

# **Pandémie et après ? Sauver l'emploi, oui. Sauver le transport aérien, non !**

mardi 8 décembre 2020, par [TANURO Daniel](#) (Date de rédaction antérieure : 2 juin 2020).

**Le secteur aérien est une des principales victimes de la pandémie qu'il a contribué à propager.**

Sommaire

- [Deux scénarios... ou plus](#)
- [Licenciements, flexibilité \(...\)](#)
- [Lufthansa, plus de 11 milliard](#)
- [Sortir de l'engrenage mortifère](#)
- [L'impossible aviation verte](#)
- [Pour une décroissance radicale](#)
- [Le « moment Corona »](#)
- [Faire converger le droit \(...\)](#)

Début avril, le nombre global de vol était 80% plus bas qu'un an plus tôt au même moment. Près de la moitié des compagnies dans le monde sont aujourd'hui menacées de faillite. Depuis le début de la crise, l'Association internationale du transport aérien (IATA) a révisé quatre fois ses prévisions sur l'évolution du chiffre d'affaires du secteur. En mars, elle tablait sur une crise limitée à trois mois, entraînant une perte de 252 milliard de dollars par rapport à 2019 (-44%). A la mi-avril, le recul était estimé à 314 milliards de dollars (-55%). Mais la réalité pourrait s'avérer encore plus sombre.

## **Deux scénarios... ou plus**

Les projections, en effet, sont basées sur l'hypothèse d'une crise passagère, suivie d'une reprise « en V ». Or, ce scénario n'est pas du tout certain, car la sortie de crise ne dépend pas seulement de mécanismes économiques. Aussi longtemps qu'il n'y a ni traitement ni vaccin contre le COVID-19 (et la découverte d'un vaccin n'est pas acquise !), la sortie de crise dépendra de mécanismes biologiques - l'activité du virus - et de leurs répercussions psychologiques - la confiance des consommateurs. Telle est la particularité de cette récession sans précédent dans l'histoire du capitalisme : même si la destruction de capitaux était suffisante pour permettre en théorie une relance de l'activité, celle-ci pourrait être ruinée en pratique, soit par la prolongation de l'épidémie, soit par des vagues épidémiques successives.

A la mi-mai, l'IATA a donc commencé à envisager deux scénarios. Dans le premier, dit « de référence », les vols intérieurs reprennent au troisième trimestre, les vols internationaux ne suivent que plus tard, le volume de passagers en 2021 reste inférieur de 24% au volume de 2019 (et inférieur de 32% aux projections d'avant la pandémie) et l'impact économique du SRAS-COV2 se fait sentir jusqu'en 2025 (volume 10% plus bas que dans les projections d'avant la pandémie). Dans le second scénario, dit « pessimiste », une deuxième vague du virus prolonge les blocages jusqu'au

troisième trimestre, de sorte que le volume mondial des vols en 2021 est 34% au-dessous du niveau de 2019 (41% au-dessous des prévisions d'avant la pandémie). On sait aujourd'hui qu'une troisième, voire une quatrième vague épidémique ne sont pas exclues, mais l'IATA préfère ne pas envisager cette hypothèse...

## **Licenciements, flexibilité et chantage à l'emploi**

La réponse des compagnies combine destruction de postes de travail, attaques sur les salaires et sur les conditions de travail, et appels à l'aide des gouvernements. Vingt-cinq millions d'emplois dans le monde dépendent du secteur aérien. N°1 du secteur, American Airlines (130.000 emplois), veut se débarrasser de 30% de ses 17.000 salarié·e·s dans les secteurs de la gestion et du soutien. Delta, le N°2, a des plans similaires. La Norwegian Air Shuttle a d'ores et déjà fait faillite (4700 emplois), Virgin Australia et Virgin Atlantic sont en train de sombrer, le groupe IAG (British Airways, Iberia, Vueling...) annonce la suppression de 12.000 emplois, la compagnie scandinave SAS en supprimera 5.000 et l'islandaise Icelandair, 2000. Ryanair, devenu le principal transporteur européen, veut licencier (au moins) 3.000 employé·e·s et réduire les salaires de 20%. Fin avril, la Lufthansa estime devoir se séparer de 10.000 « excédentaires », dont 1000 chez Brussels Airlines, une de ses filiales. Conséquences chez les constructeurs : Boeing aussi annonce des pertes d'emplois massives. Etc.

