

# Comment survivre à la baisse de production?

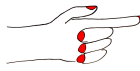
Pour protéger notre futur, la production d'avion va devoir diminuer. Mais comment y survivre ? Comment préserver nos emplois et nos salaires ?

Prenons du recul : revenons à la fin des années 90 : champions du monde 98, mise en place des 35 heures, nous volions 2 fois moins qu'aujourd'hui. Nous livrions 300 avions par an (800 aujourd'hui), nous étions 110 000 employé-es (160 000 aujourd'hui) et ce n'était pas le moyen-âge !



Respecter les accords de Paris signifierait revenir au niveau de production de cette époque. Cela impliquerait de protéger les 50 000 emplois qui n'existaient pas alors. Il y aurait plusieurs leviers pour cela. Les dividendes générés par notre travail (qui dans les années 90, n'allait pas autant dans la poche de l'actionnariat privé), de l'ordre de 2,5 milliards d'euros, permettraient de couvrir les salaires de 43 000 personnes. D'autres pistes telles que le passage au 32 heures par semaine, ou la diversification permettraient également de maintenir les emplois et même d'en créer. Aujourd'hui, l'économie libérale utilise la stratégie du choc pour maintenir les bénéfices des plus riches et la surexploitation, ne nous laissons pas avoir et analysons la crise COVID pour éviter les erreurs et pouvoir passer au vrai monde d'après (cf. article long).

Version lor



# LA GAZETTE DE LA CÉGÈTE

## Hors Série ENVIRONNEMENT



English version



Cette Gazette est un résumé des réflexions et travaux de la commission environnement CGT Airbus Avions, composée de syndiqué-es et d'élue-es / mandaté-es.

### Une fois les constats faits / Et maintenant que fait-on ?

Voici venu le temps non pas des rires et des chants\* mais de notre 3ème gazette environnement. Le temps des constats est désormais passé. Nous sommes arrivé-es au pied du mur climatique et il est urgent d'agir. Il est clair que la direction n'anticipe rien. Sa stratégie, basée principalement sur le SAF, s'avère irréaliste et elle ne considère que la génération de profits à court terme. Nous nous attelons dans cette publication à approfondir notre approche et nous souhaitons nourrir le débat sur les solutions collectives possibles, pour préserver l'emploi tout en agissant en prenant compte les limites planétaires, les nuisances sonores et en respectant les accords de Paris.

Parmi les solutions : la diversification, et pas dans l'armement. Il nous faut une véritable bifurcation écologique. Nous en avons les moyens et les compétences. Nous sommes trop vulnérables aux événements extérieurs comme la crise covid ou le blocage du détroit d'Ormuz.

Nous proposons ici une synthèse de notre réflexion. La version développée des articles est disponible dans notre newsletter. Vous pouvez vous y abonner ici :



Afin de pouvoir discuter en toute liberté, nous avons créé un groupe signal, sur lequel vous pouvez vous inscrire de façon protégée (les détails sont dans notre newsletter). Comme certain.es ont pu l'expérimenter, les discussions sur les chats ou sur le hub peuvent donner lieu à des pressions de la part de la direction... N'hésitez pas à nous rejoindre et à participer à la réflexion !

\*Pour comprendre ce clin d'oeil il est nécessaire d'avoir la cinquantaine ou plus, désolé les jeunes !

### Nouvelle crise, zéro REXP (retour d'expérience)

version longu



En ce printemps 2026, nous observons et subissons les effets des crises climatiques et des ressources (qui sont liées) : températures très élevées en avril, prix des carburants qui flambent et perspectives inquiétantes dues aux conséquences sur l'aéronautique de la crise du détroit d'Ormuz.



La production de kérosène a été durement impactée et le sera encore pendant de nombreux mois, voire des années. Les avions des compagnies aériennes asiatiques sont bloqués au sol, des discussions pour différer les livraisons des compagnies du golfe ont commencé. On nous annonce qu'il ne sera pas possible de prendre l'avion cet été. La crise perdurera car les industriels pétroliers devront investir dans les réparations au lieu d'investir pour développer les capacités de production de pétrole.

