

Quel avenir pour le transport aérien ?

Jean-Marie Mariani*

* Ingénieur civil de l'aéronautique, docteur ès sciences de gestion, ancien directeur de la Stratégie et de la Planification d'Air France.

Faut-il bannir le transport aérien « du rêve des enfants » ? Ou plutôt regarder en face la réalité de sa crise, de sa responsabilité écologique, et envisager les voies de sa transformation, qui ne peut réussir que dans une logique de service public et de cohésion économique nationale et européenne.

État des lieux

Le transport aérien traverse une crise marquée par des pertes abyssales (120 milliards d'euros rien qu'en 2020) accompagnées surtout par une diminution des emplois (plus de la moitié des compagnies devraient procéder à des baisses dramatiques de leurs emplois). Un retour à l'équilibre n'est plus espéré avant au moins 2024, en fonction de l'évolution de la situation sanitaire. Mais si la Covid et la crise qui l'a accompagnée partagent des responsabilités évidentes, elles n'ont fait que précipiter une révolution en devenir, liée principalement à la problématique environnementale, dont il ne serait question bien sûr de remettre en question le bien-fondé.

Si les disparitions d'entreprises du secteur ne se comptent déjà plus, partout dans le monde, les différentes composantes du secteur – long courrier v. moyen courrier – sont et seront diversement impactées du fait de l'existence ou non de moyens de substitutions. Mais la taille de ces compagnies ainsi que leur nature – compagnies « traditionnelles » v. *low-costs* – conditionnent également leur espérance de vie tant leurs surfaces économiques mais surtout le soutien qu'elles sont en droit d'espérer de leurs États, du fait de leur importance stratégique, se révéleront déterminantes pour leur devenir. Le transport aérien n'échappera pas non plus aux autres mutations en cours, dans le reste de la société, dans les entreprises : raz-de-marée de l'intelligence artificielle ; remise en cause de la structure comme de la gouvernance des entreprises, des relations contractuelles au travail : ubérisation...

Récemment, des injonctions, avec même un début de mise en œuvre, ont été faites de procéder à des suppressions massives de lignes aériennes intérieures prétendument substituables par des moyens terrestres. Cette approche, sans nuance, qui conduirait à la suppression de 50 % ou 25 %, selon le cas, des liaisons radiales et transversales, méconnaît drama-

tiquement des aspects pourtant fondamentaux de la problématique de l'utilisation de l'avion. Elle ignore en effet la composition exacte des trafics considérés, mélangeant allègrement, justement, radiales et transversales, point-à-point et trafic de correspondance qu'il est difficilement envisageable de substituer par des connexions intermodales, au moins dans l'état actuel de l'organisation aéroportuaire. Ce que l'on peut d'ailleurs regretter !

Venons-en d'abord à la problématique la plus préoccupante : celle des radiales. Car ce qu'une telle décision remettrait en cause, c'est non seulement les échanges province-capital – ce qui serait déjà en soi un problème – mais bien la capacité de correspondance c'est-à-dire l'essentiel de ce qui remplit ces avions. Un exemple ? C'est ainsi que sur Lyon ou Nantes vers Paris le point-à-point pèse... 20 % de l'ensemble des passagers, les autres étant en continuation ! C'est bien la remise en cause du concept de « hub » dont il est question et, avec celui-ci, de notre positionnement dans les échanges mondiaux et spécialement ceux du tourisme vers notre pays. Non seulement la France est aujourd'hui en train de conforter sa place de premier importateur mondial de visiteurs – la barre des 100 millions de ceux-ci, par an, ne devrait pas tarder à être dépassée – et la consommation touristique associée représentait déjà 16 milliards d'euros dès 2015 (soit environ 7 % du PIB!), en constante augmentation depuis. Avec une contribution décisive du transport par air pour ce faire. Et c'est à cela que l'on s'attaquerait, car la capacité de rayonnement au sein même de notre pays avec sa diversité inégalable constitue un atout fondamental. En 2018, sur les 206 millions de passagers aériens, 52 millions ont emprunté les transversales dont le trafic a augmenté cette année-là de près de 10 %, dont combien de touristes étrangers ?

