

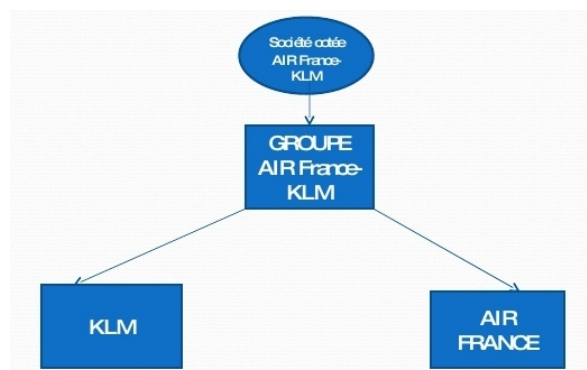
L'avenir du transport aérien, le cas Air France

On ne peut parler du transport aérien à Toulouse sans évoquer l'épopée de l'Aéropostale qui a été intégrée dans les années 30 au sein de la nouvelle compagnie Air France, elle-même nationalisée au lendemain de la seconde guerre mondiale. Elle participe alors au développement de l'industrie française, puis européenne avec l'arrivée des Caravelle, puis du Concorde et des premiers Airbus A300. Dans le cadre d'un marché réglementé, elle prospère et affiche d'excellents résultats financiers à la fin des années 80.

Dès 1990, à l'instar de la dérégulation du marché américain, la libéralisation totale du secteur s'accélère et en 1993 éclate le plus grand conflit social qui paralyse la compagnie pendant plusieurs semaines. La "dynamique de Maastricht" s'impose toutefois et les décisions et directives se multiplient en particulier dans le domaine des transports. Air France sera privatisée et cotée en bourse en 1999 par le gouvernement de la gauche plurielle (PS-PCF-Verts) conduit par Lionel Jospin. Le ministre chargé des transports, Jean-Claude Gayssot (PCF), permettra l'ouverture du capital d'Air France aux capitaux privés et à ses salariés « *pour relancer l'entreprise* ». Ce gouvernement de la gauche plurielle privatisera à tout-va et Lionel Jospin, candidat à la présidentielle de 2002, sera éliminé au premier tour...

La libéralisation du transport aérien européen est totale dès 1997 et toute compagnie européenne peut, depuis lors, proposer des vols sur n'importe quelle liaison, aussi bien entre deux pays qu'au sein de chaque pays membre, à des prix qui doivent résulter, en principe, du libre jeu de la concurrence. Il est facile de comprendre comment les compagnies "low-cost" ont pu prospérer sur ce terrain.

Face à cela, les compagnies historiques ont cherché à se consolider et en 2004 suite à la fusion-absorption de la compagnie néerlandaise KLM avec Air France, les deux entités se regroupent au sein de la holding Air France/KLM.



En février 2019, dans un contexte déjà affirmé de retour des souverainismes nationaux, une montée dans le capital de la holding par rachat d'actions de la part du gouvernement néerlandais, a été considérée comme hostile par la classe politique et la presse économique françaises, mais justifiée par Wopke Hoekstra, le ministre des Finances néerlandais, par la volonté « *d'exercer une influence directe sur les évolutions futures de la société holding Air France/KLM, pour s'assurer que les intérêts publics néerlandais sont garantis de manière optimale* ».

Après cette opération, les principaux actionnaires se répartissent entre les États français (14,3 %) et néerlandais (14 %), les compagnies partenaires Delta Airlines (8,76 %) et China Eastern Airlines (8,8 % à travers sa filiale luxembourgeoise), les salariés Air France (3,9 %) et les pilotes KLM (2 %) mais aussi des fonds de pension anglo-saxons entrés début 2020, en février pour Donald Smith & Co (5,2 %) et en mars pour Causeway Capital (5,02 %).

Alors que la compagnie n'a pas versé de dividendes depuis plus de 10 ans, cette montée au capital des fonds de pension au-delà du seuil de 5 %, ce qui leur donne un siège au Conseil d'Administration, peut surprendre. Elle pourrait toutefois s'expliquer en raison de la baisse de près de 60 % de la valeur de l'action depuis le début de l'année et être considérée comme une action spéculative en vue d'un rebond attendu ; mais aussi par le fait que le patron d'Air France avait peut-être besoin de soutien au Conseil d'Administration pour empêcher une renationalisation même temporaire de la compagnie.

Après avoir rapidement contextualisé la situation du point de vue historique et institutionnel, faisons un point sur l'évolution du marché.

L'évolution de la demande pour le transport aérien

Nous reprendrons ici l'essentiel de ce que nous avons développé dans la note "Toulouse, le syndrome Détroit ?" ¹.

En 2018, 4,3 milliards de passagers ont embarqué sur l'une des 1 300 compagnies aériennes à travers le monde. Plus que le nombre de passagers en valeur absolue, c'est la croissance fulgurante du secteur qui frappe. Tous les 15 ans, le transport aérien a vu doubler son nombre de passagers. En 2018, plus de 38 millions de vols commerciaux transportant des passagers, ont été réalisés vers l'un des 3 500 aéroports de la planète.

