

Europe Solidaire Sans Frontières > Français > Europe & France > France > Economie, social, inégalités (France) > Transports (France) > Transports aérien (France) > **Covid-19 (France) : Quel transport aérien pour l'après ?**

# Covid-19 (France) : Quel transport aérien pour l'après ?

samedi 23 mai 2020, par [Correspondant\(es\)](#) (Date de rédaction antérieure : 23 mai 2020).

**Les annonces désastreuses pour les salariéEs de l'aérien s'enchainent. Si l'activité se réduit, quels emplois pour demain ? La crise sanitaire montre que la mondialisation capitaliste n'est pas une organisation efficiente.**

Sommaire

- [Un transport capitaliste \(...\)](#)
- [Répondre aux inquiétudes \(...\)](#)
- [Aéronautique : les patrons](#)
- [La direction d'Easy Jet \(...\)](#)

Les annonces désastreuses pour les salariéEs de l'aérien s'enchainent. Airbus, après avoir cherché à maintenir sa production tout sauf indispensable, annonce maintenant des baisses d'activité avec des conséquences directes pour les salariéEs, les filiales et les sous-traitants. Alors que l'activité de Stelia Aerospace, filiale à 100 % d'Airbus, à Saint-Nazaire est fortement réduite, chez Daher (équipementier aéronautique) ce sont 3 000 postes qui sont menacés sur les 10 000 du groupe (dont 1 100 en Loire-Atlantique). Côté Air France, le chômage partiel est annoncé au moins jusqu'à la fin de l'année.

Ces restrictions chez les grands donneurs d'ordre ont évidemment des répercussions sur toute la chaîne économique. Des travailleurEs vont se retrouver au chômage, dans des situations individuelles et collectives difficiles, et cela aura des conséquences sur des bassins d'emploi entiers. Pourtant nos revendications doivent-elles seulement porter sur le maintien de ces emplois, dans une forme de « business as usual » ? Est-ce que l'on souhaite que le jour d'après, dans l'aérien comme ailleurs, ressemble au jour d'avant ?

## Un transport capitaliste et polluant

Le transport aérien est une activité polluante, intrinsèquement lié à la mondialisation capitaliste. Près de 28 % des voyages sont faits pour raisons professionnelles [1]. En France, 20 % du trafic est métropolitain [2], majoritairement entre des métropoles desservies par le TGV. Et si, *via* les *low cost*, le tourisme de masse s'est développé, la moitié des déplacements par avion est le fait des 20 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés [3], alors que ce mode de transport est massivement subventionné (TVA nulle ou réduite, exemption de taxes, subvention des régions...).

Le transport aérien mondial est responsable de 2 à 3 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, c'est-à-dire autant que celles de l'Allemagne, premier pollueur d'Europe. Ces quelques éléments montrent qu'une évolution du secteur vers une forte réduction du trafic est indispensable. Dès à présent des

actions peuvent être mises en place pour limiter le transport aérien : interdiction des vols court-courriers, interdiction du fret sauf produits de première nécessité, développement des correspondances intermodales (train-avion), rationalisation des transports via la création d'un service public européen... C'est notre utilisation de l'avion, à une échelle individuelle et collective, qui doit être questionnée.

## Répondre aux inquiétudes des salariéEs

Mais ces actions doivent être prises en concertation avec les salariéEs du secteur, et en répondant à leur juste inquiétude : si l'activité se réduit, quels emplois pour elles et eux demain ?

Une première réponse est d'assurer un transport sûr et de qualité, à l'opposé de la trajectoire du secteur qui, avant la crise déjà, demandait des « hausses de productivité » à ses salariéEs alors que l'activité connaissait une forte croissance.

Surtout, la crise sanitaire montre que la mondialisation capitaliste n'est pas une organisation efficiente : pénurie de masques, de blouses ou de tests produits à l'autre bout du monde. Nous devons relocaliser des industries et services ici, générateurs d'emplois, en cessant de coloniser économiquement le reste du monde.