On aurait pourtant pu croire que la crise Covid menerait la direction à établir des plans pour se préparer à de nouveaux événements mondiaux. Six ans plus tard, le constat est amer. Aucune stratégie n'a été établie. On est passé d'un plan de production de 1000 avions par an de fin 2025 à un silence peu rassurant sur la crise.

Pour mémoire, la façon de gérer la dernière crise s'est traduite par un PSE, et des plans RELOAD + Lead! désastreux.

Cette nouvelle crise n'est sans doute pas la dernière et il est grand temps de se préparer à un monde bouleversé. Il serait important que les salarié-es s'en préoccupent et commencent à s'organiser pour demander des comptes et s'assurer de la préservation de leurs emplois. L'histoire montre qu'il est très dangereux de faire confiance à la finance pour cela.

### Les taxes pollueurs-payeurs : les quotas carbone (ETS) et la taxe sur les grands voyageurs aériens (TGVA)

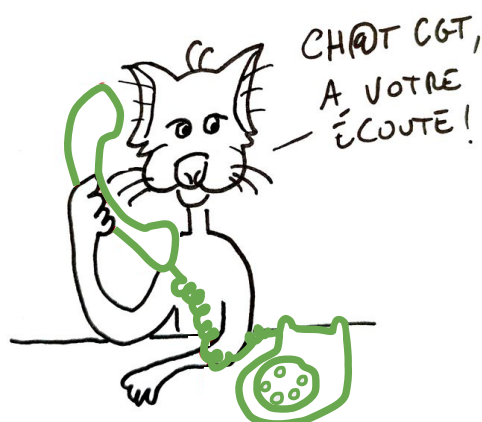
Dans la version longue de l'article, nous faisons le point détaillé sur la révision de la taxe carbone du secteur aérien en 2026 qui fait l'objet d'un intense lobbying. Nous revenons aussi sur la proposition des ONG de TGVA. Par an, les 2 taxes cumulées représenteraient 78 milliards d'euros.

#### Comment pourraient être utilisées ces recettes ?

Ces recettes devront financer la lutte climatique à l'échelle européenne, mais nous pensons qu'une grande partie pourrait financer la transition de l'aérien (nous explorons un premier scénario d'allocation à 50%) :

- Un soutien au secteur aéronautique existant (compagnies, aéroports, industrie aéronautique, alternatives pour les voyages longues distances...)
  - Une aide à l'innovation (SAF, électrique, hydrogène, etc...) si elle ne déclenche pas d'effet rebond
  - Une aide à la redirection écologique (l'article long dans la newsletter préconise 11 milliards d'euros)
- Avec 11 milliards par an pour l'aéronautique civile européenne, on peut financer 110 000 emplois et 80 000 retraites. Il sera important que ce fonds soit géré par les salarié-es et citoyen-nés des bassins d'emplois en démocratie directe. Des idées d'utilisation de ce fond :
- Financement de mesures de réduction de temps de travail (semaine de 4j et 32h) et financement de préretraites
  - Complément de salaire pour travailler dans un secteur moins lucratif et écologique (sécurité sociale de l'emploi) : agriculture, électrique, bâtiment (passif), industrie de la réparation ou de la conception d'objets durables et réparables, low techs, etc.
  - Tout autres idées que nous pourrions définir en assemblée démocratique.

Ces articles n'abordent pas toutes les conséquences des crises car nos réflexions et travaux continuent. En tant que premier-es concerné-es, nous, salarié-es Airbus Avions, avons un rôle à jouer pour transformer notre industrie : il s'agit de notre travail et de nos emplois, alors organisons-nous ensemble. Le syndicat CGT propose le cadre et les moyens nécessaires pour cela. Rejoignez-nous !



# Les conclusions de l'étude Aéro Décarbo et Shift Project

Version longue



Les associations **AéroDécarbo** et **Shift Project** ont présenté dernièrement les résultats de l'étude "**pouvoir voler sans pétrole**".

Les **émissions de CO2 des avions pendant leur exploitation commerciale** sont de très loin l'**impact majeur de l'aviation (98%)**, loin devant les émissions dues à la fabrication. Pour améliorer la situation, on peut jouer sur l'**intensité carbone du carburant**, la **performance écologique des aéronefs** et le **volume du trafic**.