En dépit de profits relativement faibles, rien ne semblait arrêter la croissance du secteur aérien. Selon les prévisions réalisées par Boeing et Airbus avant la crise actuelle, à l'horizon 2037-2038 les compagnies aériennes devaient transporter plus de 8 milliards de passagers par an – soit deux fois plus que le nombre actuel. Un petit accroc toutefois, la prise de conscience progressive des voyageurs face aux effets écologiques néfastes du transport aérien qui s'est déjà traduite en 2019 en Suède par une diminution de 4,5 % des vols par rapport à l'année précédente.

Selon une étude de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) datant de 2018 sur le transport aérien en France, la clientèle des compagnies aériennes est une clientèle qui voyage majoritairement, à 48 %, pour des motifs de loisirs (vacances, achats, événements sportifs ou culturels), les motifs professionnels représentant 25 % des voyages et les motifs privés 22 %.

Pour Didier Arino, Directeur général du réseau Protourisme et consultant pour de nombreux médias, que nous avons contacté le 21 avril : « *La crise du transport aérien avait déjà commencé avant la crise actuelle comme le montre la chute marquée des voyages en Asie constatée en 2019* ». Celui-ci enfonce le clou voyant dans la situation actuelle et à venir d'autres menaces : « *Les crises sanitaires liées à des pandémies virales qui ne font sans doute que commencer [...] et d'autres tendances lourdes qui vont aussi impacter le secteur comme la désaffection d'une partie notable de la jeunesse envers l'utilisation de l'avion, déjà constatée dans certains pays du nord de l'Europe et liée à la prise de conscience de la crise climatique et des dangers qu'elle fait peser. Même le secteur des déplacements professionnels, souvent rentable pour les compagnies, va être touché et les visioconférences qui connaissent aujourd'hui une progression fulgurante vont sans doute être appelées à devenir la "norme". Si on ajoute à ce tableau la crise économique profonde qui s'annonce, il semble difficile d'imaginer que le secteur du transport aérien puisse rebondir de manière significative* ».

Les compagnies aériennes se sont retrouvées en première ligne en raison de leur capacité involontaire et foudroyante à diffuser le virus. Dans les années qui viennent, reviendra-t-on à la

¹<https://www.amis.monde-diplomatique.fr/Toulouse-le-syndrome-Detroit.html>

“normale”, c’est-à-dire à une croissance du marché aérien selon les critères du seul libéralisme économique ? Si c’était le cas, ce retour au rythme de croisière d’avant-crise porterait le risque de nouvelles crises pandémiques mondiales. De nombreuses souches de coronavirus ne demandent en effet qu’à s’activer. De manière structurelle, la pression anthropique sur les milieux naturels et ruraux rapproche les hommes et les animaux et favorise ainsi le franchissement de la barrière des espèces par les virus.

Dans ce contexte, l’hypothèse la plus vraisemblable semble donc être, a minima, un arrêt de la croissance sans fin du nombre de passagers ; ce qui ne peut qu’accentuer les difficultés des compagnies aériennes.

Bref panorama du secteur

Avec des résultats d’exploitation qui tournent autour des 5 % du chiffre d’affaires, le secteur reste fragile et particulièrement sensible aux variations du coût du carburant, mais aussi aux crises financières comme ce fut le cas en 2008-2009 qui a vu un nombre très important de faillites.

Bien qu’aucune crise majeure n’ait eu lieu en 2019 et donc avant même la crise du Covid-19, ce fut une année difficile pour l’aviation civile, principalement en raison de la pression concurrentielle et 23 compagnies dans le monde ont arrêté leur activité dont deux françaises, Aigle Azur et XL Airways, laissant de nombreux touristes en carafe et faisant pendant plusieurs jours la une des journaux. En janvier 2020 Norwegian Airlines, Alitalia, Thai Airways étaient à leur tour considérées comme étant en grandes difficultés.

Aujourd’hui, alors que la crise du coronavirus cloue au sol la totalité des flottes, le Financial Times cite un rapport publié le 16 mars par le Centre for Aviation, un groupe de conseil et d’analyse australien, qui estime que d’ici la fin du mois de mai, la plupart des compagnies seront en faillite et ajoute *“Il est indispensable, si l’on veut éviter la catastrophe, que les États et le secteur agissent, dès maintenant, de manière coordonnée”*. Certains gouvernements ont déjà annoncé des mesures pour soulager les compagnies aériennes en difficulté ; c’est le cas de l’Italie qui a prévu de nationaliser Alitalia en juin et, aussi, de la France.

