



MOBILITÉ

#StayGrounded

et revenons sur de

bons rails

Qu'il s'agisse de paquebots de croisière incubateurs de virus, de l'explosion phénoménale de l'offre des vols, ou des distances toujours plus grandes que nous parcourons au quotidien, cette hyper croissance de notre mobilité est idéale pour la propagation d'un virus. Elle est aussi très néfaste pour notre climat. Il existe des moyens justes et intelligents de réduire le nombre de km aériens à peut-être 10% du nombre actuel, lequel est juste énorme. Il n'a fallu que 27 ans pour passer de 1 à 4 milliards de passagers du transport aérien par an. Notons toutefois que seulement 1% des passagers qui empruntent le plus fréquemment l'avion causent 50% de toutes les émissions du transport aérien. Aucune des alternatives aux combustibles fossiles pour alimenter les avions n'est en mesure de devenir une alternative technique dans un avenir prévisible. Les véritables solutions requièrent une forte intervention de l'État et

Partie 2 - MOBILITÉ : #StayGrounded et revenons sur de bons rails

un changement de paradigme du voyage en avion : les voyages en train ou en voilier doivent devenir la nouvelle norme, même sur de longues distances.

Dans son article, Christopher de Bellaigue a demandé si nous sommes effectivement confrontés à “ La fin du tourisme ” ? Il note que “ le tourisme repose sur la même mobilité humaine qui propage la maladie et sera soumis aux restrictions les plus strictes et les plus longues, il est susceptible de souffrir plus que presque toute autre activité économique ”.

Pour l'industrie aéronautique, le 11 septembre ressemble à un simple rhume, comparé à la crise cardiaque causée par le COVID-19. En 2020, les frontières se sont fermées avec un seul jour de préavis, les pays ont commencé à se confiner et la majorité des avions a été soudainement clouée au sol - sans date de nouveau décollage. Partout dans le monde, des compagnies privées de l'industrie aéronautique ont demandé aux gouvernements de les indemniser. Beaucoup se considèrent trop stratégiquement importantes pour faire faillite, elles agissent donc avec arrogance et n'offrent généralement pas de contrepartie sous forme de participation publique au capital. Mais c'est exactement ce que les gouvernements devraient faire maintenant : nationaliser l'ensemble du secteur. En Belgique, une grande coalition de chercheurs et d'experts de diverses universités et groupes de réflexion a formulé cette proposition, et cela se produit également dans d'autres pays.

Imaginez ce que pourraient faire les états européens possédant à la fois les compagnies aériennes et les compagnies ferroviaires: ils pourraient enfin réorganiser l'ensemble du secteur de la mobilité pour assurer sa neutralité carbone, conformément aux objectifs environnementaux convenus. Ils pourraient investir beaucoup plus dans les trains rapides, améliorer les dessertes ferroviaires pour tous les territoires, relancer les trains de nuit et se désengager du transport aérien. Ils pourraient alors vraiment aider les travailleurs de l'industrie aéronautique et du transport aérien, et investir dans leur reconversion professionnelle. Le personnel de restauration, les

Partie 2 - MOBILITÉ : #StayGrounded et revenons sur de bons rails

stewards, les bagagistes, les techniciens, les agents de propreté ont tous des compétences transférables qui pourraient être utilisées pour des emplois dans le transport ferroviaire.

Et voici une autre réalité absurde que des états qui tiendraient les manettes pourraient corriger : les vols fantômes. Des avions sans passagers qui circulent parce que les compagnies aériennes doivent continuer à fonctionner quoi qu'il arrive, au risque de perdre des créneaux de vol. Cette pratique de destruction du climat a été interrompue en raison des blocages liés au coronavirus, mais est déjà revenue avec des avions vides sillonnant à nouveau notre ciel. Pourtant, on nous dit que le marché libre est le moyen le plus efficace d'organiser l'économie. La réalité est tout autre .

À terme, l'urgence climatique nécessite une réduction des effectifs du secteur de l'aviation. L'approche axée sur le marché consisterait à augmenter le prix des billets, en laissant le ciel seulement aux personnes les plus riches. Mais des manières plus justes de réguler le secteur existent. Pourquoi ne pas introduire un système de crédit carbone pour tous les citoyens de l'Union Européenne, pour ne citer qu'un exemple ? Même si ce serait encore mieux à l'échelle mondiale, expérimenter ce concept à l'échelle de l'Europe serait déjà un défi majeur. Chaque citoyen pourrait avoir un quota fixe d'émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements qui pourrait être utilisé sur un certain nombre d'années. Si votre quota est épuisé, vous devrez attendre un délai avant de pouvoir à nouveau prendre l'avion. Cela rendrait le vol plus juste, donnant à chacun une chance égale de voler occasionnellement quelque part, tout en mettant fin à une ère d'ignorance concernant les coûts réels de l'aviation. Un autre débat pourrait aussi être mené sur l'opportunité ou non de rendre ces quotas de vol échangeables, permettant ainsi aux personnes qui ne volent jamais de vendre leur quota de vol à des sommes potentiellement très importantes pour les personnes riches qui ne pourraient pas, ou ne voudraient pas, s'adapter à ce système de quotas. Mais il ne sert pas à grand-chose de débattre de détails qui peuvent facilement nourrir des controverses si l'idée fondamentale

Partie 2 - MOBILITÉ : #StayGrounded et revenons sur de bons rails

d'un plafonnement des vols et de leur répartition plus équitable est toujours rejetée par les cercles de décision. Cela nécessite, pour ne citer qu'un seul obstacle, une collaboration paneuropéenne d'états prêts à agir fortement sur une idée non néolibérale.

