisées pour le compte du réseau action Climat et de transport environnement.

a) Les rédacteurs précisent les faits suivants :

1)" Dans le transport aérien, l'emploi a diminué de 17 % ces dix dernières années, malgré un trafic aérien en hausse au niveau national et mondial".

2) "Depuis 10 ans, les recrutements sont très faibles dans les compagnies aériennes, notamment chez Air France."

3)" Des destructions d'emplois considérables malgré les aides de l'Etat »
« Les deux secteurs clefs de l'aviation ont annoncé, entre janvier 2020 et mars 2021, des suppressions d'emplois nettes de l'ordre de 6,5 % de l'emploi pour la construction aéronautique et de 13,6 % de l'emploi pour le transport aérien de passagers. "

"Dans un deuxième temps, des plans de suppressions d'emploi ont été mis en œuvre, mixant dans la plupart des cas, départs volontaires et départs contraints".

b) Ils concluent :

"A long terme, un ralentissement de l'activité inévitable pour respecter les objectifs de décarbonation « :

« Les résultats montrent que, même dans ce scénario le plus optimiste, la décarbonation uniquement par la technologie ne permettrait pas de concilier la poursuite du rythme de croissance du trafic antérieur au Covid et l'engagement du secteur de réduction en 2050 de 50 % des émissions de CO2. »

« Il y aurait alors deux possibilités : la première serait que le secteur ne tienne pas ses engagements dans la mesure où ils ne sont juridiquement pas contraignants. **La seconde possibilité serait de réduire le trafic aérien. Plus cette réduction serait tardive et brutale, plus les effets sur l'emploi seraient rapides et difficiles à gérer socialement"**

c) les métiers dans le transport aérien : La mobilité interne et externe :

« Dans **le transport aérien**, l'analyse sur 10 ans de la répartition des métiers montre que trois familles de métiers ont diminué : **les professions intermédiaires (commerciaux, administratifs), les employés et les ouvriers**, du fait de la politique de réduction de coût des compagnies aériennes. Ces fonctions ont particulièrement été ébranlées par la crise sanitaire mais on peut considérer que l'ajustement n'est pas fini. Néanmoins, **ces types d'emplois sont plus facilement transférables vers d'autres secteurs du fait de leurs compétences transverses.** »

« Dans **le transport aérien**, les possibilités de reconversion en interne sont **moins nombreuses**, étant donné que l'emploi dans sa globalité y diminue depuis plusieurs années. Néanmoins, Air France s'est aussi lancé dans un plan de mobilité interne ».

Enfin, selon ces auteurs, il existe des compétences transverses dans l'aéronautique qui favorisent **des reconversions externes vers des secteurs plus durables** : électricité, ferroviaire énergies renouvelables, santé et recherche dans le domaine médical, rénovation énergétique etc....

C) Le rapport du collectif (Syndicats, salariés de l'aéronautique, anciens salariés, associations : « Pensons l'Aéronautique de Demain » (PAD) : » Moins d'avions/ plus d'emplois du 31/08/2021 :

« Recommandations pour une transformation en une région écologiste, égalitaire, épanouie ».

Ce rapport concerne la région de l'Occitanie mais les recommandations peuvent s'appliquer, incontestablement à la région Nouvelle Aquitaine (région bordelaise).

« Le collectif PAD (Pensons l'Aéronautique pour Demain) rejoint ainsi les partisans de la sobriété et prétend la nécessité de diminuer le niveau de trafic aérien mondial. Baisser le trafic implique une baisse du nombre d'avions en exploitation »

« 3. La baisse du trafic aérien, une nécessité »

« Puisque le secteur de l'aérien doit fortement baisser son niveau d'émissions carbone d'ici 2035 et qu'aucun moyen technologique ne permet la baisse dans les proportions nécessaires, nous concluons dès lors qu'il est nécessaire de baisser le niveau de trafic aérien mondial. Ce besoin est d'autant plus avéré que le secteur aérien contribue également au réchauffement climatique par la génération de traînées de condensation, de cirrus induits et de dérivés des oxydes d'azote (NOx) survenant par combustion du kérosène en altitude. Ces émissions non-CO2 contribuent significativement au réchauffement climatique mais ne font pas l'objet de plan de réduction d'émissions par les institutions du secteur. »

« 5.4. La transition écologique, une double opportunité pour l'emploi »

« 5.4.1. Opportunité de création d'emploi en quantité »

« Alors que nous avons souligné la baisse d'activité inévitable que va subir la région dans le secteur aéronautique, et indiqué le besoin de diversifier ou reconvertir en nombre les salariés du secteur, **la transition écologique apparaît**

comme une opportunité d'emplois massifs. Le constat est partagé par une majorité d'organismes, quel qu'en soit le périmètre d'études :

- L'OIT (Organisation Internationale du Travail, dépendant de l'ONU) identifie en 2018 une création de 24 millions d'emplois au niveau mondial dans l'objectif de respecter les accords de Paris limitant le réchauffement climatique. 6 millions d'emplois étant perdus en corollaire dans les secteurs polluants, ce sont au final 18 millions d'emplois nets qui sont créés par une transition énergétique mondiale ».
 - ✓ A l'échelle Européenne, la BEI (Banque Européenne d'Investissement) fait état dans son enquête sur le climat 2018-2019 de débouchés sociaux économiques d'ampleur pour le secteur des énergies renouvelables : à horizon 2050, la création d'emplois dans les énergies renouvelables peut largement compenser les pertes d'emploi dans le secteur des combustibles fossiles et permettre un gain net de 10,4 millions d'emplois”.
- Enfin au niveau national, l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise des Énergies) rappelle que “l'évaluation macroéconomique réalisée par le ministère de l'Environnement avec l'ADEME à l'échelle nationale montre un effet net créateur d'emplois des politiques bas carbone de l'ordre de 400 000 emplois supplémentaires entre 2015 et 2035”.