La situation d’Air France

Pour Air France/KLM, c’est Benjamin Smith qui préside le groupe depuis août 2018, avec comme objectif d’améliorer les résultats opérationnels (il avait promis de verser des dividendes à partir de 2022). Cette politique passait en particulier par des suppressions de poste à travers des “plans de départ volontaire” ainsi que par des délocalisations d’activités administratives en Hongrie ou en Inde.

Durant la période confinement et en raison de la fermeture des frontières, Air France assurait moins de 10 % de ses vols, pour la continuité territoriale et des rapatriements ainsi que quelques vols intérieurs (un vol par jour entre Roissy et Blagnac par exemple). Il a donc été décidé de mettre au chômage partiel 80 % des 45 000 salariés à compter du 23 mars pour une durée maximale de 9 mois. Cette mesure concerne tous types de personnels qui subissent une baisse d’activité, qu’ils soient dans l’opérationnel ou les fonctions supports. La Direction d’Air France prévoit qu’ils travaillent à 20 % d’un temps plein, soit un jour sur cinq, tout en conservant 70 % de la rémunération brute (soit 84 % de leur salaire net) ; en revanche selon Laurent Mauduit de Médiapart *« Le patron de la compagnie a annoncé qu’il réduisait son salaire fixe de 25 % et qu’il renonçait à son salaire variable. Mais il a omis de préciser qu’il va garder, en accord avec Bercy, son colossal bonus de 2 millions d’euros par an »*.

Du point de vue opérationnel, la compagnie prévoit de passer progressivement, au mois de juillet, à 30 % de son programme de vols. Ce qui suppose la réouverture de certaines frontières, dans et hors l'Union européenne. Depuis le 11 mai, elle augmente progressivement le nombre de rotations entre Paris et les aéroports de Nice, Marseille et Toulouse. Toutefois, selon le journal "Les Echos" daté du 7 mai, « *En 2021, le groupe prévoit une offre en baisse de "au moins 20 %", ce qui se traduira, comme partout ailleurs, par des retraits d'avions de la flotte et des réductions d'effectifs* ».

Après plusieurs plans de réduction des effectifs, au niveau national, Air France représente un peu moins de 45 000 emplois ; À Toulouse, le deuxième site après l'Île-de-France, travaillent environ 1500 personnes réparties dans les services supports (commercial, paye, formation, informatique...) à Lardenne et au Chapitre, à l'aérogare où le personnel n'est plus qu'à 10 % d'activité ainsi qu'au Centre Industriel de Toulouse Croix du Sud à Blagnac qui n'assure plus que des opérations de maintenance courante et de stockage d'avions immobilisés.

À noter aussi qu'Air France a signé, en janvier 2020, une commande de 60 avions A220 en vue de renouveler sa flotte de A319 et A320. Cet appareil, considéré comme plus économique, moins bruyant et avec 20 % d'émissions de CO2 en moins, est issu d'une filiale du constructeur canadien Bombardier dont Airbus a pris le contrôle majoritaire en 2017. Pour des raisons de rentabilité, les quadriréacteurs A340 et A380 devaient aussi être prochainement remplacés.

Par ailleurs et pour faire face à la concurrence des compagnies à bas-coût, Air France a créé deux filiales ; en 2006 Transavia France en partenariat avec la filiale néerlandaise Transavia de KLM et Hop en 2013, cette dernière regroupant alors diverses compagnies régionales (Britair et Regional Airlines en particulier).

Sans oublier que plusieurs autres compagnies ont leur siège social en France et représentent plus de 3000 emplois ; ce sont en particulier Air Caraïbes et Corsair, le patron de cette dernière ayant annoncé le 19 avril la mise en retraite anticipée de ses trois Boeing 747.

Sortir de la crise

Face à cette situation, Benjamin Smith a déclaré dans un communiqué en date du 9 avril « *Il est aujourd'hui clair qu'un soutien des deux gouvernements français et néerlandais est nécessaire pour faire face à nos besoins de liquidités et nous permettre de poursuivre nos activités quand la crise sera terminée* ».

Mais selon Fabrice Gliszczynski du journal La Tribune : « *Le groupe français ne va pas se contenter d'une aide du gouvernement. Ben Smith, le directeur général d'Air France-KLM, veut "changer de modèle" et "reconstruire" Air France. Pour cela, il veut accélérer le plan, déjà très ambitieux, qui était prévu jusque-là en le réalisant non pas en cinq ans mais en deux ans. La restructuration du réseau intérieur sera le principal défi de ce plan* ». En clair, c'est la mise en œuvre de la tristement célèbre "stratégie du choc".

KLM a annoncé dès le mois de mars la suppression de 1500 à 2000 emplois ; et d'après le magazine Forbes de nombreux licenciements ou départs volontaires devraient être annoncés prochainement à Air France : 6000 employés dont 3000 PNC (navigants) et une retraite anticipée pour les salariés ayant plus de 55 ans. Cette annonce a toutefois été démentie par la Direction.