**Hypothèse 1 : remplacer le kérosène par le SAF** (Sustainable Aviation Fuels, carburants durables aéro)

Le **bilan carbone final serait en grande amélioration** (si on arrive à capter suffisamment de CO2 par biomasse ou captation industrielle). L'étude menée montre que même en prenant des hypothèses optimistes sur le trafic, les améliorations et la production de SAF, **il n'est pas possible d'atteindre les objectifs des accords de Paris en 2050**. De plus, aujourd'hui, la **production de SAF est bien en deçà des prévisions**. Cette piste semble désormais **complètement compromise** et la direction en fait moins de pub.

**Hypothèse 2 : efficacité énergétique** des avions

Les constructeurs aéronautiques et les motoristes travaillent à la **nouvelle génération d'avions** qui devraient amener à une **réduction de 20%** de la consommation de carburant. Ces avions pourraient arriver en service à la **fin de la prochaine décennie**. Ce qui sera bien tard !

**Hypothèse 3 : réduction du trafic aérien**

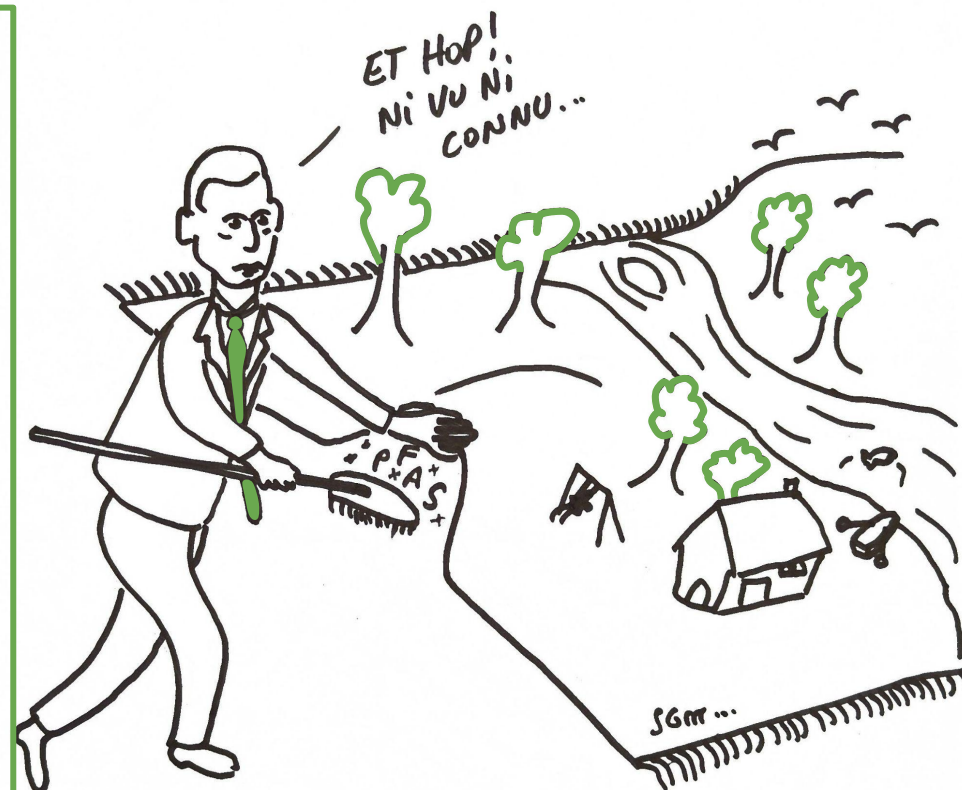
La piste la plus efficace serait de **modérer le trafic à court terme** en attendant que les **SAF** et les **nouveaux avions** arrivent sur le marché. Comme les vols actuels sont **beaucoup plus émissifs** que le seront les vols futurs, c'est maintenant qu'il serait important de modérer le trafic pour **diminuer le plus possible les émissions** tant que le kérosène demeure le seul carburant de l'aviation.

