

LE SECTEUR DE L'AