

Une vision globale

Anne RIGAIL

Directrice Générale Air France



La transition écologique est cruciale pour notre industrie. Pour la mener à bien, il est fondamental de comprendre et de partager les enjeux entre les parties et de s'appuyer sur des hypothèses communes.

Il est évidemment impératif d'agir. Le premier levier pour cela est le renouvellement de la flotte, ce qui demande des investissements considérables dans un secteur où les marges sont traditionnellement faibles. Chaque année, ce renouvellement représente un coût de 1 milliard d'euros pour Air France, 1,5 milliards si l'on inclut Transavia France, et plus de deux milliards pour l'ensemble du groupe Air France KLM. Il nous permet d'intégrer à notre flotte des avions de dernière génération - Airbus A220 et A350 pour Air France, moins polluants et plus silencieux. À fin 2024, la part des avions de dernière génération dans la flotte d'Air France-KLM était de 27%, contre 5% en 2019. D'ici 2030, nous visons 80%.

Le deuxième levier concerne les carburants d'aviation durables (SAF). Notre objectif est d'atteindre 10 % d'intégration de SAF d'ici 2030 sur l'ensemble de nos vols, contre les 6 % sur les vols au départ de l'Europe requis par la réglementation européenne. Pour afficher des réductions d'émissions crédibles et suffisantes, notre feuille de route doit dépasser les exigences européennes.

Cependant, le coût actuel des SAF en Europe exerce une pression financière et soulève des questions sur notre capacité à les intégrer dans notre modèle économique, ainsi que sur les implications concurrentielles. Seule l'Europe impose des mandats d'incorporation de SAF, ce qui favorise l'émergence de filières de production, un point clé pour répondre à l'autre problématique essentielle liée aux SAF : le manque de disponibilité. Cependant ces mandats créent un décalage réglementaire mondial et posent des problèmes de concurrence équitable.

Il est donc crucial de collaborer avec les parties prenantes politiques au niveau européen et français et d'encourager systématiquement l'instauration de normes au niveau international, via l'OACI, plutôt qu'au niveau national. Nous devons faire comprendre l'importance d'une planification à l'échelle mondiale qui englobe toute la chaîne de valeur sans la compromettre. Les pétroliers et le secteur agricole sont également essentiels pour produire suffisamment de SAF. Bien que nous puissions être des moteurs du changement et des accélérateurs, de nombreux acteurs sont impliqués, et nous ne pouvons pas agir seuls. Une approche collective est nécessaire pour construire le transport aérien de demain.

Une vision politique

Jean-Baptiste DJEBBARI

Secrétaire d'État puis ministre des Transports de 2019 à 2022

Voyager ne relève pas de la simple coquetterie, mais répond à divers besoins, qu'ils soient sociaux, médicaux, professionnels ou de loisir. Ce phénomène est étroitement lié aux valeurs démocratiques de liberté individuelle et collective, ce qui explique pourquoi il est si enraciné chez nous et pourquoi les gens continueront à prendre l'avion.

Cependant, en France, une tendance récente consiste à critiquer le transport aérien. Certaines personnalités influentes promeuvent des modèles très restrictifs des libertés individuelles, comme la proposition de limiter à quatre le nombre de vols au cours d'une vie. Si l'on adopte une perspective purement française, cela peut sembler alarmant. En revanche, une vision plus large, au niveau européen, montre que les gens continuent de voler et que les États souhaitent promouvoir l'aviation.

Il est vrai que, dans le contexte franco-néerlandais d'Air France et de KLM, le débat public ne manifeste pas toujours un grand enthousiasme. Les deux compagnies doivent donc collaborer pour sensibiliser leurs gouvernements respectifs aux conséquences sociales et aux effets secondaires potentiels de toute réduction, par exemple, du nombre de créneaux horaires dans les aéroports.

Aux États-Unis, il existe un fort désir de décarboner l'aviation tout en maintenant l'envie de voler. Il est possible de concilier ces deux objectifs en volant mieux.