**En conclusion :** le rapport propose **deux scénarios permettant de préserver notre environnement** : objectifs 1.5°C ou 1.7°C. **L'utilisation des SAF**, les **améliorations de performance** des avions et moteurs et une **réduction du trafic aérien** en 5 ans. Puis une **stabilisation**, avant une **remontée au fur et à mesure que les quantités de SAF** le permettront (croissance indexée sur la disponibilité des SAF).

L'aviation ne disparaîtra pas mais doit revenir à des volumes d'activités compatibles avec les **limites planétaires**. **Doubler le trafic tous les 15 ans n'est pas soutenable**. Promettre de **remplacer tout le kérosène nécessaire par des SAF n'est pas réaliste non plus**. La **sobriété aérienne** devrait aussi prendre en compte les enjeux d'**équité sociale** dans la répartition de son usage.

## Lobbying PFAS : Airbus et l'industrie aéronautique en 1ère ligne

La **pollution par les PFAS** est malheureusement un sujet d'actualité. La commission européenne va arbitrer en fin d'année entre les conclusions du **Comité d'évaluation des Risques Sanitaires (RAC)** qui est pour un **bannissement total** et la position du **Comité d'évaluation de l'impact Économique et Social (SEAC)**. Le SEAC a ouvert une consultation des entreprises qui doit se terminer le 25 mai. Le **lobbying d'Airbus et du secteur aéronautique a été efficace**. En effet, le transport aérien semble avoir **gagné une exemption de restriction définitive**. Une proposition de loi sera faite par la commission Européenne et sera soumise à adoption législative.



# Impacts des scénarios décarbo sur la production

Version longue



Ces scénarios et leurs impacts dépendent de la volonté politique à **préserver l'habitabilité de la planète et les ressources**. Des **crises** telles que celles résultant de la guerre au Moyen-Orient ou du bouleversement climatique, en chamboulant le secteur (kérosène non disponible, routes fermées, aéroports inondés...) pourraient nous amener au même résultat mais **de façon contrainte**, avec des **répercussions violentes pour tout le secteur en terme d'emploi**.

Pour que les scénarios puissent advenir, cela suppose qu'il y ait un accord entre les constructeurs. Ceci n'est donc **pas une prévision mais un exercice de réflexion**.

## Phase 1 : décroissance du trafic

La forte décroissance du trafic (conclusion de l'étude Décarbo) entraînerait une **baisse minimum de 60% de la production des avions entre 2026 et 2036**. Ce serait un scénario très brutal avec des conséquences dramatiques pour toute la filière aéronautique. Pour rappel, aujourd'hui, **70% de la production d'Airbus est utilisée pour la croissance du trafic**.

Une baisse très forte du trafic poussera les compagnies à immobiliser une partie de leur flotte et à stocker leurs avions inutilisés. Au rythme de renouvellement des flottes, cela voudrait dire que les constructeurs n'auraient plus d'avions à livrer pendant 15 ans. C'est donc irréaliste (moyens industriels stoppés, perte des savoir faire...).

**Nous tenons à nos emplois et nous ne voulons pas l'arrêt de l'industrie**, nous proposons donc, ci-après, un autre scénario pour **conserver la filière et ses emplois**.