En revanche, la restructuration d'Air France en France et en Europe s'accélère. Le Président vient de nommer son bras droit, Angus Clarke, numéro 2 de la compagnie française et s'est engagé auprès de l'État à renouveler 25 % de ses managers d'ici 2024 sans privilégier les Français².

²<https://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/ben-smith-reprend-en-main-la-direction-d-air-france-1916197.html>

L'État français pour sa part a octroyé un prêt de 7 milliards d'Euros au groupe, en lui recommandant d'être "écologiquement responsable" et il semble que les Pays-Bas pourraient proposer aussi 2 à 4 milliards d'Euros de prêt.

Comme le précise la CGT dans un communiqué, le prêt de l'État ressemble bien à un cadeau empoisonné : *« L'État annonce voler au secours d'Air France et de ses salariés, mais ne fait que jeter la compagnie en pâture aux banques et ses personnels à l'austérité de la Direction de la compagnie. 4 Milliards d'Euros de prêts bancaires garantis à 90 % par l'État à rembourser en 4 ans, à raison de 1 milliard par an alors qu'en 2019 il a été dégagé 200 millions seulement, avec des taux majorés si le remboursement n'est pas effectué à échéance auxquels s'ajoutent 3 milliards de prêts directs de l'État sous couvert de conditions ».*

C'est aussi l'analyse que fait le syndicat Sud-aérien : *« Le plan censé sauver Air France est un vaste plan ultralibéral qui vise à continuer à casser la compagnie et ses emplois. L'État français, qui représente 14.3 % du capital d'AF/KLM et paie déjà les salaires au travers du chômage partiel jusqu'à 4,5 fois le smic mensuel, ce qui représente environ 2 milliards sur 9 mois (financé à un tiers par nos cotisations Assedic et deux tiers par nos impôts), va prêter 3 milliards directement à AF et garantir un prêt de 4 milliards (dont on ne connaît pas le taux), accordé par un consortium de banques, qui lui-même aura emprunté cet argent à la Banque Centrale Européenne à un taux à zéro %... Que du bonheur... mais à quelles conditions ? ».*

Ce syndicat précise par ailleurs que le prêt d'État de 3 milliards serait prévu sur une durée de six ans avec un taux d'intérêt supérieur à 5 % ; il considère que les conditions de rentabilité qui lui sont imposées seront liées à la mise en œuvre *« d'un plan de croissance de Transavia (filiale low-cost, salaires low-cost, statuts low-cost) ».*

Cette situation dans laquelle l'État semble mettre la compagnie dans les mains des marchés financiers ne peut que nous interpellier en tant que citoyens car, non seulement cela va être la source d'une énorme casse sociale mais aussi parce que cela représente un risque majeur de perte de contrôle d'une entreprise absolument stratégique pour la nation.

Quels scénarios pour la suite ?

Les attentats du 11 septembre 2001 ont conduit à la réorganisation complète de la sécurité du transport aérien face aux possibilités d'attentat ; et, dans le cadre de la crise du Covid-19, *« le contrôle de l'état de santé des passagers sera l'élément clé du redémarrage »* selon l'IATA, l'Association Internationale du Transport Aérien. La crise actuelle amènera-t-elle de nouvelles normes et de nouveaux contrôles des passagers pour s'assurer de leur état sanitaire ? C'est vraisemblable.

Dans les premiers mois qui ont suivi les attentats de septembre 2001, la baisse massive du trafic aérien avait été à l'origine de la chute de grandes compagnies aériennes – ce qui a mis sur le marché de l'occasion une grande quantité d'avions et favorisé le développement des compagnies à bas coût – parmi lesquelles Swissair et Sabena. Si la Belgique et la Suisse ont alors accepté de perdre leur pavillon, qu'en sera-t-il aujourd'hui au sein de l'Europe dans un contexte de repli national où chaque pays cherche à préserver sa souveraineté ?

Est-ce que les États reprendront le contrôle de leurs compagnies nationales et dans ce cas l'État français, convertira-t-il son prêt en une prise de participation (majoritaire ?) ou bien même renationalisera-t-il Air France ? Quid alors de KLM ? Et des accords avec Delta et China Eastern ?

Si des compagnies aériennes font faillite, y aura-t-il des concentrations autour d'acteurs historiques qui réussiraient à se relever ou est-ce que ce seront des acteurs financiers qui prendront le contrôle du secteur ?

Pour faire simple qui, des banques ou des pouvoirs publics, sortiront du marasme le transport aérien ? Et à quelles conditions sociales et écologiques ?

Plusieurs organisations écologistes et humanitaires, telles que Greenpeace, Oxfam, Les Amis de la Terre, Youth for Climate, mais aussi Attac, font pression pour que les aides d'État aux entreprises soient soumises à des conditions d'objectifs climatiques. Les compagnies aériennes sont particulièrement concernées par ce plan d'aide.