En 2022, j'ai soutenu la Déclaration de Toulouse, visant à profiter de la présidence française de l'Union européenne pour s'engager de manière plus concrète. L'objectif est de rallier le plus de pays possible et de convaincre les alliés potentiels, même les plus réticents, afin d'établir des règles communes. Sans harmonisation, le risque de distorsion de concurrence est réel. En Europe, il est essentiel d'assurer un terrain de jeu équitable.

L'utilisation de nouveaux carburants est un levier clé pour la décarbonation. Cependant, des défis subsistent, notamment la rareté des ressources et le manque d'industrialisation. Les carburants de synthèse, ou e-fuels, nécessitent beaucoup d'électricité pour capter le CO2 et transformer l'eau. Pour atteindre les objectifs de 2050, il faudrait l'équivalent de 50 réacteurs nucléaires à l'échelle européenne.

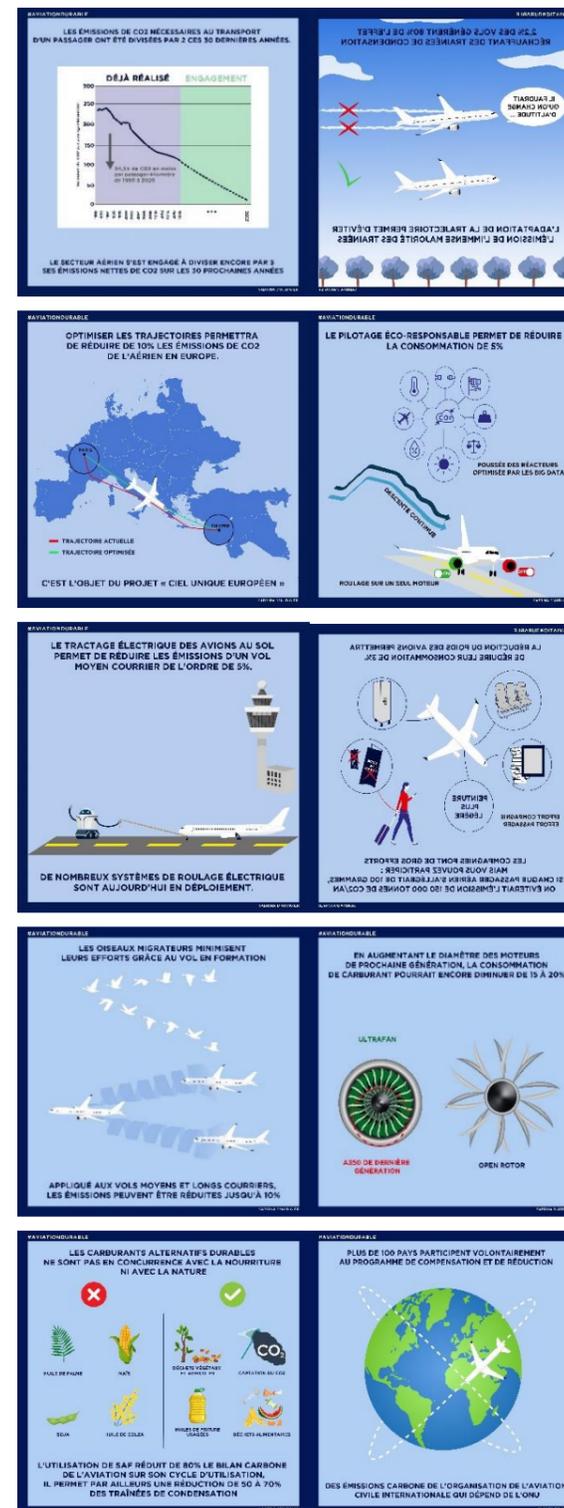
La transition écologique doit-elle être un sujet de dialogue social ou un prisme transversal pour toute négociation sociale au sein d'une entreprise comme Air France-KLM ? Je suis convaincu qu'elle ne doit pas être perçue comme une obligation morale, mais intégrée dans un projet économique. Les Chinois, par exemple, ont réussi à encapsuler le projet écologique dans l'économie, devenant ainsi des leaders industriels.

