

Synthèses des ateliers citoyens organisés en novembre 2020 par le collectif **« Pensons l'aéronautique pour demain » (PAD)**

Ce document présente la synthèse des trois ateliers citoyens qui se sont tenus en novembre 2020 à la suite du forum social et environnemental de l'aéronautique organisé le 10 octobre 2020 à Toulouse. L'objectif de ces ateliers a été d'esquisser des propositions qui seront développées dans les prochains mois et que nous présenterons lors d'un événement autour de l'été 2021.

Texte fondateur du collectif

Ce texte élaboré par différents acteurs de l'aéronautique toulousaine définit ce qui pourrait être construit ensemble dans l'objectif de défendre le secteur aéronautique, touché à la fois par les conséquences de la crise COVID et les nécessaires transformations à mettre en oeuvre pour accompagner la transition écologique.

Nous avons dressé les constats suivants :

- Sur le plan écologique, le trafic aérien doit entamer une décroissance, afin d'atteindre les objectifs fixés par le protocole de Kyoto et les accords de Paris
- Sur le plan économique, le territoire toulousain ne peut pas rester une mono-industrie, cela le rend trop vulnérable
- Sur le plan social, il faut préserver et défendre les emplois des bassins d'activité régionaux (agglomération toulousaine, MécenicValley, Tarbes, etc...)

Pour préserver l'emploi, l'environnement et les savoir-faire, les participants soulignent qu'une reconversion partielle du secteur est nécessaire, tout autant qu'une diversification de ses activités. Pour réduire le trafic aérien, il faut entamer une réflexion collective sur nos modes de transport, leurs usages et leurs impacts, et donc déterminer des critères de comparaison (impact environnemental, rapidité, coûts, nuisances sonores et pollutions de l'air pour les populations survolées etc...). Il nous faut réfléchir aux avions que nous voulons faire voler et pourquoi. Ainsi, les participants souhaitent fixer plusieurs objectifs en vue d'une collaboration :

- Etablir un plan de reconversion partielle, en recensant les attributs du secteur aéronautique : compétences des salarié.e.s, ressources matérielles, foncières et en équipements des entreprises, etc... Ces attributs, individuels ou collectifs, pourront ensuite être analysés pour déterminer leur potentiel d'utilisation dans un autre secteur
- Réfléchir collectivement au sens que nous voulons donner à l'aérien et à sa cohérence avec les autres modes de transport. Ainsi, nous donnerons plus de sens à notre industrie et aux emplois qu'elle continuera de sous-tendre et que nous souhaitons préserver. Nous tenons également à réfléchir plus largement à la façon dont nous voyageons.

En élargissant au maximum les bases de ce réseau en construction (à l'exception des partis politiques), nous proposons de porter les résultats auprès des décideurs, via des assises/états généraux de l'aéronautique dont les contours sont encore à définir (organisateur, thèmes, invités, dates etc.) et/ou du lobbying auprès des pouvoirs publics et des entreprises.

Synthèse Atelier 1

« Quels sont les besoins sociétaux et comment y intégrer les compétences de la filière aéronautique ? »

Ce premier atelier avait pour objectif de faire travailler les participants sur trois notions : les compétences présentes dans le secteur aéronautique, les besoins sociétaux et des propositions de projets. Notre contrainte forte a été d'organiser un atelier numérique, nous avons donc insisté sur l'aspect collaboratif et ludique.

Le premier temps d'échange a permis assez rapidement d'établir un catalogue de nombreuses compétences, techniques ou non, que l'on retrouve au sein de notre secteur.

Cela est à mettre en perspective avec les travaux déjà menés par des organismes tels que Pôle Emploi ou des syndicats qui ont déjà travaillé sur ce sujet.

Ensuite, parmi tous les thèmes possibles, quatre thèmes ont été choisis par les participants : l'agriculture, l'énergie, le transport et l'éducation. Ces thèmes ont été élargis au sein des sous-groupes qui se sont formés car, très vite, les participants se sont rendus compte que certains sujets impliquaient d'en traiter d'autres. Cela va dans le sens du constat que des solutions proposées, bien que locales ou sectorielles, impliquent des changements transverses.

