

## Rectifications concernant l'article paru dans la dépêche du 12 avril 2021, en première page. « L'écologie, le bouc émissaire facile de l'aéronautique à Toulouse ! »

Le collectif PAD (Pensons l'Aéronautique pour Demain), qui réunit de nombreuses organisations\*, s'insurge vivement contre l'article partisan, orienté et en partie inexact de la Dépêche du Midi du 12 avril 2021. Cet article passe sous silence les chiffrages des solutions évoquées afin d'atteindre les objectifs de l'accord de Paris et ne laisse la place à aucune contradiction qu'un journalisme objectif a le devoir de proposer.

Afin d'apporter une voix alternative et constructive dans l'espace public, le PAD formule ce droit de rectification qui s'inscrit en faux contre un certain nombre d'idées émises dans ces trois pages au service unique de la promotion productiviste de l'aérien.

**Concernant les enjeux environnementaux**, le consensus scientifique actuel est que l'aviation a contribué à hauteur de 3,5% au réchauffement climatique depuis le milieu du XXe siècle<sup>1</sup>, chiffre qui sous-estime sa contribution récente, de l'ordre de 6%<sup>2</sup>. Le chiffre de 2% avancé par La Dépêche est donc à la fois faux et réducteur<sup>3</sup>. Quant au chiffre ridiculement bas donné pour la France (1.4%), il correspond uniquement aux vols intérieurs, alors que la DGAC indique bien que l'aviation correspond à 6.4% des émissions de CO2 françaises, si l'on intègre les vols internationaux. Les émissions du transport aérien causent aussi des dommages sur la santé des populations survolées et des riverains à proximité des aéroports. Ces émissions sont issues de 5% à 8%<sup>4</sup> de la population mondiale. Sur la base d'une reprise du trafic en 2025 au niveau de 2019, l'amélioration de l'efficacité énergétique de l'aviation (avion vert et la production d'hydrogène associée), même si elle est nécessaire, ne permettra pas seule d'atteindre (et de loin) les engagements de l'accord de Paris (dont l'objectif est de limiter la hausse des températures à 1,5°C). Il faut impérativement engager des mesures de sobriété à moyen et long terme (cf les scénarios déjà très optimistes dévoilés par Supaero Décarbo / Shift Project<sup>5</sup>) c'est-à-dire un ajustement du niveau de trafic et de sa croissance. Pour cela il faut prioriser les usages (voyager moins mais mieux, construire le report modal sur le ferroviaire, etc). Cela pourra se faire par des incitations et une réglementation visant à limiter et réorienter la demande. Notre collectif propose la notion de capacité environnementale, notamment pour les aéroports.

Nous ne développerons pas ici tous les thèmes qu'il aurait fallu aborder comme celui du tourisme de masse, destructeur des équilibres écologiques et humains ou de sites fragiles, le tout notamment rendu possible par des prix cassés et des subventions aux compagnies aériennes low-cost, ou encore par la promotion de la 5G qui participe elle aussi au réchauffement climatique, la suppression des lignes de chemin de fer, et le déversement sur les routes des millions de camions et sur les mers des milliers de porte-containers etc.

**Pour l'emploi**, compte tenu de la baisse du trafic causée par la pandémie depuis un an et de l'ajustement de l'appareil productif guidé par les objectifs de rentabilité des grands donneurs d'ordre, il y a déjà une destruction d'emplois dans la filière -8800 salariés depuis 2020 et des milliers d'intérimaires (cf enquête INSEE<sup>6</sup>). C'est pourquoi, notre collectif préconise une diversification dès aujourd'hui vers d'autres industries porteuses dans lesquelles les compétences et le savoir-faire de l'aéronautique peuvent être utilisés : éolien, ferroviaire, transition écologique, isolation des bâtiments, chauffages solaires, produits à grande durabilité (propositions soumises par les salariés et citoyens dans l'enquête CGT 2020 et des ateliers du PAD).

Pour atteindre le double objectif de l'environnement et de l'emploi, le gouvernement doit changer drastiquement de politique qui nous amène droit dans le mur. Depuis le début de la pandémie, cette politique consiste surtout à sauver les entreprises. A ce titre, dans l'aéronautique, les entreprises du GIFAS (dont Airbus, Dassault, Safran, Thales) reçoivent des milliards sans contreparties sur l'emploi et sur l'environnement.

Afin d'engager l'effort de guerre que requiert la transition écologique tant pour l'environnement que pour l'emploi, nous préconisons au contraire que l'Etat lance un grand plan "Marshall" industriel et écologique, qui concernerait notamment l'aéronautique. Cela nécessite sans doute que l'État prenne le contrôle de certaines entreprises de la filière sans oublier d'associer les salariés, les usagers et les citoyens à la gouvernance. C'est à ce prix que la filière aéronautique sortira par le haut de cette crise, durablement.

**Contacts** : Maxime Léonard 07 71 35 17 01 Chantal Beer-Demandér 06 25 43 22 33 Ugo Lopez 06 46 43 35 13

\*Le PAD est composé de la CGT Coordination de l'aéronautique ; l'EAS (Etudiants pour une Aéronautique Soutenable) ; le CCNAAT Collectif des riverains d'ATB ; l'ATECOPOL ; ATTAC Toulouse ; l'UPT ; AMD Toulouse ; le Manifeste pour l'Industrie ; la Fondation COPERNIC ; le collectif de salariés ICARE ; le Collectif « Non au T4 » ; CGT Air France Industries Toulouse ; Toulouse en Transition.

<sup>1</sup>« The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 », D. Lee et al., Atmospheric Environment 244, 117834 (2021).

<sup>2</sup>Voir la tribune Atécopol <https://atecopol.hypotheses.org/4619>

<sup>3</sup>Faux car les émissions du secteur aérien représentaient en 2018 2,4 % des émissions mondiales selon Lee et al., et réducteur car il ne prend pas en compte les effets non-CO<sub>2</sub>.

<sup>4</sup><https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

<sup>5</sup><https://theshiftproject.org/article/quelle-aviation-dans-un-monde-contraint-nouveau-rapport-du-shift/>

<sup>6</sup>[https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/5351807/lm\\_CP\\_2021\\_inc\\_hors-serie.pdf](https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/5351807/lm_CP_2021_inc_hors-serie.pdf)