Il est crucial de fédérer les énergies et de trouver des synergies entre les secteurs. J'ai créé une agence d'innovation pour faciliter la collaboration entre exploitants, industries et secteurs. Les carburants de synthèse intéressent aussi bien l'automobile que le maritime et l'aviation.

Dans les grandes entreprises, il est important de trouver un mode opératoire efficace pour la relation avec les partenaires sociaux et la direction. Pour comprendre les réalités du terrain, je consulte d'abord les syndicalistes, puis les patrons.



www.omnes-airfrance.com



Transition Écologique : Enjeux, impacts et dialogue social

Conférence OMNES du 4 juillet 2024 à Roissy-CDG

OMNES a pour vocation de permettre aux syndicalistes et aux salariés de s'ouvrir à des chemins que nous n'empruntons pas au quotidien. L'actualité s'impose ces dernières années car le transport aérien doit relever des défis complexes autour de la Transition Écologique. Ce dossier complexe doit être abordé selon de nombreux points de vue : technologique, réglementaire, financier mais également et surtout social.

OMNES a travaillé sur le sujet au niveau national ces dernières années : notre équipe a été à l'origine et moteur dans la mise en place de l'Observatoire de l'Aviation Durable, inauguré fin 2021 par le ministre des Transports Jean-Baptiste DJEBBARI. Nous avons souhaité à travers cette structure :

- Transmettre au plus grand nombre les éléments pédagogiques sur les impacts environnementaux et les efforts et solutions de notre secteur sur la base de données objectives, scientifiques et universitaires
 - Mettre autour de la table les parties prenantes, pouvoirs publics, ONG, DGAC, aéroports, constructeurs, compagnies aériennes afin de travailler davantage en commun, faire émerger les meilleures pratiques et améliorer la connaissance globale sur le dossier
- À l'échelle mondiale et européenne, un cadre est désormais imposé pour les acteurs de la filière et en premier lieu les compagnies aériennes. Celles-ci doivent à présent s'adapter et réfléchir aux meilleures stratégies possibles afin d'atteindre les objectifs formulés par l'OACI et la Commission Européenne. La Transition Écologique est donc particulièrement impactante pour les compagnies aériennes du monde entier, notamment au niveau financier, avec des surcoûts importants à gérer, au niveau organisationnel avec de nouvelles méthodes de travail, et par conséquent en terme social et humain. Dans ce contexte, OMNES propose aux organisations syndicales et aux salariés qui le souhaitent des éléments de compréhension autour de ce dossier particulièrement complexe pour bien appréhender le cadre, les menaces mais également les opportunités auxquelles toutes les compagnies aériennes vont être confrontées.

Le Bureau OMNES

Les leviers de décarbonation

Gauthier BLANGEZ

Expert décarbonation chez Time To Fly

La réglementation aérienne liée aux enjeux climatiques est en premier lieu une affaire internationale. Le cadre le plus pertinent pour définir ces règles est donc celui de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cependant, c'est aussi au sein de cette organisation qu'il est le plus difficile de parvenir à des accords contraignants. Un problème de ce cadre international, qui explique en partie les réserves de certaines ONG, réside dans le fait que les objectifs sont fixés mais les moyens pour les atteindre sont beaucoup moins clairs et précis.

En plus du cadre international, matérialisé par la réglementation CORSIA, le transport aérien européen est également soumis à la réglementation communautaire via deux systèmes distincts. Le premier, appelé « EU-ETS » pour « EU Emission trading system » impose une redevance financière aux compagnies aériennes proportionnelle à leurs émissions de gaz à effet de serre. Le deuxième, appelé « RefuelEU » contraint les compagnies aériennes à limiter le tankering, une pratique d'optimisation des coûts consistant à acheter au maximum le carburant là où il est le moins cher quitte à augmenter le poids de l'avion, pendant qu'elle oblige l'incorporation de SAF dans le carburant aéronautique livré dans les aéroports européens. A l'horizon 2050, 70% du carburant utilisé en Europe ne sera plus fossile selon ce dernier règlement.