Le chantage à l'emploi (il faudrait dire : le chantage à encore moins d'emplois) est l'arme principale des compagnies pour obtenir des aides publiques. Quelles que soient les formules concrètes choisies - prise de participation, nationalisation, avantages fiscaux - on en revient toujours au même vieux principe : la nationalisation des pertes et la privatisation des bénéfices.

Aux Etats-Unis, par exemple, le gouvernement a donné 25 milliards de dollars aux compagnies. Elles ne devront en rembourser que 30%, car le gouvernement fédéral deviendra actionnaire minoritaire. En échange, les transporteurs aériens s'engagent à ne pas licencier ni réduire la rémunération des salariés avant le... 30 septembre 2020, à limiter les rémunérations des dirigeants jusqu'en mars 2022 et à ne pas verser de dividende ni racheter leurs propres actions jusqu'en septembre 2021. Il semble clair que cet accord est basé sur l'hypothèse d'une relance « en V » après une crise de quelques mois à peine, et que le rachat par le privé est d'ores et déjà prévu dans l'accord avec l'administration.

## **Lufthansa, plus de 11 milliards d'aides publiques !**

L'accord conclu entre Lufthansa et le gouvernement allemand est du même tonneau. L'entreprise recevra neuf milliards d'Euros de l'Etat fédéral. Le gouvernement contrôlera 20% du capital mais n'aura que deux observateurs sans pouvoir de décision au conseil d'administration. Le ministre social-démocrate des finances, Olaf Scholz, n'en fait pas mystère : dès que la crise sera passée, l'Etat cédera ses parts à l'entreprise.

Ce n'est pas tout : via ses filiales, Lufthansa recevra des aides publiques de la Suisse, de l'Autriche et, fort probablement, de la Belgique. Globalement, alors que sa valeur est estimée à 4 milliards, la compagnie pourrait glaner ainsi jusqu'à 11 milliards de fonds publics. Dans le cas belge, le prix que Lufthansa exige pour ne pas liquider Brussels Airlines a doublé depuis le début de la crise, pour atteindre environ 400 millions. Pas mal, si l'on songe que le groupe allemand, en 2009, avait acquis 45% de l'entreprise belge pour la somme de... 65 millions.

Pour faire passer la pilule, le groupe promet de modérer les rémunérations des dirigeant·e·s et des

cadres supérieur·e·s. Mais ce sont les travailleurs/euses qui vont morfler. Le secteur est sous la pression croissante des « low cost », notamment en Europe de Ryanair qui tire systématiquement les conditions sociales vers le bas. Pour ne prendre qu'un exemple particulièrement clair de surexploitation : le personnel de cabine de la compagnie irlandaise n'est payé que lorsque l'avion est en vol (une heure d'attente sur le tarmac ou dans une aérogare, ce n'est pas du « travail », selon Michael O'Leary !). Avec une flotte réduite à 38 avions, la messe est dite : Brussels Airlines ne pourra qu'achever sa mutation vers une « low cost » du groupe allemand.

## **Sortir de l'engrenage mortifère**

Dans ces conditions, « sauver » Brussels Airlines apparaît vraiment comme un marché de dupes, sur le dos de la collectivité et des travailleurs/euses de l'entreprise. La question est évidemment : que faire d'autre ? Bien qu'il y ait urgence, y répondre intelligemment requiert une vision stratégique. Il faut regarder au-delà de l'entreprise et prendre en compte l'absurdité criminelle du développement des transports aériens. On aboutit alors inmanquablement à la conclusion que ce développement constitue un engrenage mortifère. Un engrenage dont il faut sortir car il joue un rôle majeur dans la destruction conjointe des conditions sociales et des conditions écologiques. En clair : « sauver » Brussels Airlines, « sauver » le secteur aérien en général, est le contraire de ce qu'il faudrait faire.

