

## Promesse d'un avion vert et défense de la liberté : la stratégie du secteur aérien pour contrer toute régulation

Sur le volet aérien des propositions de la Convention climat, les lobbys du secteur aéronautique ont été d'une redoutable efficacité pour purger le texte et imposer leurs vues. Bien aidés par des responsables politiques et syndicaux, comme le montre notre enquête.



Avion, automobile, agrobusiness, publicitaires... Le rouleau compresseur des lobbys a réussi à vider de toute substance le projet de loi censé donner suite à la *Convention Citoyenne pour le Climat*, mêlant accès privilégié aux décideurs, études biaisées, marketing vert, guerre des mots dans les médias et mobilisation de complices au cœur même de l'État. Deuxième volet d'une enquête sur la force de frappe déployée par les industriels pour tuer les propositions des "citoyens", à lire aussi sur notre *Observatoire des multinationales*<sup>1</sup>.

► Lire le premier volet : [comment les lobbys industriels ont saboté les réformes voulues par les citoyens de la Convention climat](#).

Supprimer les vols domestiques dont le trajet était réalisable en moins de 4 h de train : la mesure est l'un des symboles des ambitions de la *Convention Citoyenne pour le Climat*, elle est devenue celui de leur abandon. Dans le projet de loi présenté ce 10 février en conseil des ministres, la proposition se voit ainsi ramenée à seulement 2 heures et demie de voyage en train. Ce ne sont pas seulement 90 minutes qui ont été ainsi rabotées par le ministère de la Transition écologique et solidaire, c'est surtout la possibilité d'importantes économies d'émissions de gaz à effet de serre qui s'évanouit. Le secteur aérien en France a généré 23,4 millions de tonnes de CO2 en 2019, dont 20 % par le transport intérieur (Outre-mer compris).<sup>2</sup>

Sur les 108 lignes intérieures que compte la France, avec la proposition initiale de 4 h, une trentaine aurait pu être concernée par le report modal ferroviaire. Abaissée à 2 h 30, la mesure ne concerne plus que cinq lignes, dont seulement trois (Paris-Bordeaux, Paris-Lyon, Paris-Nantes) parmi les 15 connexions les plus fréquentées.<sup>3</sup> Ce n'est donc pas ce projet de loi qui changera profondément la

<sup>1</sup> <https://multinationales.org/>

<sup>2</sup> Selon les données officielles du ministère

<sup>3</sup> Selon ce rapport de Greenpeace.

donne : le Réseau Action Climat (RAC) a ainsi calculé<sup>4</sup> que cette mesure amoindrie ne permettrait de réduire que de 6,6 % les émissions de CO2 issues des vols métropolitains. Pire, la mesure est encore en suspens : l'article 35 conclut que c'est le Conseil d'État qui fixera par décret, en dernier ressort,

*"les conditions dans lesquelles des aménagements à cette interdiction sont prévues".*

## Un texte truffé "d'amendements et d'exceptions qui contredisent aussitôt l'intention affichée"

Le secteur aéronautique illustre le spectaculaire détricotage de la feuille de route soumise par les 150 citoyens. Pour les principales mesures, le plan de vol se résume aujourd'hui à un atterrissage forcé : outre la question des vols domestiques, c'est aussi le renforcement de l'écocontribution sur les billets d'avion qui disparaît, tout comme l'interdiction de la construction et de l'extension des aéroports, maintenue officiellement mais rendue inopérante par la formulation du texte final (art. 36).

*"Le gouvernement est très habile pour faire croire qu'il reprend les propositions des citoyens, tout en truffant le texte d'amendements et d'exceptions qui contredisent aussitôt l'intention affichée... Au final, les mesures inscrites dans le projet de loi ne sont pas du tout fidèles à l'esprit des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat sur l'aviation", résume Agathe Bounfour, du RAC.*

Clou de la stratégie, l'introduction d'un article dédié à la compensation carbone qui l'élargit à l'ensemble des vols domestiques alors que la Convention Climat n'avait imaginé cet outil qu'en dernier recours pour les trajets avec l'outre-mer, pour ne pas pénaliser financièrement celles et ceux qui s'y rendent. La mesure permet de donner le change à bon compte : faire montre de bonne volonté pour mieux rester immobile, un procédé souvent gagnant en communication politique.