La décarbonation est un sujet d'équilibre entre la viabilité des compagnies aériennes et le coût de la nécessaire transition, liée à des technologies peu développées à échelle industrielle et spécifiquement aux SAFs qui représentent plus de la moitié du potentiel de réduction.



Bien que de nombreux investissements soient réalisés dans des unités de production en devenir, nous sommes encore en phase de prototypage : nous savons que les technologies fonctionnent ensemble, mais elles ne sont pas encore spécifiquement optimisées pour une production industrielle à grande échelle. Le surcoût est aussi lié aux ressources nécessaires (réglementé via la Renewable Energy Directive en Europe) qui sont convoitées pour d'autres usages, provoquant une hausse mécanique de leurs prix. Finalement, trouver un équilibre entre taxation et mesures incitatives est un défi pour les politiques publiques européennes, et c'est là que l'intervention des compagnies aériennes auprès des pouvoirs publics devient cruciale. Aux États-Unis, la politique est davantage axée sur l'incitation avec comme outil principal des exemptions de taxe, alors qu'en Europe, elle repose plus sur la sanction via des obligations de procédure et des taxes.

Outre le SAF qui permettrait de continuer à exploiter la flotte d'aéronef déjà en service, existent d'autres solutions plus radicales comme l'adoption de systèmes de propulsion basés sur l'énergie électrique ou hydrogène. Néanmoins ces solutions restent anecdotiques sur le court-terme, aucun aéronef exploitant ces systèmes n'étant certifié à ce jour pour du transport commercial et sur le long-terme (horizon 2050 à minima), ces innovations ne répondent pas au besoin des opérations long-courrier tant elles apportent de contraintes soit techniques avec des systèmes trop complexes à mettre en place, soit financières du fait du volume occupé dans l'aéronef qui ne permettrait pas de placer assez de sièges pour rentabiliser le vol.

En résumé l'Europe doit proposer des politiques plus incitatives pour la recherche et l'industrialisation des projets, afin de rendre la transition écologique soutenable pour les compagnies aériennes.

Le dialogue social

Stéphane PORTET

Directeur UK/Irlande du cabinet SYNDEX

La pression sociale proviendra à la fois des exigences politiques en matière de décarbonation et de l'augmentation des coûts, notamment ceux liés aux nouveaux carburants durables. À l'horizon 2035, ces carburants pourraient coûter environ cinq fois plus cher qu'aujourd'hui. Étant donné que le carburant représente actuellement entre 25 et 35 % des coûts opérationnels des compagnies aériennes, une telle augmentation pose un problème majeur. Cela pourrait entraîner un doublement du prix des billets ou forcer les compagnies à faire des choix drastiques concernant leurs modèles sociaux ou financiers, impactant ainsi l'ensemble des acteurs de l'aviation.

Au sein d'une compagnie aérienne, on distingue les coûts contrôlables des coûts non contrôlables. Le prix du pétrole, par exemple, est hors de contrôle, tout comme le prix des avions dans une certaine mesure. En revanche, la masse salariale et les coûts liés aux fournisseurs sont des éléments sur lesquels on peut agir.

Le dialogue social le plus efficace est celui qui anticipe les scénarios potentiels. J'ai eu l'occasion d'accompagner plusieurs constructeurs automobiles, et les discussions sur la décarbonation étaient similaires à celles que l'on observe aujourd'hui dans le transport aérien.

L'accélération de la décarbonation dans l'industrie automobile a entraîné la perte de dizaines de milliers d'emplois.



Mon message est donc le suivant : il y a des éléments inquiétants qui pourraient ne pas se réaliser, mais nous sommes dans une situation d'incertitude totale. Il est donc judicieux de prévoir des plans d'action au cas où ces scénarios se concrétiseraient.