Agriculture/Alimentation/Eau/Biodiversité

Les échanges ont mis en évidence un besoin important de revenir à une alimentation de qualité et locale, vertueuse à la fois pour la santé, l'écologie, et l'économie locale. Également mis en évidence, la nécessaire gestion écologique de l'eau, qui est un vrai enjeu d'avenir.

Les idées proposées par le groupe ont ainsi été les suivantes :

- Communication/réseaux : Créer un espace numérique permettant la mise en relation des producteurs avec les consommateurs, sur la base d'une cartographie des structures existantes.
- Education/formation : Créer un nouvel organisme de sensibilisation et d'accompagnement au changement de modèle de société autour de l'agroécologie, la gestion écoresponsable de l'eau et insérer l'écoresponsabilité dans les cursus scolaires par l'intermédiaire de projets éducatifs.
- Politiques publiques/privées : Créer un outil d'aide à la décision qui permette d'établir des diagnostics, des modélisations et de proposer de la méthodologie pour aller vers une agriculture vertueuse, une meilleure gestion de l'eau, et la protection de la biodiversité.

Energie

La thématique a été focalisée sur la production et les usages dans les bâtiments et l'industrie.

Beaucoup de projets autour des modes de production d'énergie renouvelable ont été proposés, mais d'autres thématiques ont été abordées comme l'efficacité énergétique des bâtiments, l'empreinte environnementale des matériaux, l'économie circulaire, les usages ainsi que la sensibilisation/information/formation.

Parmi les nombreuses propositions, quatre projets furent plébiscités dont deux mis en rapport avec une diversification des moyens de production de l'industrie aéronautique :

- Méthanisation industrielle et compostage industriel par reconversion des moyens de production aéronautique
- Produire des chauffe-eau solaires à partir de l'outil industriel aéronautique
- Développer de l'électroménager plus durable et réparable (et produit localement) - Eco-industrie locale

- Promouvoir l'éco-conception dans le bâtiment et le recyclage des déchets du bâtiment

Transport

La particularité de ce groupe a été d'avoir une introduction d'un membre de Railcoop qui est une société coopérative ferroviaire créée en 2019, dont le projet est de redonner du sens à la mobilité ferroviaire en impliquant citoyens, cheminots, entreprises et collectivités autour d'une même mission : développer une offre de transport ferroviaire innovante et adaptée aux besoins de tous les territoires.

Parmi les problématiques abordées par Railcoop, les participants ont voulu traiter plus en détail la réhabilitation des anciennes lignes et le fret ferroviaire.

Il est à souligner que dans ce domaine, quasiment toutes les compétences peuvent se trouver dans le secteur aéronautique, une synergie pourrait donc facilement être trouvée.

Education / Formation / Recherche

La discussion a commencé sur un constat: un manque de lien entre la technique et les compétences transverses qui semble être lié au manque de formation sur la transition écologique dans les cursus actuels. Il est à noter qu'une belle impulsion est en cours, tirée notamment par la demande forte des étudiants.

L'interdisciplinarité pourrait également permettre d'éviter des non-sens tels que des innovations technologiques écocides. Afin de l'éviter, une cocréation est proposée avec nécessairement un expert environnemental qui travaillerait sur les projets afin de garantir le respect de l'environnement et du vivant.

Côté recherche, il semble primordial de renforcer l'étude de l'environnement et du climat pour continuer à comprendre les changements et pourquoi ils interviennent. Ainsi donc n'oublions pas qu'une condition nécessaire est de refinancer la recherche autrement que via l'industrie qui aura nécessairement des biais incompatibles avec l'indépendance nécessaire de la recherche.

Décorrélérer la recherche et les cursus universitaires de l'industrie semble être une bonne chose afin de ne pas brider la recherche à des besoins industriels.

Enfin, l'aspect interculturel de notre industrie pourrait être une force à apporter à d'autres domaines, notamment dans l'éducation, pour que ce multiculturalisme soit une base pour tout le monde et ainsi pose les bases d'une certaine idée de la paix sociale.

Quelques idées qui ont été soulevées lors de l'atelier :

- Mettre en place une plateforme ouverte et de collaboration pour gérer, produire et diffuser des contenus éducatifs et des formations
- Mettre en place des formations scientifiques et transverses des personnes en difficulté pour favoriser la réinsertion professionnelle
- Mettre en place une Structure/Organisation spécialisée dans le management des compétences et la diversification industrielle des territoires

Synthèse Atelier 2

« De la mono-industrie aux projets d'avenir : quelle stratégie pour l'emploi ? »

Dans une perspective de transition de la filière aéronautique vers des projets d'avenir répondants aux besoins sociétaux (Atelier 1) et environnementaux (Atelier 3), l'objectif de cet atelier était, d'une part, d'établir des revendications permettant de sauvegarder l'emploi et, d'autre part, d'esquisser un modèle économique et social capable de répondre à ces projets d'avenir, notamment pour sortir les territoires de la mono-industrie. Deux groupes, appuyés par les deux économistes B. Borrits et B. Friot, ont travaillé séparément sur ces deux thèmes pour faire des propositions présentées et débattues ensuite en plénière.

Nous avons retenu trois axes de revendications formulées lors de ces ateliers :

1 – Pour un financement démocratique de l'économie

Aujourd'hui, le financement des entreprises est une prérogative quasi exclusive du capital qui échappe à la décision et au contrôle des citoyens et des travailleurs. Il est dicté par des intérêts privés qui considèrent l'environnement, la santé, et le vivre ensemble comme des externalités. Pourtant, ce sont à travers les choix d'investissements que se détermine l'avenir. Pour le secteur aérien et la construction aéronautique, est-il raisonnable d'investir dans un appareil de production fondé sur des perspectives de croissance à 4%? Ne faudrait-il pas investir dans la transition des entreprises vers des productions plus écologiques (voir atelier 1) ? Actuellement cette décision est prise par un petit nombre guidée par les logiques de marché que les détenteurs de capital et leurs fondés de pouvoir s'emploient à développer pour augmenter leurs profits.

Nous pensons au contraire que ces choix d'importance nationale et internationale doivent relever de la décision démocratique tant ils engagent l'avenir de l'humanité et de l'ensemble du vivant.

C'est dans cet esprit que les ateliers ont formulé les propositions suivantes :

- Créer des mesures coercitives comme l'interdiction des stock-options ou l'encadrement des salaires ;
- Concevoir des alternatives aux institutions internationales actuelles (OMC, FMI...);
- Favoriser les Nouveaux Modèles Economiques (NME) afin de développer l'économie sociale, écologique, locale ainsi que la solidarité et la coopération entre les entreprises (par exemple pour rééquilibrer les relations donneurs d'ordre sous-traitants) ;
- Donner aux citoyens et aux travailleurs le contrôle du partage de la valeur ajoutée pour un rééquilibrage en faveur des salaires et de l'investissement de long terme (par exemple à l'aide de la création d'une cotisation sociale à l'investissement qui socialise une partie de la valeur ajoutée, dont le produit sera affecté aux investissements choisis par les citoyens et les travailleurs);
- Créer une fiscalité incitative pour favoriser la transition écologique ;
- Mettre en place des plans de soutien étatique pour orienter les activités de la filière vers des objectifs écologiques ;
- Inciter financièrement la création d'entreprises à fonctionnement démocratique (SCOP, SCIC, GIE, ...);
- Relancer la recherche publique pour mutualiser les travaux de recherche et faire des résultats de ces travaux des biens communs.

2 – Pour un contrôle démocratique des entreprises

L'objectif de ce deuxième axe est de donner du pouvoir aux parties prenantes de l'entreprise (salariés, citoyens, usagers, politique) pour répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins sociétaux. En effet, tout comme la planète, l'humain doit être considéré comme une finalité et non comme un coût qu'il faudrait absolument réduire.