Tous les quinze ans depuis 1977, le transport aérien de personnes voit son nombre de passagers doubler. L'avion a été employé en 2018 par 4,3 milliards de gens, originaires en majorité des pays « développés » et de Chine. On estime que 1% de PIB supplémentaire augmente les vols de 1,5% à 2%, selon le niveau de développement du pays. Avant le virus, Boeing et Airbus misaient donc sur 8 milliards de passagers en 2037-2038. Le transport aérien de fret suit une évolution analogue : il ne totalise que 0,5% des marchandises en volume mais 35% en valeur, ce qui signifie que l'avion est utilisé pour transporter des colis petits et légers tels des smartphones, des fleurs [1] ... et des masques, par exemple.

La récente « importation » de travailleurs/euses amené·e·s par avion de Roumanie pour que les asperges d'Europe occidentale puissent être récoltées en dépit du COVID-19 est un des mille exemples qui montre que l'avion est par excellence le moyen de transport « just in time » du capitalisme mondialisé, productiviste, consumériste, exploiteur et ultra-néolibéral. Un capitalisme impérialiste, qui entretient ses relations coloniales avec le Sud global, promeut un tourisme insoutenable, presse les travailleurs/euses comme des citrons et bousille la planète au nom du profit. Ce mode de transport contribue à la surconsommation de ressources minières, à la pollution par les NOX et par le bruit, à la bétonnisation des territoires par les infrastructures et, bien sûr, aux émissions de CO<sub>2</sub> et d'autres gaz à effet de serre.

## **L'impossible aviation verte**

Pour rappel, les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> doivent diminuer de 58% d'ici 2030 et de 100% (au moins) d'ici 2050. Ces réductions drastiques [2] sont indispensables pour avoir une chance sur deux (ce n'est pas beaucoup !) de ne pas (trop) dépasser 1,5°C de réchauffement par rapport à l'ère préindustrielle. A la clé, un des enjeux est de ne pas franchir le seuil probable de dislocation de la calotte glaciaire du Groenland, qui contient assez d'eau pour faire monter le niveau des océans de 6 à 7 mètres.

Aucune technologie n'est susceptible de rendre l'explosion de l'aviation compatible avec ces objectifs climatiques vitaux. Celles et ceux qui prétendent le contraire racontent des balivernes pour

nous endormir [3]). En fait, il est évident que les progrès techniques ne donneront pas de solution, c'est pourquoi toutes les recettes envisagées font appel à la soi-disant « compensation » des émissions par des plantations d'arbres et autres moyens de favoriser l'absorption de carbone par les écosystèmes. Mais ce sont des recettes d'apprenti-sorcier. Elles se heurtent aux limites physiques et sociales (les superficies terrestres nécessaires, la concurrence avec la production alimentaire). Plus fondamentalement, les temporalités entre absorptions et émissions ne sont pas comparables : retirer du carbone en faisant pousser un arbre qu'on abat 60 ans plus tard ne peut pas compenser le fait d'émettre du carbone en brûlant du pétrole fossilisé depuis plusieurs millions d'années.

On ne peut donc pas se contenter de demander pour « Brussels Airlines » et pour le secteur aérien en général une solution compatible avec l'accord de Paris sur le climat. Cette formulation trop vague évite le cœur du problème, à savoir qu'il n'y a pas de solution « climat-compatible » si on ne met pas radicalement en cause le volume des transports.

Les gouvernements tentent de sortir de l'impasse par des mécanismes de marché. En 2008, l'Union Européenne a étendu son système d'échange de droits de polluer (ETS) aux compagnies aériennes (pour les vols intra-européens), donc distribué gratuitement des droits d'émissions échangeables, comme elle l'avait fait plus tôt pour les secteurs industriels clés. Ce faisant, elle ne fait en réalité qu'accompagner la baisse relative (pas absolue) des émissions découlant spontanément des progrès dans l'efficacité des moteurs. Même constat au niveau de l'IATA : en 2016, l'association a décidé de mettre sur pied un système de marché mondial censé entrer en vigueur à partir de 2021, avec pour objectif de stabiliser les émissions au niveau de 2020 par des compensations ou des réductions d'émissions [4]. Mais plus de marché ne permettra pas de guérir la maladie due au marché. Aucune de ces mesurées ne constitue ne fût-ce qu'un début de politique à la hauteur du défi climatique. Dans une logique de marché, le minimum serait d'abolir le statut fiscal privilégié du secteur aérien (pas de TVA sur le kérosène, ni sur les billets) et d'introduire une taxe sur les vols, avec un taux croissant d'année en année. Mais, même de cela, le néolibéralisme ne veut pas, parce que la rentabilité du secteur est fragile.