Greenpeace souligne que les émissions de gaz à effet de serre du trafic aérien sont celles qui ont le plus augmenté en Europe au cours des dernières décennies et qu'il est inconcevable de renflouer ce secteur d'activité sans conditions.

De toute évidence, la responsabilité des États quant aux objectifs de diminution des gaz à effet de serre devrait les amener à une régulation du secteur qui ne pourrait se faire au mieux que dans un cadre de coopération internationale ; on en perçoit peut-être les prémices :

- en mars 2019, le parlement néerlandais demandait la fermeture de la liaison aérienne Amsterdam- Bruxelles (200km) ;
- toujours en 2019, les Pays-Bas voulaient aussi amener l'Europe à taxer le transport aérien en révisant la fiscalité en vigueur pour le secteur, en particulier sur le kérosène et la TVA ;
- en France, en réponse au prêt de l'État, une meilleure coopération entre la SNCF et Air France pour les trajets de moins de 3 heures est demandée (ex : suppression des vols Paris-Bordeaux ou Paris-Nantes vers Orly), une filiale commune serait même envisagée.

Pour Toulouse, cette orientation repose la question de la LGV vers Paris (qui mériterait une note dédiée) ; mais si aucune autre disposition réglementaire n'est prise sur les autres destinations en court courrier, le retrait d'Air France pourrait aussi faire la part belle à la concurrence des compagnies à bas-coût...

Et les compagnies à bas-coût, les “low-cost” ?

Avec plus de 150 millions de passagers transportés en 2019, Ryanair est devenu le premier transporteur européen devançant ainsi Lufthansa. Non loin derrière, et devançant aussi Air France/KLM, on trouve EasyJet en quatrième position juste après le groupe constitué par la fusion de British Airways et Iberia.

Ryanair comme EasyJet sont des compagnies privées, respectivement créées en 1984 et 1995. La première a son siège en Irlande et quant à la seconde, basée au Royaume-Uni, elle a décidé, après le Brexit, de créer une filiale en Autriche pour continuer à bénéficier des avantages de la libre circulation entre les pays de l'Union Européenne.

Ces entreprises ont su largement prospérer sur le credo européen de la “concurrence libre et non faussée” par l'utilisation de contrats de travail à moins-disant social et “l'optimisation fiscale” mais aussi par les subventions publiques versées par les collectivités territoriales et les chambres de commerce qui devraient pourtant être dénoncées en tant que pratiques anti-concurrentielles.

Comme le signalait le Monde Diplomatique dans un article publié en 2008 : « [...] *le modèle économique des compagnies à bas coût diffère totalement de celui des compagnies classiques. Ces*

dernières vendent un service (le transport) à des passagers. Ici, le transporteur vend un produit (une quantité de voyageurs, exprimée en “unités”) aux gestionnaires d’aéroport – en général, des collectivités locales – en échange d’avantages financiers de diverses natures. Qu’importent donc les conditions de confort spartiates subies par les passagers dans les vols dits “no frills” sans fioritures ».

Du point de vue social et en dépit du prestige apparent de travailler dans une compagnie aérienne, les conditions de travail du personnel de bord relatives tant aux horaires qu’aux cadences ou encore à la sécurité sont telles que des mouvements de grève ont commencé à voir le jour en particulier l’été dernier.

Tout cela n’empêche pas le patron de Ryanair, Michael O’Leary de déclarer, le 16 avril, qu’il croit en une reprise rapide du transport aérien, une fois levées les restrictions de voyage liées à la pandémie de coronavirus, qui se fera sur une guerre des prix dont il entend bien sûr sortir vainqueur. Il attend même pour 2021 « *une année exceptionnelle en termes de bénéfices* » grâce à la baisse du coût des carburants et des tarifs des aéroports. Il va même jusqu’à déclarer « *Qu’il s’agisse de 9,99 €, 4,99 €, 1,99 € ou 99 centimes par siège, nous ne nous en soucions presque pas – notre principal objectif à court terme n’est pas de gagner de l’argent, ce sera de remettre nos équipages dans les avions et de faire prendre les airs à ces avions* ».

Cette surenchère marketing se trouve confirmée par les annonces de Ryanair (citées par la Dépêche du midi en date du 12 mai) qui a annoncé lors d’une visioconférence organisée par le Financial Times vouloir assurer 1 000 vols par jour vers 90% des destinations desservies avant la crise tout en mettant cependant un bémol lié à la levée par les gouvernements des restrictions de vols intra-européens et la mise en place de mesures sanitaires dans les aéroports. Ces déclarations visent avant tout à mettre la pression sur les États mais aussi à se positionner en termes concurrentiels en essayant de capter le marché des voyageurs « inconditionnels » ; ceux qui sont prêts à voyager quels que soient les risques sanitaires. Un faible nombre de voyageurs vraisemblablement mais une part de marché que Ryanair veut préempter par des déclarations rapides destinées à étouffer la concurrence...