Pour cela, nous proposons de :

- Modifier les statuts de l'entreprise pour permettre une réelle démocratie dans son organisation. Les salariés et les citoyens sont légitimes et compétents pour décider des orientations et des choix stratégiques des entreprises ;
- Renforcer l'intervention publique, seule à même d'imposer une stratégie industrielle aux grandes entreprises (comme Airbus) en :
 - Planifiant et en synchronisant les activités du secteur de l'aéronautique et au-delà ;
 - Répartissant l'aménagement sur le territoire ;
 - Intégrant les critères écologiques dans les choix des produits et des processus ;
 - Conditionnant les aides publiques et la commande publique à des contreparties : prises de participation au capital, garanties sur l'emploi, investissement dans la recherche et le développement, aménagement des territoires, justice sociale, etc.
- Nationaliser les entreprises, bien que nous soyons conscients que cette solution est très dépendante des orientations politiques des gouvernements. Pour s'en affranchir, il est préférable de donner le contrôle et la propriété des entreprises aux salariés, usagers, riverains, représentants politiques (par exemple par des dispositifs d'autogestion, de socialisation, ou d'augmentation de la participation au capital). Des formes d'organisation d'entreprise allant dans ce sens existent déjà : les SCOP, SCIC, etc. D'autres types d'organisations permettent de contrôler le sens des activités de l'entreprise, telles les Entreprises à Mission ou les GIE.

3 – Droits des salariés

L'objectif de ce troisième axe est de sortir du chantage à l'emploi et du lien de subordination pour émanciper les travailleurs.

Cela permet de faciliter le redéploiement des compétences des salariés tout au long de leur parcours professionnel en donnant de réels moyens de reconversion, en rendant les travailleurs libres de participer à la vie démocratique (pour éviter l'autocensure et les mesures discriminatoires), en évitant la crise de sens (dissonance cognitive), et en permettant la transparence du droit des affaires (faciliter l'action des lanceurs d'alerte).

Pour cela nous proposons de dépasser et sécuriser l'emploi et la mobilité professionnelle en :

- Créant une sécurité sociale professionnelle dont le droit au salaire et à la formation, découplés de l'emploi ;
- Aménageant le temps de travail pour permettre de se former et d'organiser sa vie personnelle ;
- Interdisant les licenciements ;
- Diminuant le temps de travail subordonné pour permettre à chacun de participer à la vie sociale, syndicale ou politique selon ses aspirations ;
- Recensant les compétences et en facilitant la mise en relation entre les projets professionnels de chacun et les besoins de l'économie, en particulier l'économie sociale et solidaire.

Synthèse Atelier 3

« Quel transport aérien pour demain ? Les enjeux sanitaires et environnementaux »

Le but de cet atelier était de faire émerger des propositions concrètes pour un nouveau modèle de trafic aérien. L'introduction a présenté des repères historiques sur un trafic générateur de pollutions toujours plus importantes et a décliné leurs effets sur la santé et le climat. L'intervention finale de l'ingénieur centralien Laurent Castaignède a apporté un regard extérieur et des pistes de réflexion.

Dès les années 1950, avec la naissance de l'aviation à réaction, le problème du bruit et des pollutions générées par le transport aérien s'est posé. A partir de 1971, l'OACI met en place une réglementation mais peu contraignante pour les États membres. Dès lors, le trafic aérien se développe rapidement, doublant tous les 15 ans : 9 millions de passagers en 1946, 2 milliards en 2005, et 4 milliards en 2017. Depuis les années 2000, cette croissance s'est fortement appuyée sur le développement du lowcost. Les critiques portent surtout sur les nuisances sanitaires et climatiques. En 2018, les émissions de CO₂ de l'aviation ont représenté 2,4 % des émissions mondiales ; en 2011, l'impact climatique de l'aviation, s'élevait à 3,5 % de l'impact anthropique total depuis le début de l'ère industrielle. L'efficacité énergétique s'est améliorée ; mais, depuis, le trafic a été multiplié par 4. Les émissions ont donc presque doublé. Les solutions techniques proposées par les industriels ne sauraient résoudre le problème : les agro-carburants ne représentent que 0,002 % des carburants, et l'hydrogène reste, pour l'instant, une technologie non-maîtrisée pour le transport aérien.