Cette nouvelle crise économique et sanitaire, après les nombreuses crises économiques précédentes, nous rappelle que la recherche perpétuelle de la croissance, du fric à tout prix, n'est ni viable ni souhaitable.

Répartition des richesses et du temps de travail, vers des productions locales, raisonnées et écologiquement responsables : voilà le monde que nous voulons pour l'après.

**Correspondante** (Nantes)

• Créé le Samedi 23 mai 2020, mise à jour Samedi 23 mai 2020, 10:48 :  
<https://npa2009.org/actualite/entreprises/quel-transport-aerien-pour-lapres>

---

## Aéronautique : les patrons veulent faire payer la crise aux salariéEs

**Le mythe d'une croissance continue du trafic aérien s'effondre.**



La pandémie du coronavirus a entraîné le quasi-arrêt d'un trafic aérien. Bien des compagnies aériennes, certaines menacées de faillite, demandent des reports de livraisons avant, sans aucun doute, d'annuler des commandes. Car le mythe d'une croissance continue du trafic aérien

s'effondre : les experts doutent d'une reprise au niveau antérieur avant longtemps... Airbus a déjà annoncé la réduction d'un tiers de sa production.

### **Quelles conséquences pour l'emploi industriel ?**

Alors que la direction d'Airbus avait déjà décidé d'arrêter les missions d'intérim, les CDD, les embauches et de dénoncer de nombreux contrats de sous-traitance, en particulier dans l'ingénierie, La Dépêche du Midi parle de 10 000 emplois menacés. Mais pas de confirmation lors du Comité Social et Économique Central de ce jeudi : le PDG reste dans le flou, parlant de « redimensionnement » et de mesures « radicales »... La seule annonce a été l'élargissement à tout le personnel d'Airbus Avions d'un chômage partiel d'environ 30 % jusqu'en décembre.

Des directions d'entreprises de la filière ont par ailleurs déjà montré que, selon elles, c'est aux travailleurs.euses de payer pour sauvegarder les profits :

- Daher a annoncé le 10 avril 3000 suppressions de poste (sur 10 000), dont 1700 intérimaires.
- Chez Derichebourg, la direction fait du chantage : perte du 13<sup>e</sup> mois et des indemnités kilométriques en échange du report à septembre d'un plan de suppression de 700 emplois (sur 1650 en France).
- Dans les entreprises d'ingénierie, beaucoup des travailleurs sont en « inter-contrats », la plupart mis en chômage « partiel » à plein temps.
- Latécoère prévoit 50 % de chômage jusqu'à la fin de l'année.

Pour le moment ce sont l'État et l'Unedic qui payent l'allocation pour « activité partielle », donc les entreprises retardent les suppressions de postes. Mais qu'en sera-t-il quand on reviendra au système antérieur, dans lequel l'employeur devait participer (au-delà de 7,23 €/heure pour les entreprises de plus de 250 employés) ?

### **Non aux licenciements**

Doit-on, par « réalisme », accepter les suppressions de poste dans l'aéronautique ? Pour nous, si la production baisse, il faut partager le travail entre tous. D'autant que les cadences n'avaient cessé de croître ces dernières années. Airbus, dominant le marché des avions commerciaux, a les moyens de passer ce « trou d'air » sans supprimer de postes.

Quant aux entreprises plus petites, si certaines sont en difficulté, elles le doivent souvent à la rapacité d'Airbus qui n'a cessé de réduire leurs marges... Les travailleurs de ces entreprises sont déjà souvent mal payés. Et il faudrait qu'en plus ils perdent leur emploi ?

Alors que le gouvernement a, par ordonnance, permis d'allonger le temps de travail jusqu'à 60 heures hebdo, c'est au contraire le partage du temps de travail entre tous et l'interdictions des licenciements qui sont à l'ordre du jour !

### **Et si la crise était l'occasion de réorienter la production ?**

Avant même la pandémie actuelle, l'explosion du trafic aérien était déjà remise en cause, surtout pour sa participation au réchauffement climatique, même avec des avions moins gourmands en carburant.

Alors n'est-il pas temps de réorienter certaines usines vers la satisfaction de besoins plus urgents ?