Il est crucial d'établir un dialogue fort au sein de l'entreprise pour se préparer à toute décision politique qui pourrait entraîner des répercussions non pas en 2030, mais dès l'année suivante. Contrairement au secteur automobile, nous ne disposons pas de 15 ans pour effectuer cette transition. Si l'on décide demain d'interdire les vols entre Toulouse et Paris, il faudra s'adapter rapidement, ce qui est un défi considérable.

Les décisions politiques auront un impact significatif sur le transport aérien. Le dialogue social doit donc être permanent et anticipatif, toujours prêt à envisager le pire. Si les scénarios négatifs ne sont pas anticipés, ils seront gérés par des licenciements ou des restructurations.

Il est difficile d'utiliser l'outil de Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (GPEC) pour deux raisons : L'échelle de temps, qui peut aller de 20 à 30 ans, n'est pas compatible avec cet outil. La GPEC ne peut pas gérer ce qui n'est pas prévu.

Il est essentiel d'anticiper le dialogue social, de le maintenir actif et de prévoir divers scénarios pour être prêt à toute éventualité.



Nécessité d'une compétition équitable

Laurent TIMSIT

Délégué Général de la FNAM

La bonne nouvelle post-COVID est que les gens continuent de voyager en avion, et ce mouvement persiste à l'échelle mondiale. Bien que la croissance ne soit pas la même en Europe que dans le reste du monde en raison de la maturité différente des marchés, la dynamique est bien présente et irréversible, tout comme le changement climatique et ses conséquences. Il est impératif de trouver des solutions pour continuer de voler tout en maîtrisant l'impact sur le climat. Toute autre politique est vouée à l'échec.

En ce qui concerne les mandats d'incorporation de SAF en Europe, le véritable défi est l'échéance de 2035, où 20 % d'incorporation deviendront obligatoires. Pour atteindre cet objectif, il est crucial de financer les projets actuels afin de garantir cette production d'ici 2035. L'enjeu réside dans notre capacité à mobiliser des financements pour les projets les plus prometteurs.

En outre, la production de SAF entraînera une augmentation des coûts, pouvant aller de trois à huit fois le prix actuel du kérosène, qui est actuellement similaire pour toutes les compagnies aériennes dans le monde.

Cette augmentation pourrait déstabiliser les compagnies aériennes, car le kérosène représente environ 30 % de leurs coûts. Deux problématiques se posent : premièrement, est-ce que toutes les compagnies payeront le même prix pour le SAF et l'utiliseront dans les mêmes proportions ? Cela soulève la question de la distorsion de concurrence.

Deuxièmement, si les coûts augmentent significativement, la demande pour le transport aérien persistera, mais sa croissance sera réduite.

Cette situation appelle à des décisions politiques. Soit le coût de la transition énergétique est entièrement répercuté sur les passagers, ce qui risque de rendre le transport aérien plus élitiste et de freiner sa démocratisation. Soit des choix publics sont faits pour atténuer cette augmentation des coûts, permettant ainsi de poursuivre la démocratisation du transport aérien comme ces dernières années. Il s'agit donc d'un choix de politique publique crucial pour garantir des conditions de concurrence équitables. Si rien n'est fait, le pavillon européen pourrait disparaître au profit de compagnies étrangères.

Il est essentiel de prendre des mesures à l'échelle internationale pour maintenir une concurrence équitable. L'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) est le principal forum de dialogue, et il est crucial d'y mettre en place des mécanismes applicables à tous. Sans action, les coûts relatifs au niveau d'incorporation de SAF prévus dans 25 ou 30 ans seront difficiles, voire impossibles à absorber pour les compagnies européennes.

Sur ce dossier, il est important d'anticiper le dialogue social. Toutefois, compte tenu des enjeux financiers, la masse salariale ne peut pas être la variable d'ajustement.