Sous-atelier 1 : « Repenser les usages de l'aviation ? »

Les principaux segments de passagers du transport aérien sont le voyage touristique 53%, le voyage pour raisons familiales 25%, le voyage professionnel 22%.

Seuls 5% des êtres humains ont déjà pris au moins une fois l'avion. Il semble que les voyages professionnels vont connaître une décline notable (notamment en raison du développement du numérique, etc.). Pour les voyages familiaux, c'est plus complexe. Il y a une forte inégalité des situations (familles éclatées, recomposées, internationalisées...), à mettre en perspective avec le fait qu'une partie de ces situations a été rendue possible par le développement de l'aviation. C'est donc sur le tourisme qu'il faut concentrer les actions :

1/ Repenser le voyage : remplacer les multiples voyages par la possibilité de poser deux fois dans sa vie un congé voyage de six mois permettant de prendre le temps de faire un long voyage avec des transports lents, inciter les entreprises à accorder des plages de congés plus longues pour favoriser les voyages moins carbonés, valoriser le tourisme local, régional, national, réguler (ou interdire) la publicité pour les voyages en avion, repenser l'imaginaire touristique en intégrant le temps du transport dans le voyage.

2/ Réguler les voyages : mettre en place des quotas, non échangeables de voyage par personne et par an, calcul du CO₂ émis par personne, fournir des bonus aux gens qui choisissent de prendre le train (jours de congés supplémentaires pour compenser le temps plus long), remplacer le fret aérien par le train et le bateau à voile, interdire la vente de billet à prix inférieur au coût réel.

3/ Restreindre les usages de l'aviation : transport de médicaments, ou urgents, voyages très lointains ; le transport aérien permet de rompre l'isolement de certains territoires qui ne bénéficient pas d'autres moyens de transports.

4/ Etudier le report modal et la relocalisation, investir massivement dans les autres modes de transport, billets à tarifs subventionnés pour le tourisme local/le train, améliorer la desserte des trains, les horaires, la durée des trajets, développer le train de nuit, régionalisation de la société plutôt que mondialisation

5/ Permettre une transition aérienne "solidaire" : contrôler la contre-productivité des mesures : obligation de construire une aide économique aux pays privés de l'apport du tourisme de masse, en contingentant ensuite l'accès, ne pas restreindre le voyage aux seules populations riches et pouvoir démocratiser l'envie de voyager, inclure les pays en développement dans la transition, éviter le repli localiste, permettre aux usagers du lowcost de voyager sans avion.

Sous-atelier 2 : « Quels leviers pour contrôler l'évolution du transport aérien ? »

Sans déclarer la guerre au transport aérien, il est nécessaire de le réglementer, de limiter sacroissant. Pour cela redonner à l'avion son juste prix en utilisant l'outil fiscal, interdire les vols intérieurs inférieurs à 1000 km, redynamiser les trains et rouvrir ceux de nuit, ne pas trop compter sur des solutions technologiques, exclure des changements souhaités les usages indispensables de l'aviation. Les participants ont déterminé 11 leviers :

- 1/ Taxes : sur le kérosène, et/ou les passagers (plus élevée si dépassement des quotas CO2)
- 2/ Aéroports : moratoire sur la construction et les extensions, réduction du trafic aérien sur tous les aéroports, réorganisation d'Orly.
- 3/ LowCost : réduire sa part ; prix minimum du billet d'avion, arrêt des subventions.
- 4/ Contrôle du trafic aérien et pilotage : interdire les vols de nuit, restriction progressive des créneaux de vol, limiter les vols intérieurs aux vols transit, fixer un taux d'émissions aux compagnies par an.
- 5/ Quotas : pour les entreprises, et d'émissions CO2 par personne pour tous les usages.
- 6/ Efficacité : limiter les vols de l'aviation privée, imposer un prix du fuel neutre en CO2.
- 7/ Incitations : compte miles, (non échangeable) afin de limiter les distances parcourues par personne, possibilité d'augmenter le nombre suivant les raisons de déplacement,
- 8/ Contrôle des usages entreprises : favoriser les visioconférences, contrôler l'usage des déplacements professionnels (éviter les abus).
- 9/ Report modal : investir massivement dans le ferroviaire, aérien interdit si une alternative train est disponible pour moins de 4h de trajet, subventionner le train (fret et voyageurs), limiter le fret intérieur au transport ferroviaire, interdiction du fret aérien si une meilleure alternative existe.
- 10/ Tourisme : restreindre en priorité l'usage touristique, fixer un temps de séjour minimum.
- 11/ Niveau international / libre échange : limiter les effets de l'économie ultra libérale et de la concurrence.