► Lire aussi : [Ces propositions concrètes pour limiter le trafic aérien, et ses émissions de gaz à effet de serre](#)

Tout cela n'a rien d'un hasard : le secteur aéronautique, "fleuron" éculé de l'industrie française, est l'un des lobbys les plus importants de notre pays. La pandémie mondiale, et les intenses négociations qui en ont découlé autour des plans de relance – sans conditionnalités environnementales – n'ont pas échappé à leur influence. La Convention Citoyenne, dont les travaux ont été publiés fin juin 2020, avait-elle seulement les moyens de faire jeu égal ? Là aussi, l'aéronautique illustre à merveille l'implacable tactique des intérêts industriels pour parvenir à désamorcer les menaces, et, en l'espace, transformer le projet de loi en une simple coquille vide. Dans la recette, on retrouve ainsi tous les ingrédients énoncés dans le premier volet de notre enquête.

## Les intérêts privés camouflés sous le sceau de l'expertise

À commencer par l'implication de tout réseau d'experts et de lobbyistes, rapidement mobilisés sur le sujet. Une mobilisation qui a notamment pris forme dans l'intense bataille médiatique, menée à grand renfort de tribunes, afin de décrédibiliser les propositions citoyennes. Une tribune dans *Les Échos*<sup>5</sup> dénonce ainsi une entrave à la concurrence et le bénéfice climatique "incertain" du train. Parmi les signataires, au côté du vice-président de l'Autorité de la concurrence, on trouve Paul Chiambarrato, le directeur de la chaire *Pégase* : une structure qui jouit du statut universitaire, créée à Montpellier en 2019, tout en se révélant financée par l'industrie aéronautique, le groupe *Aéroports de Paris (ADP)* et *Air France*

<sup>4</sup> Voir leur étude.

<sup>5</sup> En juillet 2020, à consulter ici.

notamment – un habile mélange des genres pour camoufler les intérêts privés derrière le sceau de l'expertise. En février 2020, cette chaire s'était notamment signalée par la publication d'un rapport au titre éloquent : "*Les français et l'impact environnemental du transport aérien : entre mythes et réalité*"<sup>6</sup>

Parfois, les intérêts avancent de façon un peu plus masquée. Dans *Le Monde*, une autre tribune appelle à appréhender le tournant écologique avec la "*vertu grecque de prudence*". Il n'y est pas question directement d'avions ou de *Convention Climat*, pourtant... Les deux auteurs, Jérôme Batout et Michel Guilbaud, sont présentés respectivement comme philosophe-économiste et ancien directeur général du *Medef*. Ils sont aussi les cofondateurs d'un cabinet de conseil qui porte leur nom et vante sa discrétion – deux phrases, en anglais, une adresse (avenue Hoche, dans le 8ème arrondissement à Paris), c'est tout.

Pour en savoir plus, il faut se rendre sur le site de la *Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique*<sup>7</sup> où on y apprend qu'*Air France* est son principal client (avec *Meetic*). À en croire leur discrète communication, on peut raisonnablement douter qu'ils ont par exemple contribué à organiser le rendez-vous que les dirigeants d'*Air France* ont tenu avec le député Laurent Saint-Martin (*LREM*), en novembre dernier. Également rapporteur du budget, l'élu du Val-de-Marne n'a jamais manifesté un grand enthousiasme à la perspective de retranscrire les propositions citoyennes en commission des finances.

## Les lobbyistes de *Monsanto* à la rescousse de l'aéronautique

À chaque fois, la petite musique de "*l'avion-bashing*" sert de fond sonore aux mêmes éléments de langage ressassés, ad nauseam : les conséquences économiques, bien sûr – le risque pour l'emploi, l'impact pour la compétitivité, l'attractivité des territoires et donc la croissance – mais aussi, une certaine idée de la liberté. Le PDG de *Dassault Aviation*, Éric Trappier, résume la chose de la manière suivante :

"*L'avion, c'est l'espace de liberté, un formidable outil de communication et de paix entre les pays*"<sup>8</sup>.

Une liberté de riches : seule un tiers de la population, la plus aisée, utilise régulièrement l'avion, a fortiori les lignes intérieures<sup>9</sup>.