La suppression des radiales et d'un accès organisé au « hub » parisien déboucherait soit sur une prolifération de liaisons directes vers l'étranger depuis



notre province, dont ne manqueront pas de profiter, de façons toutes provisoires, les pavillons étrangers, soit un isolement organisé de ces territoires. Faut-il rappeler qu'à la fin des années 1980, en pleine déréglementation aérienne, ce sont 10 villes métropolitaines qui, en France, étaient reliées à New York, par exemple, par des vols réguliers, avec les conséquences que l'on connaît : résultats catastrophiques, en termes d'occupation – et donc d'économie des dessertes ; concentration des acteurs en même temps que se constituait puis se renforçait le « hub » de CDG... Faut-il reproduire l'expérience avec les conséquences néfastes déjà éprouvées ?

Mais les transversales aussi dont on ne pourrait que difficilement envisager le remplacement par des substituts terrestres. On ne saurait éternellement stigmatiser le caractère trop centralisé de la France autour de sa capitale, et affaiblir drastiquement les capacités d'échanges directs entre territoires. Prenons l'exemple de Bordeaux-Nice (neuf heures de train – sans parler même de la route ! – contre une heure vingt en avion), ou encore Lille-Toulouse, sept heures trente contre une heure trente ! Certes, ces deux exemples ne sont pas, immédiatement, concernés mais quand on commence... Rappelons, si c'est nécessaire, que le transport aérien est une activité en réseau, avec une gestion déjà compliquée des flottes. Et couper une ligne, c'est aussi se priver de la disponibilité d'une présence ouvrant sur d'autres destinations ! Or il ne faut pas mésestimer le problème des transversales proprement dites, qui ne se s'accommoderaient pas d'une liaison strictement terrestre (Bordeaux-Strasbourg, Nice-Toulouse, etc.) ! Selon une étude récente, ce sont près de deux millions et demi de déplacements qui se verraient condamnés à des trajets de plus de sept heures en train. Ou à disparaître !

Propositions

Il n'y aura pas de solutions qui ne passent par la mise en œuvre d'une véritable politique d'État. L'État qui se doit certes, dans ce domaine comme dans tous les autres, d'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 des déplacements. Plus largement, 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 structuré de plateformes aéroportuaires et de moyens de déplacement complémentaires. Dans un schéma stratégiquement et nationalement élaboré.

Un outil fondamental restera donc l'entreprise publique, en ne bornant pas, en ce qui la concerne, l'intervention de l'État à un soutien financier limité et réversible, comme le fait l'actuelle majorité, mais bien par une présence au capital, avec les responsabilités de gouvernance associées. Le tout supporté par une réflexion sur le transport aérien « de demain ». Une réflexion qui ne pourra faire l'économie d'une prise en compte d'une désaffection probable pour l'aérien, accompagnant des modifications plus générales des comportements (défense de l'environnement, relocalisation des activités économiques, généralisation du télétravail, activités connectées...). Cette réflexion prospective inclura aussi nécessairement l'immixtion probable des GAFAM dont on commence à voire se dessiner les convoitises (offres de voyages *via* Internet ; achat direct d'une flotte cargo par Amazon...)

Mais la mobilisation ne saurait se restreindre à nos frontières nationales. S'il est essentiel que les forces de l'État 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 l'action nationale. Gestion des droits de trafic et des créneaux aéroportuaires, sécurité des vols, lutte contre les pavillons de complaisance et proscription de l'ubérisation, ne serait-ce que, justement, au titre du combat pour la sécurisation, lutte contre le « dumping social »... voilà des objectifs qui ne sauraient se concevoir sans une mobilisation européenne dans ce sens, ne serait-ce que pour les envisager déjà au sein de nos propres frontières.

Ceci prenant également tout son sens dans un combat auquel on ne saurait, d'évidence, refuser de participer : la défense de l'environnement, au sens large. Pour autant, ce ne sont pas des diktats écologiques qui doivent prétendre imposer abruptement des solutions non réfléchies, ne tenant pas compte des réalités de la situation héritée, et ne permettant pas de gérer la transition, mais bien une

démarche construite, mise en situation et prenant en compte les objectifs incontournables. « Gérer la transition », mais afin de déboucher sur une solution stable, durable sans pour autant sacrifier dramatiquement la phase intermédiaire ! Et celle-ci ne saurait être envisagée sans une modification profonde de l'avion, de son mode de propulsion. Et probablement sans recours à la filière hydrogène ? Mais l'effort à consentir se révélera colossal.