Thalès a reconverti en urgence des ateliers pour produire des respirateurs médicaux. Mais au-delà de reconversions ponctuelles, les travailleurs.euses doivent mettre leur nez dans les comptes de leurs patrons mais aussi dans les choix qu'ils imposent à la société au nom de la recherche effrénée du profit.

## **Correspondante NPA**

• Créé le Mercredi 20 mai 2020, mise à jour Mercredi 20 mai 2020, 07:39 :

<https://npa2009.org/actualite/entreprises/aeronautique-les-patrons-veulent-faire-payer-la-crise-aux-salariees>

---

## **La direction d'Easy Jet met la pression sur les salariés**

### **Suite à la crise du Covid-19, le personnel d'Easy Jet a été mis au chômage partiel en France.**

Des tractations ont lieu entre le gouvernement français et la direction pour savoir à la charge de qui sera ce chômage partiel : le gouvernement français rechigne à payer le chômage partiel d'une compagnie britannique, mais les salariés basés en France sont de droit français et payent des cotisations sociales en France.

Easy Jet a créé une filiale en Autriche, à l'annonce du Brexit, pour que ses avions soient de droit communautaire et puissent voler en Europe et bénéficier du droit communautaire (voir <https://fr.wikipedia.org/wiki/EasyJet> ). Actuellement la direction essaye de profiter de la crise du Covid pour rogner les avantages acquis par les personnels (au Royaume-Uni en particulier un directeur, qui vient de Ryanair a annoncé prévoir, entre autres, de mettre en congé sans solde les personnels, ce qui a généré une réaction des dits personnels, les syndicats ont été obligés de réagir en France et l'option chômage partiel/technique a été retenue).

La direction a l'intention de redémarrer rapidement et commence à mettre des personnels d'astreinte pour mai/juin pour pouvoir les mobiliser si un redémarrage est possible. Les actionnaires, eux, auraient préféré des licenciements à plus grande échelle, en particulier pour tous les CDD. Un bras de fer semble engagé entre les actionnaires et la direction sur ce sujet : l'ancien directeur, fondateur de la compagnie voudrait convoquer une réunion des actionnaires pour renverser la direction actuelle et imposer des licenciements pour augmenter les dividendes [4].

Sur le membre de la direction qui vient de RyanAir, les personnels ont réagi sur le net en se défoulant et en demandant à ce qu'il n'importe pas les méthodes RyanAir chez EasyJet, il a dû revenir sur ses propos [5].

La grogne des équipages montait avant la crise du Coronavirus, et les vols de rapatriement et les dernier jours de vol - sans masque ni précaution alors que le virus circulait déjà en Italie, à Ténérife - et surtout les propos de la direction pour profiter de la crise ont aggravé la défiance.

Créé le Dimanche 5 avril 2020, mise à jour Dimanche 5 avril 2020, 17:52 :

<https://npa2009.org/actualite/entreprises/la-direction-deasy-jet-met-la-pression-sur-les-salariees>

---

## **P.-S.**

[https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/31/dans-la-crise-le-fondateur-d-easyjet-ne-perd-pas-le-nord\\_6035005\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/31/dans-la-crise-le-fondateur-d-easyjet-ne-perd-pas-le-nord_6035005_3234.html)

---

## **Notes**

[1] DGAC Enquête nationale auprès des passagers aériens 2015-16

[2] Bulletin statistique du trafic aérien commercial, Année 2017 - DGAC

[3] Enquête nationale Transports et Déplacements 2008

[4] Cf voir l'article du Monde :

[https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/31/dans-la-crise-le-fondateur-d-easyjet-ne-perd-pas-le-nord\\_6035005\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/31/dans-la-crise-le-fondateur-d-easyjet-ne-perd-pas-le-nord_6035005_3234.html)

et :

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/coronavirus-le-fondateur-deasyjet-exige-lannulation-des-commandes-dairbus-1190216>

[5] <https://www.capital.fr/entreprises-marches/easyjet-oblige-de-sexcuser-apres-la-diffusion-dune-video-polemique-1365390>