L'argument de la "*liberté*" est un grand classique des stratégies discursives utilisées par les lobbys industriels, à l'image par exemple des campagnes en faveur des pesticides. Il n'y a donc pas de coïncidence à constater que le cabinet de relations publiques *FleishmannHillard*, l'un des plus importants au niveau mondial, compte parmi ses clients l'*IATA* (*International Air Travel Association*), la principale organisation professionnelle et internationale de l'aéronautique. Ce même cabinet est aussi le partenaire historique de *Monsanto*. Il a été mis en cause dans les "*Monsanto Papers*" et impliqué dans une affaire de "*fichage*" des opposants aux OGM et aux pesticides<sup>10</sup>. Ce cabinet opère désormais en

<sup>6</sup> Lire ici.

<sup>7</sup> <https://www.hatvp.fr/fiche-organisation/?organisation=879859957##>

<sup>8</sup> À voir ici, sur *FranceTVinfo*.

<sup>9</sup> En 2017, un tiers des français prenait l'avion plus d'une fois par an, et parmi eux, seulement 2 % d'ouvriers (représentant 20 % de la population active), pour 50 % de "classes supérieures". (chiffres *DGAC*).

<sup>10</sup> Lire cette enquête.

France sous le nom d'Omnicom. Mais c'est bien la même structure qui compte à son tableau de chasse une campagne, il y a quelques années, contre une proposition d'écocontribution sur les billets d'avion, au Pays-Bas.

L'information révèle par ailleurs la dimension internationale de ce lobbying, inhérente à l'organisation du secteur : un avion a vocation à dépasser les frontières. Aux côtés de l'IATA, d'autres réseaux transnationaux se sont ainsi mobilisés dans la lutte contre les propositions citoyennes. À l'image du *Consumer Choice Center*, une surprenante association spécialisée dans l'"astroturfing" (consistant en la création de fausses associations de consommateurs pour défendre in fine les intérêts d'industriels, ndlr). Depuis 2019, elle est intervenue plusieurs fois dans le débat français, afin de pourfendre toute régulation du trafic aérien. Or cette structure ne surgit pas de nulle part : elle émane de cette galaxie libertarienne en pleine ébullition, qui s'est elle aussi engagé pleinement dans la lutte contre la *Convention Citoyenne*.

## Le mythe de l'avion vert

L'aérien n'échappe pas non plus à la tendance à l'œuvre dans cette grande bataille de communication : la récupération de l'argument écologiste. L'affirmation d'un verdissement du secteur aérien est devenue un outil indispensable à l'arsenal d'influence des industriels. Ceux-ci ont accordé leur violon, pour l'occasion : quand *Thales* en appelle au soutien du "développement de l'avion vert", *Safran* assure qu'il sera "au rendez-vous de l'avion décarboné" tandis qu'*Airbus* annonce se lancer dans l'avion à hydrogène...

Partenaire historique du secteur aérien, le cabinet de consultant *Boston Consulting Group* – l'un des cabinets privés qui a également conseillé le gouvernement en matière de lutte contre la pandémie – évoquait toutes ces perspectives de "soutenabilité" dans une étude dédiée<sup>11</sup>.

"Gagner la bataille du CO2", tel était ainsi l'enjeu du *Paris Air Forum*, le grand rendez-vous de la filière, en novembre dernier. Cette course aux nouvelles technologies vertes est un expédient bien utile : à quoi bon envisager des régulations contraignantes puisque les principaux concernés font la preuve de leur engagement volontaire ? Et qui donc oserait encore continuer à pointer l'aéronautique comme le mauvais élève de la transition énergétique, devant tant d'innovations écologiques à venir, peut-être ?

Dans cette vaste entreprise de communication, les industriels ont pu compter sur un allié de poids : *Bertrand Piccard*. Le pilote suisse, connu pour le tour du monde réalisé par son avion solaire "*Solar Impulse*", a directement volé au secours de l'industrie. En octobre, il publiait dans le *JDD* une tribune dénonçant la "tentation du bouc-émissaire" : l'aviation y est alors décrite comme

*"l'otage d'une idéologie qui prône la décroissance comme seule solution aux enjeux environnementaux et qui déroule un avion-bashing, un dénigrement, qui frôle le fanatisme, comme pour se donner bonne conscience et oublier qu'on pollue ailleurs"*.

