



Pantin le 9 mai 2020

Air France : D'autres choix sont indispensables

Le jour d'après ne peut pas être comme avant la crise sanitaire, en particulier sur le transport aérien. Le gouvernement ne peut s'arrêter à des déclarations d'intention, il est nécessaire de prendre des décisions qui contribuent à stopper le dérèglement climatique. L'avion émet 45 fois plus de CO2 par kilomètre et par voyageur que le TGV.

Pour le PDG d'Air-France et les lobbies de l'aérien, il s'agit de poursuivre la mise en concurrence au moment où les intermodalités des transports doivent contribuer à économiser la planète. Il annonce l'ambition de réduire de 50% les émissions de CO2 à l'horizon 2030. Conforme à l'accord de la COP 21 cet engagement doit être formalisé et suivi. La caution environnementale consistant à faire voler des avions moins émetteurs de CO2 était déjà prévue dans le plan de renouvellement de la flotte d'Air France.

Air France va percevoir 7 milliards d'aide de l'Etat (recapitalisée à hauteur de 6 milliards au début des années 2000). Son PDG vient d'annoncer que ces fonds seraient utilisés dès le 11 mai pour relancer des vols intérieurs : Paris via Montpellier, Marseille, Bordeaux, Lyon, Nice,

Nantes, Brest, etc. Ces aéroports régionaux sont les tremplins de sa filiale low-cost Transavia. Ces destinations bénéficient de dessertes rapides de TGV, toutes aussi efficaces (moins de 4 heures : temps de parcours et d'enregistrement). La concurrence avec le TGV est absurde. Il serait bien plus pertinent de privilégier le train dans le cadre d'une coopération entre modes de transports.

Depuis 10 ans Air France a supprimé 10 000 emplois à coups de « départs volontaires », perçu des aides de l'Etat tel que le CICE (40 milliards en 2013 puis 57 milliards en 2014 mais 2 900 suppressions d'emplois sur la période !). Malgré une productivité accrue de 27%, son PDG parle d'augmenter la rentabilité avec 400 nouvelles suppressions d'emplois, essentiellement en région.

Le jour d'après nécessite que tout ce qui sera engagé préserve l'intérêt général :

- ↪ **A Roissy CDG, l'abandon du projet d'extension (projet de Terminal 4) et le plafonnement du trafic au niveau de 2019**, la fermeture des lignes intérieures quand il existe une alternative en train, une restructuration rapide pour l'implantation des entreprises de fret hors du tissu urbain (Roissy GDG à Vatry), l'instauration d'un couvre-feu (23h/6h) comme à Orly pour tenir compte de la santé des riverains.
- ↪ **L'application du principe pollueur/payeur par la taxation** du kérosène et des émissions de CO2.
- ↪ **L'arrêt de la privatisation d'ADP** afin d'assurer la maîtrise publique des actions coordonnées sur les choix de réduction des gaz à effet de serres et le développement des complémentarités entre les aéroports et les intermodalités (aérien, ferré, fluvial). Ces choix doivent s'accompagner des formations pour les transitions professionnelles et la sécurisation pour tous les salariés de la filière aérienne en France.
- ↪ **Compte tenu des incertitudes sur le devenir du transport aérien et du besoin impératif de sa limitation, l'abandon du CDG Express** et la réorientation des 2 milliards prévus à l'amélioration des transports du quotidien et au financement de réduction de gaz à effet de serre. Il n'est plus possible de s'exonérer de mesures radicales pour participer réellement à la lutte contre le réchauffement climatique. Il faut que ses sujets soient l'affaire du plus grand nombre, à commencer par les salariés et les utilisateurs du transport aérien.