## Phase 2 : trafic aérien stable

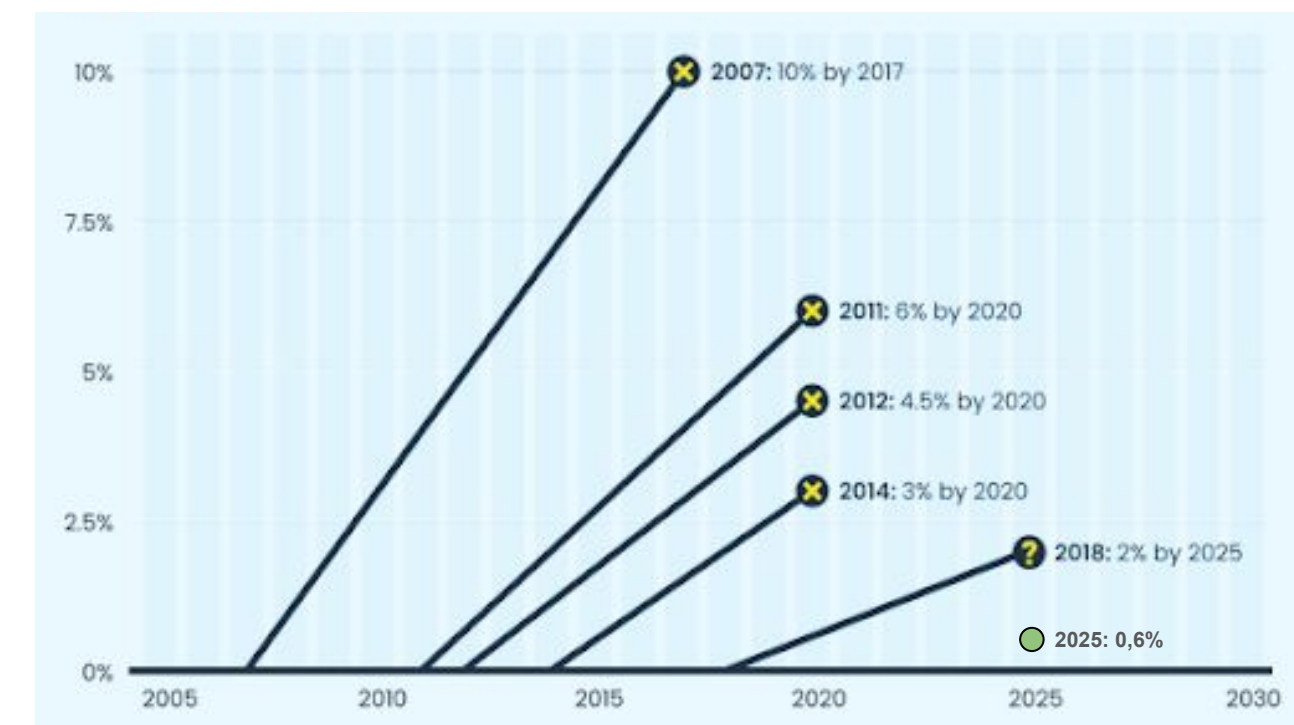
Dans cette phase, la **production sert à remplacer les avions anciens**. Avec un parc diminué de moitié et des appareils exploités pendant 25 ans, c'est un marché mondial de **520 avions neufs par an**, soit environ **225 avions pour Airbus si on garde la même part de marché**.

Si on regarde les crises passées, **en 2020 la production était tombée à 566 avions** et suite aux attentats du **11 septembre 2001**, la production d'Airbus a été de **320 avions environ pendant 5 ans**.

Un scénario plus tenable que le scénario initial serait donc celui d'une **production de 300 avions en moyenne par an**. Cela devrait être **accompagné de mesures politiques fortes** pour atténuer les effets : **primes à la casse**, n'autoriser que les **NEO**, une **taxe carbone efficace** pour disposer d'un **budget d'investissement** et de **diversification pour maintenir les emplois** (compagnies aériennes et secteur aéronautique) et le **développement des réseaux ferrés** pour pouvoir voyager écologiquement. Il est probable qu'il faille **maintenir la filière long courrier** (il y a peu d'alternatives). Il serait également préférable que les **projets "hydrogène" combinés à des modèles grasshopper** (voyage par sauts) soient relancés fortement.

Un article complet aborde également la phase 3 de reprise de trafic. **Nous vous invitons à lire la newsletter pour plus d'information** (QR code en page 1).

**Nous sommes convaincus que la filière aéronautique peut se transformer et continuer à exister tout en prenant sa juste part aux efforts nécessaires pour réduire l'usage des énergies fossiles et ainsi préserver l'habitabilité de la planète**. Mais cela demande un **changement de paradigme**. On ne produit plus en masse sans se soucier des impacts environnementaux, mais **on s'adapte en attendant que de nouvelles solutions respectueuses de la planète émergent**.



Prévisions successives de production de SAF par la IATA (international association of air transport)