Sous-atelier 3 : « Une démocratie aérienne. Comment faire évoluer la gouvernance du transport aérien ? »

Il s'agit d'un secteur placé dans une situation de quasi-autogestion au niveau mondial. 4 niveaux de gouvernance apparaissent : international (OACI et États), européen (EASA, CEAC, UE), national (DGAC, Parlement), local/aéroport (DGAC/DSAC, régions, CCI)

- 1/ Le niveau international paraît le plus logique pour approcher l'enjeu environnemental et climatique. Le système « un état, une voix » et l'évolution des acteurs vers toujours plus d'indépendance vis-à-vis des États laissent peu d'espoir pour de nouvelles réglementations contraignantes.
- 2/ Le niveau européen paraît la bonne échelle pour pousser vers une réglementation environnementale, par exemple en matière de taxation du kérosène.
- 3/ Au niveau français, la DGAC, l'État, Airbus, Air France et les grands aéroports s'opposent à la décroissance du trafic.
- 4/ Au niveau local, le tourisme et le désenclavement sont mis en avant pour convaincre les élus locaux de la nécessité de croissance du trafic aérien. Obtenir la fin des subventions est une priorité

Les propositions suivantes ont été formulées lors des discussions : faire émerger la notion de « capacité environnementale » des aéroports qui permet de sortir de la croissance sans fin rendue possible par les supposés progrès techniques, délibéraliser le transport aérien et l'intégrer dans les « communs » (la notion de « commun » permet de repenser l'organisation socio-économique), mettre en œuvre une « gouvernance des transports » transverse, sortir les acteurs économiques du trafic aérien des contraintes du libre marché, donner aux entreprises à fort impact sanitaire et environnemental le statut d' « entreprise de mission » (loi PACTE), construire au niveau européen une stratégie Bas Carbone, etc.

En conclusion, ce ne sont pas les compétences ou les idées qui manquent dans notre industrie; de nombreuses compétences sont transposables à d'autres domaines et notamment pour des projets répondant à des besoins sociétaux. Néanmoins, nombre de salariés restent attachés à l'aéronautique et ils sont les fers de lance de la transition du secteur. Cette transition sera nécessairement collective et volontaire et devra être accompagnée pour que les salariés en soient acteurs et non victimes. Et parallèlement il y a urgence sanitaire, climatique et humaine à revoir radicalement le transport aérien.

Face aux enjeux sociaux, territoriaux et environnementaux, des pistes existent pour les transports, y compris pour le transport aérien. A partir des résultats de ces ateliers, le collectif PAD va formuler des propositions détaillées et argumentées pour apporter des solutions ambitieuses, vertueuses et réalistes pour les populations et les territoires.

Collectif « Pensons l'Aéronautique pour Demain » (PAD)

Email : pensonsaerodemain@gmail.com

Facebook : [@aerodemain](https://www.facebook.com/aerodemain)

Twitter : [@aerodemain](https://twitter.com/aerodemain)



Organisations membres du collectif

CGT Coordination de l'aéronautique ; EAS (Etudiants pour une Aéronautique Soutenable) ; CCNAAT ; Collectif des riverains d'ATB; ATECOPOL; ATTAC; UPT; AMD ; Manifeste pour l'Industrie ; Fondation COPERNIC ; ICARE, Collectif de salariés ;Collectif « Non au T4 ».

Contacts

Maxime Leonard 07 71 35 17 01

Chantal Beer-Demander 06 25 43 22 33

Jean Baptiste Billard 07 67 92 85 52