



LOI CLIMAT

La conditionnalité écologique et sociale des aides publiques, fer de lance de la réindustrialisation

Pour un développement humain durable

Fiche n° 3

La loi « climat et résilience » prévoit l'interdiction des vols courts intérieurs quand un trajet alternatif moins polluant existe (titre 3, article 36). Si l'impact est faible sur l'empreinte carbone, il est désastreux en termes d'emploi. Pour la CGT, la transition écologique ne peut être juste et opérante que si elle est sociale.

Partant du constat que prendre l'avion pour effectuer un trajet au niveau national est 14 à 40 fois plus polluant qu'en train, l'article 36 du texte **interdit les vols courts intérieurs, hors correspondances ou vols décarbonés, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif moins émetteur de CO₂, existe en moins de deux heures trente.**

Concrètement, cela veut dire qu'il n'y aura plus de vols entre Paris Orly et Nantes, Lyon et Bordeaux. D'autres lignes sont susceptibles d'être concernées : Paris-Rennes, ou Lyon-Marseille.

En réalité, **cette mesure ne fait qu'entériner les conditions posées en juin 2020** au nom de la transition écologique par le Gouvernement dans son plan de relance du groupe Air France.

Un plan unanimement contesté par les salariés de la compagnie aérienne, parce que les conditions environnementales posées en contrepartie des aides financières de l'État ne sont assorties d'aucune conditionnalité sociale.

Or, si la CGT revendique la conditionnalité des aides publiques, celle-ci doit non seulement obéir à des critères environnementaux mais également sociaux. Faute de quoi la conditionnalité « verte » sert d'alibi aux grandes entreprises pour poursuivre en toute impunité des plans de licenciement, de

départs anticipés forcés et de délocalisation au nom du seul profit. Et de fait, la suppression de ces vols courts n'aura en réalité qu'**un faible impact, voire aucun, sur l'empreinte carbone du pays** – en 2016, le trafic aérien intérieur représentait 2,8 % des émissions de CO₂, soit 4,8 Mt du secteur des transports selon le Citepa. Mais elle aura en revanche **un impact considérable sur le nombre et la qualité des emplois tant directs qu'indirects.**

Ainsi, les sillons libérés par Air France et Hop (sa filiale), opérant sur les vols intérieurs, sont redistribués sur les compagnies *low cost* et pour moitié à Transavia, filiale *low cost* d'Air France.

Autrement dit, **la direction d'Air France utilise l'article 36 de la loi « Climat et résilience » pour privilégier sa filiale Transavia, restructurer sa filiale Hop et requalifier à la baisse les emplois.**

C'est une véritable opération de dumping social qui se traduit concrètement par :

- **1 000 emplois qualifiés sur les 2 407 salariés de Hop** qui seront à terme **supprimés**;
- **la fermeture du site de maintenance et de formation à Morlaix** en Bretagne (**350 emplois**);
- un **projet de suppression de 6 500 emplois chez Air France d'ici 2022** avec l'ensemble des dommages qui s'ensuivront sur **les emplois de services et de prestations dans les aéroports.**

Pour la CGT, la transition écologique ne peut être juste et opérante que si elle est sociale.

En contrepartie des soutiens publics versés aux entreprises, l'État doit exiger:

- le **plafonnement du versement des dividendes**, voire **leur suspension** en période de crise économique, sanitaire ou sociale;
- le **maintien des salaires et des emplois**;
- la **création d'emplois dignes**;
- une **offre de formation sans perte de salaire** en cas de nécessité de reconversion de l'outil de production vers des activités moins polluantes.

S'agissant spécifiquement de l'aérien, **la décision de suspendre les vols intérieurs courts devait être anticipée et élaborée avec les travailleurs pour qu'aucun d'entre eux ne se retrouve en situation de précarité sociale.**

Cette mesure devait, d'un point de vue environnemental, être **l'opportunité de bâtir une autre mobilité pour l'ensemble des citoyens en créant une offre de transport multimodale de complémentarité avec le rail, accessible à tous et source de nombreux emplois qualifiés.**

Dans cette perspective, **le plan d'urgence octroyé à Air France devait être l'opportunité de refonder et redéployer le service public en matière de transport des voyageurs par l'aérien et le rail** en faisant le choix:

- de **développer massivement la R & D** pour des avions moins énergivores et développant des énergies alternatives à celles carbonées;
- d'un **plan d'investissement pluriannuel** massif sur la période 2021-2030 dans le transport ferroviaire pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure, du matériel roulant et d'effectifs;
- de **réduire la TVA sur les billets de train**;
- de **développer à hauteur des besoins des populations** et pour **désenclaver de nombreux territoires**, des trains d'équilibre du territoire (TET), des trains express régionaux (TER), les réseaux express régionaux (RER) et trains à grande vitesse (TGV);
- de **favoriser le maintien et le développement d'un réseau interconnecté** dans lequel toutes les activités du rail sont dépendantes les unes des autres.

LE CAS AIRBUS

En septembre 2020, le directeur général du groupe Airbus annonce que le constructeur travaille sur 3 concepts d'avion à hydrogène avec l'objectif d'une mise en service en 2035. Dans le même temps, il réaffirme que « *personne ne peut garantir qu'il n'y aura pas de licenciements secs* ». Airbus envisage en effet de supprimer 15 000 postes, dont 1 sur 3 en France et 3 378 à Toulouse. Dès le mois de mars 2020, les intérimaires ont été licenciés et à leur suite, tous les alternants du lycée Airbus qui devaient être embauchés en fin d'étude ont été évincés. Dans le même temps, le groupe réduisait drastiquement ses budgets de recherche et développement autofinancés. Or, Airbus c'est:

- dix ans de carnet de commandes assuré malgré le ralentissement imposé par la crise sanitaire;
- 7 500 avions à construire;
- un plan de soutien public à la filière de 15 milliards, dont 1,5 milliard d'euros pour l'avion à hydrogène.

La crise sanitaire et le motif de la transition écologique sont clairement utilisés par Airbus pour bénéficier d'aides massives de l'État, qui ne fixe aucune contrepartie et aucune directive ferme en matière de politique industrielle. Ainsi, forte du plan de soutien public sans contrepartie sociale et écologique, la direction du groupe a présenté le 22 avril 2021 un projet de réorganisation de la division « avions »: l'assemblage des aérostructures redevient certes une activité cœur de métier, après l'avoir externalisé contre l'avis des organisations syndicales dès 2008, mais en maintenant 2 entreprises distinctes, une entreprise d'assemblage et de commercialisation des avions (composée des sites Airbus de la division « avions » de la région toulousaine) et une nouvelle entreprise fournisseuse des aérostructures (composée des sites français actuels de Stelia, de ses filiales étrangères et des sites Airbus de Nantes et Saint-Nazaire). Or, le lien de subordination et la pression sur les prix que subira l'entreprise fournisseuse des aérostructures risquent fort d'accentuer les externalisations d'activités et les délocalisations vers des pays à bas coûts déjà initiées par Stelia et, en cascade, chez les fournisseurs de pièces élémentaires. Quels seront par ailleurs les impacts pour les sites de production de pièces élémentaires et de sous-ensembles (St-Éloi, St-Nazaire Ville...) suite à la création en Allemagne d'une entreprise de production de pièces élémentaires qui devrait sortir du groupe?

Dans le cadre d'une transition sociale et écologique encadrée et dirigée par la conditionnalité des aides publiques, la restructuration aurait dû au contraire se donner pour ambition de pérenniser la filière aéronautique en Europe et en France avec des investissements massifs pour développer une aéronautique répondant aux besoins des populations dans le respect des enjeux climatiques.