## **Pour une décroissance radicale des transports aériens**

La conclusion stratégique est incontournable : il faut d'urgence organiser la décroissance radicale du transport aérien, c'est le seul moyen réel par lequel le secteur peut contribuer à éviter la catastrophe climatique. Par conséquent, à la question immédiate « faut-il sauver le transport aérien ? faut-il sauver Brussels Airlines ? » la réponse logique ne peut être que « Non ». Ce qu'il faut sauver immédiatement, c'est l'emploi et les revenus des travailleurs et des travailleuses à qui les compagnies aériennes n'ont rien d'autre à proposer que moins de salaire, plus de flexibilité, plus d'exploitation. Mais comment concilier cet objectif immédiat avec la vision stratégique ? That's the question.

Il va de soi qu'organiser la décroissance du secteur soulève des questions multiples, complexes et enchevêtrées. Elles ne pourront être résolues en fin de compte qu'en déployant à l'échelle internationale un plan anticapitaliste de longue haleine, incluant notamment une remise en cause profonde de la division capitaliste du travail axée sur la maximisation des profits. L'articulation de la réponse immédiate et de la vision stratégique ne peut donc être que politique.

Dans cette perspective, les moyens d'un petit pays comme la Belgique sont forcément limités, de sorte que la réponse devra rapidement se déployer au niveau global, européen d'abord - dans le cadre d'une alternative à l'UE néolibérale. Mais il faut bien commencer à oser la rupture nécessaire à un moment donné, en un endroit donné et, à partir de là, tenter de tracer un chemin. En espérant

que d'autres, ailleurs, feront de même.

### **Le « moment Corona »**

Or, s'il y a bien un moment où commencer, c'est maintenant, en pleine crise du Coronavirus. Le point de départ devrait être de revendiquer l'expropriation des compagnies (en commençant par celles qui demandent une aide publique et en mettant les « low-cost » hors-la-loi – leur refuser les licences d'atterrissage serait un premier pas). En finir avec la propriété privée et la concurrence est en effet la condition nécessaire pour être en mesure de commencer à élaborer avec les travailleurs/euses un plan à moyen terme.

Celui-ci devrait inclure la reconversion collective des personnels dans un système public de transport redimensionné et multimodal (train, tram, bus, vélo, voitures électriques partagées) dans lequel l'avion est limité au transport intercontinental de personnes, et son usage rationné. Il va de soi que cet autre système de transport requiert que la production et la consommation elles-mêmes soient redimensionnées et localisées. En résumé, il faut produire moins, transporter moins et partager plus, ce qui implique in fine de... sortir du capitalisme.

Dans l'immédiat, c'est peu dire que les raisons pour plaider en faveur de l'expropriation des compagnies aériennes sont pleinement réunies. En effet, les patrons du secteur aérien ne se contentent pas de massacrer l'emploi, d'accroître l'exploitation du personnel, de menacer la planète, de propager le virus et de faire chanter la collectivité pour qu'elle les sauve de la faillite. En plus, ils veulent reprendre les vols le plus vite possible, au mépris de la santé publique, de celle des passagers/gères et de celle des employé·e·s (qui, contrairement aux passagers/gères, n'ont pas le choix).

### **Faire converger le droit de retrait et le « flight shame »**

Pour les patrons du secteur, la (mal nommée) « distanciation sociale », c'est bon pour les rues, les parcs, les magasins, les aéroports à la rigueur – mais pas pour les avions ! Quand l'Union Européenne a fait mine de l'imposer, la levée de boucliers a été immédiate. A bord d'un avion, les gens pourraient rester entassés les uns contre les autres pendant des heures, à la seule condition de porter un masque [5].

Ce discours patronal est évidemment en complète contradiction avec les règles de précaution martelées tous les jours dans les médias. Du coup, pour ramener la clientèle, les compagnies font tout ce qu'elles peuvent pour créer l'illusion d'une prise en charge parfaite de la question sanitaire. Mais il ne faut pas réfléchir longtemps pour éventer la ruse. A Dubaï, par exemple, Emirates a repris ses vols et proclame que tout va bien car les gens sont testés à l'entrée de l'aéroport... Or, les spécialistes estiment que 30% des personnes infectées et asymptomatiques passent sous le radar des tests. Bienvenue à bord !?