Au moment d'écrire ces lignes, il semblait beaucoup plus probable que les gouvernements renfloueraient les compagnies aériennes sans véritable condition écologique ou sociale, dans le seul but de les faire revenir à la ' rentabilité '. Dans ce cas, cette crise aura servi à transférer l'argent des contribuables aux actionnaires des compagnies aériennes. Au moment d'écrire ces lignes, plus de 123 milliards de dollars d'argent des contribuables sont déjà allés à des compagnies aériennes privées.

Le mouvement alternatif mondial ne disparaîtra pas de sitôt, au contraire. Il se prépare depuis quelques années et la crise actuelle a fait entrer certaines de ses propositions les plus ' audibles ' dans les débats traditionnels. Il y a beaucoup à faire pour résister à l'expansion de l'industrie aéronautique, avec des mouvements comme ' Stay Grounded ' dont l'objectif est de sauver les personnes, non les avions. Stay Grounded est un réseau alimenté par les militants et les associations (dont FNE), fondé sur la science et orienté vers l'action, qui fait campagne pour une réduction de l'aviation et de ses impacts négatifs. Nous soutenons ce qu'ils défendent : une transition vers d'autres modes de transport, une transition juste qui ne se fait pas au détriment des travailleurs des secteurs concernés, une économie basée sur les courtes distances, la protection des terres et des droits des millions de personnes vivant dans les zones où l'industrie aéronautique veut s'étendre, etc. La carte des conflits autour des aéroports le montre : cette lutte est un sujet brûlant dans le monde entier. Heureusement, les militants parviennent à remporter des victoires. La construction de nouveaux aéroports a pu être arrêtée grâce à des mobilisations citoyennes de grande ampleur : nous pensons bien évidemment au projet de Notre Dame des Landes, près de Nantes, qui menaçait de détruire des milliers d'hectares de terres agricoles et des zones humides riches de biodiversité, mais aussi au

Partie 2 - MOBILITÉ : #StayGrounded et revenons sur de bons rails

projet d'aéroport d'Aranmula Greenfield (Inde). L'aéroport de New Mexico City a été interrompu, malheureusement après la destruction d'une grande partie des zones humides. Mais dans de nombreux cas, l'opposition aux extensions aéroportuaires entraîne un long blocage du projet plutôt que son abandon, comme cela s'est produit avec les troisièmes pistes de l'aéroport d'Heathrow et de Vienne.

Qu'il s'agisse de manifestations risquées au sein des aéroports, de campagnes publiques ou de rapports universitaires, le changement du secteur de l'aviation est un combat à mener sur de nombreux fronts. Le moment est venu pour les gouvernements de prendre les choses en main et de redonner de la cohérence.

Pour pouvoir évoluer vers des gouvernements suffisamment audacieux pour renforcer l'intervention publique et transformer radicalement les secteurs de l'aviation et du rail, il est clair qu'un changement de mentalité est indispensable. Nous avons besoin de dirigeants capables de sortir des sentiers battus et si les dirigeants actuels n'en sont pas capables, nous avons besoin de nouveaux dirigeants. Nous n'arrivons pas là où nous devrions être parce que nous luttons toujours contre les croyances qui prônent la privatisation, la déréglementation et une administration publique moins développée.

En Belgique, nous avons vu les effets de ce mantra néolibéral dans l'industrie aéronautique. D'abord la compagnie aérienne nationale a été privatisée, puis les infrastructures de l'aéroport national ont suivi le même chemin. Résultat : les bénéfices ont été captés et dirigés vers un paradis fiscal, des conditions fiscales particulières ont été négociées pour éviter les impôts, les travailleurs ont été soit exploités soit licenciés, sans plan pour assurer leur réinsertion sur le marché du travail. Lorsqu'une crise comme celle-ci survient, ce sont les salariés qui sont poussés vers la sortie comme un poids mort, sans parachute.

Nous sommes peut-être en train de remonter quelque peu la pente grâce à des investissements publics massifs dans le réseau

Partie 2 - MOBILITÉ: #StayGrounded et revenons sur de bons rails

ferroviaire. Des signes prometteurs apparaissent en Europe.

24 pays européens ont accepté de travailler ensemble sur le transport ferroviaire international et d'en faire "une alternative attrayante" sur des distances où il n'est actuellement pas compétitif. La Commission Européenne a fait de 2021 une "Année européenne du rail". Mais nous ne les avons pas encore vu joindre le geste à la parole. Comme pour tant d'autres choses, les citoyens exprimant une volonté de changer radicalement la façon de se déplacer sur cette planète semblent être de plus en plus nombreux. Pourtant, la trajectoire du paquebot gigantesque des intérêts acquis ne sera pas facilement modifiée.