« Sans s'arc-bouter sur les chiffres, nous soulignons ici un consensus large sur le fait que la transition énergétique, bien que faisant perdre des emplois dans les secteurs polluants comme celui de l'aéronautique, est largement créatrice d'emploi ».

« Si les propositions faites dans ce rapport ou par le passé par d'autres organismes ou ONG défendant le respect de l'environnement peuvent avoir un impact négatif sur un secteur économique ou industriel précis, le bénéfice net en termes de création d'emplois est à apprécier dans sa globalité. A la lumière de cette analyse, nous déplorons que de nombreuses propositions faites par la Convention Citoyenne pour le Climat aient été rejetées (ou soient bien parties pour l'être, en l'état), dont certaines parce qu'elles ont été jugées trop négatives sur l'emploi ».

D) L'association « VILLE et AEROPORT » :

En novembre 2023 cette association regroupant des élus préconise :

« **Enjeux liés à la décarbonation du secteur aérien en France**

Au-delà du recours aux carburants d'aviation durables, l'Etat doit organiser la baisse du trafic aérien

Pour décarboner le secteur aérien, les professionnels et les pouvoirs publics font le pari des carburants d'aviation durables (CAD) et une croissance plus lente du trafic. Oui, mais... les ressources nécessaires pour produire ces CAD en quantité suffisante sont colossales et cela aurait un impact trop important sur l'économie. De fait, il apparaît nécessaire d'avoir un État stratège qui organise la baisse du trafic aérien. Ville et Aéroport considère comme l'ADEME qu'on ne peut atteindre la neutralité carbone sans réduire le trafic aérien. Le besoin d'énergie décarbonée n'est pas soutenable compte tenu des gisements disponibles. C'est pourquoi il s'avère nécessaire de maîtriser la demande en définissant une baisse de trafic de x%/an d'ici 2050. Il faut également instaurer une fiscalité incitative à la maîtrise de la demande ».

Les communes et maires des villes d'Eysines, Mérignac et Le Haillan figurent dans les adhérents de cette association. Ils revendiquent la baisse du trafic aérien.

E) Sur le conseil de PARIS le 7 juin 2023 : « Emet le vœu que la Ville de Paris :

- Plaide auprès de l'Etat et des gestionnaires d'aéroports de Roissy-Charles de Gaulle, Orly, Le Bourget et Beauvais-Tillé en faveur d'une baisse de 12% des créneaux d'atterrissage et de décollage par rapport aux niveaux de 2022 dès 2025, jets privés inclus, puis d'une baisse progressive compatible avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Plan Climat ;
- Mette en place, avec la Région et l'État, un plan de transformation du secteur aérien à l'échelle de l'Île-de-France pour accompagner la bifurcation du secteur et les reconversions ;
- Intègre au Plan Climat une estimation des émissions de gaz à effet de serre émis lors des voyages aériens des touristes en visite à Paris ».

F) La Cour des Comptes, en octobre 2023, souligne un risque de dépendance de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac vis-à-vis des compagnies low cost :

« Initialement minoritaire, le trafic apporté par les trois compagnies low cost « aidées » représente aujourd'hui deux tiers du trafic de la plateforme. Cette situation crée pour la société un risque de dépendance, associé à l'éventualité qu'une de ces compagnies quitte subitement la plateforme si le niveau d'aide ne lui semble pas suffisant. **La stratégie de développement précédemment axée sur les volumes et le low cost** rencontre aujourd'hui pour la SA des limites dues en partie à son succès même. Une réorientation de la stratégie commerciale visant à une diversification des flux et davantage axée sur la qualité serait plus conforme à la nouvelle vision que la direction actuelle de l'aéroport entend mettre en œuvre pour la plateforme ».

Nous insistons sur la réduction du trafic aérien pour les compagnies low cost.

G) Les Pays-Bas ont suspendu la décision de plafonnement jusqu'à la décision de la Cour de cassation saisie par des compagnies aériennes contre l'arrêt de la cour d'appel d'Amsterdam qui avait avalisé la décision de plafonnement du gouvernement. Nous ignorons la motivation de la lettre de la commission européenne. De plus, les Pays-Bas sont en période électorale.

Après une réduction des effectifs sur 10 ans avant septembre 2021 alors que le secteur du transport aérien était en plein essor ! en 2023, Il y a donc urgence à réduire le trafic aérien pour limiter les conséquences néfastes sur l'emploi.

De plus, Il y a urgence de réduire les nuisances sonores et les atteintes à la qualité de l'air et sur le climat.

Il existe des possibilités de reclassement et de mobilité en interne et en externe pour les salariés, compte tenu de la nature des emplois.

Il faut lutter contre le dumping social et environnemental des modèles low cost.

« MOINS D'AVIONS/ PLUS D'EMPLOIS »

Monique GUEDON,
Présidente

Le 30/11/2023