Avant d'acclamer, un peu plus loin, ces

*"constructeurs [qui] ont repris le chemin de l'innovation et de l'efficacité énergétique pour arriver le plus vite possible à l'avion zéro-émission (batteries, hydrogène, biocarburants de 3ème génération ou kérosène synthétique)"*.

---

<sup>11</sup> Lire ici.

S'il est une caution verte fort opportune, Bertrand Piccard n'en reste pas moins un soutien intéressé : sa fondation *Solar Impulse* est ainsi soutenue par... *Air France*.

## Des études d'impact alarmistes sans méthodologie ni sources

Si tous ces discours ont si facilement voix au chapitre, c'est aussi parce qu'ils trouvent des relais précieux à l'intérieur même de l'appareil d'État. À commencer par son plus haut représentant sur le sujet, le ministre des Transports : Jean-Baptiste Djebbari, lui-même ancien pilote d'affaires et ancien directeur des opérations de la compagnie *Jetfly*<sup>12</sup>. Le ministre a largement exprimé son opinion sur les propositions de la Convention, en particulier sur l'augmentation de l'écotaxe appliquée aux billets d'avion (30 euros par billet pour les vols de moins de 2000 kilomètres, 60 euros pour les vols de plus de 2000 kilomètres en classe éco, 180 et 400 euros en classe affaires). Selon lui, cette écotaxe aurait des "conséquences absolument déléteres", avec

*"la destruction à terme d'environ 120 à 150 000 emplois, ce qui paraît quand même un peu baroque dans la situation que nous connaissons"*.

Conclusion,

*"il ne faut pas moins voyager, mais faire en sorte que l'aviation soit moins émissive, moins polluante"*.

La proposition a finalement été abandonnée

Les chiffres avancés par le ministre – "120 à 150 000 emplois" détruits – ne sont pas anodins : ils proviennent directement d'une note de la DGAC (*Direction générale de l'aviation civile*), qui s'est chargée d'évaluer, dans le cadre d'une fameuse "étude d'impact", les conséquences économiques des propositions dans le secteur aéronautique. *Basta !* a pu se procurer ce document qui n'a pas été rendu public. On y lit notamment que concernant la fin des vols intérieurs jaugée à 4h, les pertes sont évaluées à 70 000 emplois et 3 milliards d'euros de PIB.

Du fait du trafic perdu, certaines liaisons au départ des hubs nationaux ne seraient plus économiquement viables et pourraient être interrompues. Outre une forte perte de compétitivité des acteurs aéronautiques nationaux (compagnies, aéroports, constructeurs, fournisseurs, services associés, etc.), l'emploi diminuerait au sein de ces entreprises, ainsi que localement, dans des territoires dont la connectivité serait dégradée. Pour la mesure jaugée à 4h, cet impact peut être évalué à près de 70 000 emplois soutenus par le transport aérien et de l'ordre de 3 milliards d'euros de PIB. Si une part de cette perte d'activité se traduisait par une augmentation dans d'autres secteurs (e.g. grâce au report modal vers le fer), ce n'est pas le cas pour la perte d'activité liée aux trajets en correspondance. La moindre desserte depuis le *hub* de Charles-de-Gaulle pourrait conduire à une diminution des touristes, avec de fortes conséquences sur les régions qui en dépendent.

Quant à l'écocontribution telle qu'envisagée, elle coûterait entre 5 et 6,5 milliards d'euros et 120 à 150 000 emplois "non-délocalisables".

<sup>12</sup> Pour laquelle *Mediapart* a révélé des pratiques de contournement fiscal

## **Impacts économiques et financiers**

Une telle hausse de la fiscalité engendrerait une augmentation sensible des prix des billets d'avion, susceptible d'entraîner une perte de trafic estimée entre 12 et 16 millions de passagers par an, hors effet Covid-19.

Elle pourrait menacer la pérennité de certains acteurs français du transport aérien et du tourisme dont beaucoup ont été fragilisés par la crise sanitaire. Entre 120 000 et 150 000 emplois non délocalisables, voire plus, pourraient ainsi être détruits en France. Le transport aérien étant un acteur clé de la connectivité, la mesure pourrait avoir, au-delà des secteurs

territoires. Les hubs aéroportuaires français seraient également fortement pénalisés, en l'absence d'harmonisation fiscale européenne, par rapport à leurs voisins européens vers lesquels les trafics moyen et long-courrier se redirigeraient, compte tenu du coût plus élevé d'un passage dans les hubs français du fait de cette taxe. L'impact total sur le produit intérieur brut français pourrait ainsi être compris entre 5 et 6,5 milliards d'euros.