Enfin, toujours et encore dans la surenchère, il affirme le 25 avril son opposition au « *don arbitraire de milliards d’euros des pays de l’UE à leurs compagnies nationales inefficaces* » sans toutefois refermer les portes à des aides publiques, y compris pour Ryanair, si elles sont accordées sur la base du volume de trafic aérien.

EasyJet a, pour sa part, obtenu 2 milliards de livres de financement dont un prêt de 600 millions de livres (690 millions d’euros) du Trésor et de la Banque d’Angleterre. Elle a réduit ses coûts en mettant la majorité de ses 12 000 salariés en chômage partiel pour avril et mai. Contrairement à Ryanair qui n’utilise que des Boeing, sa flotte est uniquement constituée par des Airbus A319 et A320 ; et elle vient de repousser la commande de 24 avions à Airbus au grand dam de son principal actionnaire, le chypriote Stelios Haji-Ioannou, qui possède 34 % des actions et qui voulait annuler la commande initiale de 107 A320.

EasyJet compterait sur l’été pour rebondir et Ryanair aurait même déjà lancé la guerre des prix avec des ventes flash pour le mois de septembre, alors que Air France prévoit l’utilisation de Transavia sur certaines lignes intérieures pour contrer les low-costs.

Ryanair à Toulouse Blagnac

La création d'emplois, la promotion du tourisme et la rentabilisation des aéroports ont servi d'arguments marketing à Ryanair pour établir des contrats avec les collectivités locales, les chambres de commerce et les gestionnaires d'aéroports.

Financés par de l'argent public mais protégés par le secret des affaires, ces contrats sont connus pour leurs clauses léonines et certains sont passés avec sa filiale AMS basée dans un paradis fiscal. Ils ont fait l'objet de nombreux litiges qui ont parfois pu être dénoncés :

- à Pau en 2011 où la Chambre de Commerce et d'Industrie a renoncé à verser les aides au marketing à la compagnie qui s'est alors retirée ;
- à Angoulême en 2018 où le Département de la Charente a fait saisir un avion de la compagnie pour être remboursé d'une dette de 525 000 Euros ;
- à Montpellier en 2019 où l'État français doit récupérer 8,5 millions d'euros d'aides illégales octroyées à Ryanair suite à la conclusion de la Commission Européenne sur l'avantage indu et sélectif, sur ses concurrents, de ses contrats de marketing.

Si son implantation initiale dans de petits aéroports lui a permis de consolider sa stratégie, elle est désormais présente sur de grands aéroports comme à Toulouse où son arrivée avec 7 lignes en 2016 a été célébrée en grande pompe avec une délégation d'élus. Les affaires allant fort bien avec l'aéroport récemment privatisé, Ryanair a créé une base à Blagnac en octobre dernier et a ouvert 4 lignes supplémentaires. À quel prix ?

Le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT) a réagi en dénonçant à la fois l'accroissement des nuisances sonores, l'illusion des prétendus emplois créés et l'absence d'intérêt de ces ouvertures de ligne pour l'économie toulousaine.

Mais que fait l'Europe ?

Cette situation est clairement issue des décisions libérales prises par l'Europe et penser qu'elle reviendra sur ses orientations est sans doute utopique. Bien au contraire, l'effondrement de la production chez Airbus ne risque-t-il pas d'inciter les décideurs européens à relancer au plus tôt le trafic aérien pour limiter la catastrophe économique sans pour autant envisager la reconversion en profondeur de l'outil industriel ?

Le besoin de régulation du trafic aérien semble évident et c'est l'Europe qui en fixe les règles. Sinon, au-delà de simples recommandations faites à Air France de fermetures de ligne situées à moins de 3 heures de Paris, comment l'État français pourra-t-il empêcher que des opérateurs "low-cost" viennent occuper les créneaux ainsi libérés ? De manière plus large, comment faire pour que les gestionnaires d'aéroport avec les Régions et les collectivités locales cessent d'ouvrir ou de maintenir des lignes dont le coût environnemental n'est pas soutenable ?

Alors, face au dérèglement climatique ou à l'extension des aéroports destructeurs des milieux naturels (cf. Notre Dame des Landes) et problématiques en matière de santé publique, l'Europe va-t-elle engager la lutte contre la pollution grandissante³ générée par le transport aérien ? On peut en douter et redouter surtout que le projet de la présidente de la Commission Européenne, Ursula von der Leyen « *Un "green deal" européen pour ralentir le réchauffement de la planète* » soit essentiellement une immense opération de "Greenwashing".