À l'échelle du pays ? Ou plus vraisemblablement de l'Europe ? Ce dont il est question c'est donc bien de faire de l'« avion Vert » un des programmes prioritaires sur lequel nous nous devons de concentrer nos efforts, comme nous nous apprêtons à le faire par exemple pour les batteries en s'appuyant sur le savoir-faire développé dans ce secteur qui a nous conduire à la toute première place mondiale (Airbus, Ariane...). ■

Faire reculer les logiques de prédation financière*

Aymeric Seassau**

À l'heure où l'avion est trop souvent désigné comme un des grands coupables de la crise climatique, faut-il sauver le secteur de l'aérien ? Oui et trois fois oui. Il s'agit d'abord de l'emploi et des savoir-faire de 600 000 salariés de l'industrie aéronautique et du transport aérien. Ensuite, avec près d'un tiers des Français qui prennent l'avion chaque année, celui-ci a permis la démocratisation de nouveaux droits à la mobilité. Enfin, les progrès techniques ont permis de passer, en quarante ans, de 642 millions de passagers annuels à 4,3 milliards, en maintenant à 2 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur (1,4 % des émissions nationales pour le transport aérien intérieur français).

* Tribune publiée dans *L'Humanité* du 5 mars 2021.

** Secrétaire départemental du PCF de Loire-Atlantique et responsable national en charge des entreprises.

Le secteur aérien est donc viable économiquement et écologiquement... à condition de faire reculer les logiques de prédation financière qui le rongent. Le seul exemple d'Airbus est éloquent : cette belle aventure de coopération industrielle européenne a été pensée et financée avec un investissement politique et financier fort des États, avant d'être vendue à la découpe à des industriels. Aujourd'hui, c'est le capital flottant qui y est majoritaire et, en 2016, Airbus a distribué plus de dividendes que de bénéfices réalisés. Ce que la crise du Covid a révélé avec brutalité, c'est la fragilité de tout le modèle économique de libéralisation du secteur et l'intensité de la prédation financière. Or, le plan de relance affiché, avec 15 milliards d'euros d'argent public comme mise de départ, est en réalité un plan de soutien au capital. Pire, alors que des plans sociaux importants touchent les grandes entreprises du secteur, celles-ci entendent se couper de pans importants de recherche et développement, ceux-là mêmes qui peuvent permettre d'amplifier la transition écologique. Exemple avec Thales AES, qui veut se séparer de 25 % de ses emplois d'ingénierie, ce qui a provoqué une réaction rapide et une campagne intense des communistes dans l'entreprise.

Dans cette situation, les communistes sont de toutes les mobilisations des salariés de l'industrie

aéronautique et du secteur de l'aérien, comme ils ont été des acteurs majeurs de la campagne contre la privatisation des Aéroports de Paris (ADP). Nous proposons la réunion de conférences, régionales et nationales, de sécurisation de l'emploi, de la formation, de la transformation productive écologique et sociale, de l'égalité professionnelle femmes-hommes ; de nouveaux pouvoirs pour les salariés du secteur pour viser de nouveaux objectifs sociaux et écologiques dans les transports ; la renégociation immédiate des accords dits de « ciel ouvert » (open skies) au profit d'une politique de coopération au niveau européen pour commencer. Un nouveau service public des transports pour mobiliser la filière entière au service de la complémentarité des modes de transport en faisant coopérer Air France, ADP, la SNCF, la RATP... et en impulsant dans le même temps la production du matériel et des infrastructures nécessaires. La création d'un fonds de recherche pour le développement économique, social, écologique du transport abondé par les entreprises du secteur, l'État, la BCE/BEI pour développer le transport aérien propre. Enfin, la question d'une remontée durable de la propriété publique et du contrôle public et démocratique des groupes Safran, Thales, Dassault, Airbus, des grands équipementiers et de leurs sous-traitants est plus que jamais posée, y compris sous des formes nouvelles. ■