En fait, le transport aérien présente, à grande échelle, une situation assez analogue à celle qu'on vécue les chauffeurs/euses de bus à la STIB, à Bruxelles, dans les premiers jours du déconfinement : une direction qui veut relancer l'activité en mettant le personnel et les usager·e·s en danger. La menace du chômage, couplée à la concurrence des low-cost, servent évidemment de moyens pour forcer la main des employé·e·s, en évitant qu'ils et elles exercent leur droit de retrait.

N'empêche que la situation est propice à un phénomène assez rare de convergence plutôt que d'opposition entre une revendication sociale (la santé des salarié·e·s), à forte tonalité féministe (les

femmes sont majoritaires parmi le personnel de cabine) et une revendication écologique (la réduction des vols, synonyme de protection du climat). Raison de plus pour soutenir à fond les travailleurs/euses au cas où, sur base de leur connaissance des conditions concrètes, ils refuseraient de reprendre le travail malgré le simulacre de sécurité sanitaire orchestré par les employeurs.

D'ailleurs, il ne suffit pas d'attendre que les travailleurs/euses exercent leur droit de retrait. Nous pouvons et devons faire plus, exercer nous-mêmes, pour ainsi dire, notre « droit de retrait » en tant que consommateurs. Alexandre de Juniac, le directeur général de l'IATA, déclarait récemment : « Des mesures de relance importantes de la part des gouvernements combinées à des injections de liquidités par les banques centrales stimuleront la reprise économique une fois la pandémie maîtrisée. Mais la restauration de la confiance des passagers prendra plus de temps. » La confiance des passagers, en effet, jouera un rôle clé, et c'est un élément de l'équation sur lequel nous pouvons tous et toutes peser.

L'an dernier, le mouvement des jeunes pour le climat avait initié une « flight shame », une honte des consommateurs/trices face à l'usage de l'avion. L'impact en avait été perceptible, au point que les patrons du secteur s'en étaient inquiétés. La pandémie offre une opportunité d'amplifier ce mouvement de contestation salutaire en dépassant les limites moralisatrices de la « honte ». Ajoutons au refus de la destruction du climat la méfiance face à la maladie, le refus de la propager, l'hostilité face aux politiques anti-sociales et la solidarité avec les personnels victimes des rapaces qui écument le ciel de la planète.

**Daniel Tanuro**

---

**P.-S.**

• Gauche anticapitaliste (Belgique) | 02/06/2020 :  
<https://www.gaucheanticapitaliste.org/sauver-lemploi-oui-sauver-le-transport-aerien-non/>

---

**Notes**

[1] Plus de 2% du PIB du Kenya dépend de la culture de fleurs pour l'exportation, qui emploie 250.000 personnes et en fait vivre deux millions. Ces fleurs amenées sont cultivées dans des conditions désastreuses pour la santé des travailleurs, pour la pollution des sols, des nappes aquifères et des eaux de surface (assèchement du lac Navaisha) et au détriment des cultures vivrières qui assuraient naguère l'approvisionnement du pays.

[2] Elles doivent être encore plus drastiques dans les pays du Nord : 65% de réduction d'ici 2030 pour respecter les « responsabilités différenciées » des pays riches et pauvres dans le changement climatique, selon le GIEC !

[3] Ce n'est pas seulement une question de délais à respecter, mais aussi de limites technologiques. On pourra un jour remplacer le kérosène par l'hydrogène, ou par des agrocarburants à base d'algues, mais ces alternatives ne permettront pas de contourner les limites physiques : comment l'hydrogène sera-t-il produit ? Quelles superficies devront être consacrées à la culture d'algues ? Avec quelles conséquences écologiques et sociales ?

[4] CORSIA, Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

[5] Si c'était si simple, nous pourrions nous entasser aussi dans les salles de cinéma et de théâtre en portant un masque, non ? A moins qu'il ne faille justement maintenir la « distanciation sociale » dans les loisirs pour contrebalancer son abolition de fait dans les transports ?