Depuis les accords de Kyoto en 1997, c'est déjà ce qui se passe avec le mécanisme des compensations carbone et des opérations telles que "Trip and Tree" (Voyage et Arbre) d'Air France qui consiste en principe à des opérations de reforestation ou bien celle de Ryanair qui propose de cocher une case en achetant son billet pour « *faire un don pour compenser l'empreinte carbone de*

³https://www.lemonde.fr/planete/article/2019/09/20/ce-qu-il-faut-savoir-sur-la-pollution-generee-par-le-traffic-aerien_6012443_3244.html

mon vol et contribuer à d'autres initiatives environnementales ». Or, comme le dit l'ingénieur Jean-Marc Jancovici, « *compenser peut [...] être pire que de ne rien faire : cela nous éloigne un peu plus des baisses auxquelles nous ne pourrions pas couper* ».

Ces compensations sont d'autant plus dérisoires que l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) propose un objectif d'incorporation de biocarburants à hauteur de 50 % de la consommation des avions. Et c'est ainsi qu'en contrepartie des 7 milliards d'Euros de prêts, le gouvernement demande à Air France de s'engager à utiliser davantage de biocarburants comme l'a annoncé Élisabeth Borne, le 27 avril, sur Europe 1. Un plan de sauvetage qui pourrait ouvrir les vannes à huile de palme et entraîner une déforestation massive.

Alors l'Europe est-elle une partie du problème ou de la solution ?

En conclusion

Face à une concurrence faussée où le prix des billets ne correspond pas nécessairement à ce que coûte réellement le voyage, supprimer les subventions, produire un prix du carburant "loyal" en taxant le kérosène, égaliser la fiscalité, harmoniser par le haut les conditions de travail est un objectif à la portée d'un monde post-libéral.

Mais nous devons aller plus loin. Et au vu de la crise sociale et écologique qui nous attend, nous devons nous battre à la fois pour l'interdiction des licenciements, la diminution du temps de travail et, en même temps, pour une réorientation du transport aérien et de la production aéronautique, passant notamment par l'investissement massif dans la recherche et la mise au point d'alternatives de transports moins polluants.

En effet, voiture et avion sont des moyens de transport très polluants et nous ne pourrions, pas éviter un réexamen soigneux de tout notre système de transport. Il nous faudra limiter leur utilisation à certains usages. En ce qui concerne le transport aérien, son utilisation ne saurait se justifier sur des distances relativement courtes. Encore faut-il faire en sorte de ne pas précipiter les usagers dans des situations sans issue comme ce fut le cas pour les augmentations des prix des carburants touchant des personnes aux moyens restreints obligées, faute d'alternative, de se déplacer en voiture. La mise en place des moyens de transports publics, ferroviaires en particulier, rapides, commodes, interconnectés et bien cadencés est donc indispensable. Ces réflexions ne concernent pas que des experts ; elles ne peuvent être acceptées par tous que si elles sont le résultat d'un débat sérieux où chacun, et surtout les personnes à faibles revenus, sera impliqué.

La mise en place de ces décisions ne pourra sans doute pas se faire en jouant uniquement sur les tarifs. Des tarifs peuvent être prohibitifs pour certains voyageurs et complètement sans effets sur d'autres dont les moyens financiers sont bien supérieurs. Certaines décisions devront être imposées par des lois et règlements. Lancer ce débat sur les transports est urgent, car il conditionne l'acceptation d'une nouvelle façon de nous déplacer, donc de vivre ; et devra précéder, ou du moins accompagner, la mise en place d'une nouvelle infrastructure pour nos déplacements. La place du transport aérien est à réévaluer dans ce cadre-là.

Même si elles passent largement par la mobilisation des personnels de l'aéronautique, ces orientations aussi bien dans l'industrie que dans le transport ne peuvent avoir de cohérence que dans un cadre de coopération internationale : ni Airbus, ni Air France ne pourront être sauvées par la seule intervention de l'État français. De même que la réalisation d'un véritable maillage ferroviaire incluant des trains de nuit avec un service de qualité doit être porté au niveau international et pas seulement hexagonal.

Il nous faut donc entrer de plain-pied dans un monde post-libéral évoqué plus haut, rompant radicalement avec le capitalisme financier néolibéral et sortir du laisser-faire où les seuls gagnants sont “les premiers de cordée” pour aller vers une véritable planification écologique en s’attaquant, tout d’abord, à tous les dumpings qui soutiennent le modèle actuel :

- le dumping social en établissant une convention collective européenne pour les travailleurs du secteur et incluant le mieux-disant des protections sociales et non l’inverse ;
- le dumping environnemental en sortant du mécanisme des compensations carbone pour mettre en place une taxation directe des émissions contribuant au réchauffement climatique ;
- le dumping fiscal en supprimant d’abord toute forme de subventions, même habillées de prestations de service et en taxant les carburants et les billets ainsi que les redevances aéroportuaires au juste prix ; ces dernières servant aussi de compensation pour les compagnies extra-européennes bénéficiant d’avantages concurrentiels (Emirates par exemple et bien d’autres aussi).

La reprise en main du contrôle du trafic passera nécessairement par la réintégration dans le domaine public des aéroports dont la gestion a été privatisée et dont l’objectif de croissance du trafic est incompatible avec le but recherché, celui de la décélération du trafic aérien.