Ces résultats ont vite suscité des cris d'orfraie. Problème, leur objectivité reste largement soumise à caution :

*"C'est une étude complètement à charge, très peu robuste méthodologiquement," dénonce Agathe Bounfour, du RAC. "Des chiffres sans source, des propos qui ne sont pas étayés, rien sur les enjeux environnementaux et aucune mise en perspective des bénéfices du report modal – les créations d'emploi ou les gains en termes de santé, si on développe le ferroviaire : on peut légitimement estimer que c'est bien plus un contre-argumentaire orienté contre les mesures de la Convention citoyenne qu'une véritable étude d'impact".*

## **La propagation des éléments de langage chez certains élus et syndicalistes**

De fait, cette étude a directement servi "de base argumentaire aux lobbyistes de l'aérien"<sup>13</sup>. La riposte n'a effectivement pas tardé : fuités dans la presse par l'intermédiaire d'un article de *La Tribune*, les chiffres ont ainsi été abondamment martelés ensuite. Le *Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas)*, l'une des principales fédérations du secteur, a repris le chiffre des 150 000 pertes d'emplois à son compte, dans un communiqué de presse. Tout comme Zaïnîl Nizaraly, secrétaire général de la *fédération Force ouvrière de l'équipement des transports et des services*, et Michael Dellis, secrétaire fédéral en charge du transport aérien, quelques jours plus tard, dans une interview<sup>14</sup>.

La filière aéronautique continue de jouir d'un soutien important d'un grand nombre d'élus, particulièrement dans le sud-ouest. En témoigne cette tribune contre l'écotaxe sur le transport aérien, co-signée par deux députés de Haute-Garonne, Jean-Luc Lagleize (*Modem*) et Pierre Cabaré (*LREM*), co-présidents du groupe d'études "*Secteur aéronautique et spatial*" à l'Assemblée nationale.

Le timing de circulation de cette dite "étude d'impact" à l'attention des parties prenantes, quelques jours seulement avant les réunions de concertation au Ministère de la Transition écologique et solidaire, interroge :

---

<sup>13</sup> Voir la [Lettre A](#).

<sup>14</sup> Lire [ici](#).

"On s'est rendu compte que toute l'industrie avait préparé sa communication et organisé son offensive à partir de ces éléments," témoigne Agathe Bounfour. "On ne peut pas vraiment dire qu'on ait été mis sur un pied d'égalité, ni que cela permette un débat équilibré."

Selon nos informations, ce déséquilibre n'aurait pas épargné non plus le champ interministériel : la ministre de l'Ecologie elle-même, Barbara Pompili, et son cabinet auraient également découvert cette étude dans la presse.

L'administration publique se souvient-elle encore seulement qu'elle a pour mission de réguler ces secteurs industriels au regard de l'intérêt commun ? La perméabilité des intérêts ne s'arrête d'ailleurs pas aux portes des ministères. Alors à la manœuvre pour piloter l'étude, Patrick Gandil a depuis quitté la DGAC qu'il a dirigé pendant 13 ans, succédant à Didier Lallement à ce poste. Il a rejoint les rangs du Conseil d'État, lequel est justement chargé d'évaluer... l'impact du projet de loi.

À bien des égards, la *Convention Citoyenne* signe un aveu d'impuissance à réformer un secteur aussi puissant que l'aéronautique. Elle en démontre la grande capacité de réaction et d'organisation de ses principaux intérêts privés.

Mais si le lobbying fut aussi intense, et les charges contre les propositions des citoyens aussi violentes, c'est aussi parce que le sujet est de moins en moins consensuel. Voilà désormais l'avion au cœur de la grande bataille symbolique du "monde d'après", alors que la nature de la crise pandémique nous rappelle l'urgence de questionner nos modes de vie et de repenser ainsi en profondeur les ressorts de notre système. Les citoyens de la Convention l'ont bien compris, n'en déplaise à l'industrie aéronautique.