Il ne s’agit pas de condamner l’avion en tant que tel. Celui-ci reste une extraordinaire prouesse technologique. Mais il est question de faire en sorte de rendre son usage socialement utile en remettant en cause à la fois son usage élitiste et sa fonction de vecteur d’un tourisme de masse écologiquement destructeur.

Au-delà des premières mesures contre les différentes formes de dumping, il s’agira d’envisager comment les compagnies aériennes pourront accéder à un statut de “Commun” géré non pas par des actionnaires, fussent-ils publics, mais par des structures associant les salariés, les usagers, les collectivités territoriales et l’État. Cela pourrait prendre la forme de SCIC – Sociétés Coopératives d’Intérêt collectif⁴. Il en va de même pour les aéroports dans la gestion desquels, outre les Chambres de Commerce et les collectivités locales, les salariés, les usagers et les riverains devraient être aussi partie prenante.

Ce serait alors aux nouveaux gestionnaires de fixer les règles d’usage du transport aérien prenant en compte aussi bien la diversité sociale que l’égalité des droits à accéder au voyage aérien dans des conditions qui s’inséreront dans la démarche plus globale de prise en compte des enjeux climatiques.

La pétition européenne “#SavePeopleNotPlanes: Non au sauvetage inconditionnel du secteur aérien !” reprend l’essentiel de nos propositions. Il est sans doute opportun de la signer mais aussi de consulter les liens qu’elle contient et qui sont une source d’informations complémentaires.

<https://www.change.org/p/lettre-ouverte-aux-gouvernements-savepeoplenotplanes-non-au-sauvetage-inconditionnel-du-secteur-a%C3%A9rien-2?>

Toulouse – Le 19 mai 2020

Cette contribution a été rédigée par :

Jean-Pierre Crémoux (Amis du Monde Diplomatique Toulouse)

Pierre Bonneau (Attac Toulouse)

Gilles Daré (Université Populaire de Toulouse)

Pascal Gassiot (Antenne toulousaine de la Fondation Copernic)

⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Soci%C3%A9t%C3%A9_coop%C3%A9rative_d%27int%C3%A9r%C3%AAt_collectif

D'où parlons-nous ?

Aucun des signataires de la note n'est un spécialiste du secteur aéronautique. Nous sommes des citoyens engagés, militants critiques du capitalisme et du néolibéralisme, qui estimons qu'aucun sujet de doit être réservé à une élite, quelle qu'elle soit. Nous faisons nôtre la célèbre citation de Georges Clémenceau : « La guerre est une chose trop grave pour être confiée à des militaires ». On peut bien évidemment transposer cette maxime au sujet qui nous occupe, mais nous pourrions aussi dire la même chose de nombre d'autres sujets comme, par exemple, les traités internationaux régissant le commerce mondial (comme le TAFTA et le CETA) envers lesquels nous initions depuis des années des analyses et des actions militantes pour dénoncer leur aspect mortifère, climaticide, pour les populations du nord comme du sud, leurs conséquences désastreuses en termes de réchauffement climatique par la multiplication sans fin des échanges de marchandises. Nous n'avons donc pas « le nez dans le guidon » et le triptyque « Tourisme de masse / Transport aérien / Construction aéronautique » nous intéresse pour deux raisons. La première, objet principal de notre note du 22 avril, c'est son importance, aujourd'hui essentielle (personne ne le conteste) dans le tissu socio-économique de notre territoire et son l'impact à court et moyen terme de la pandémie sur celui-ci. La seconde, ce sont les enseignements que nous pouvons tirer de la crise actuelle et de ses conséquences en termes de perspectives à 10 ans en intégrant la crise climatique et l'obligation que celle-ci nous fait de faire un pas de côté, une bifurcation profonde dans nos modes de production et de consommation. Ceci sous peine de ne considérer la crise actuelle que comme une simple alerte, un gentil rappel à l'ordre que le système économique dominant (le capitalisme néo-libéral) absorbera comme il en a déjà absorbé d'autres (la crise financière des années 2008/2009 par exemple). Penser en ces termes est non seulement faire preuve de cécité (un déni pourrait-on aussi dire) mais c'est surtout criminel. Le mot peut sembler fort. Mais ce n'est pas la perte des emplois en tant que telle qui nous inquiète, c'est son côté massif (on parle ici de dizaines de milliers d'emplois) qui va générer de la misère sociale avec son cortège de territoires à l'abandon, de villes, villages et quartiers en déshérence, de logements à brader, d'expulsions locatives, de précarité énergétique, alimentaire, de dépressions, de suicides...

Ne rien faire quand il en est temps (est-ce encore le cas ?), c'est considérer que les hommes et les femmes ne sont que des variables d'ajustement, des pions que l'on manipule sur l'échiquier du profit dans le grand marché planétaire du capitalisme.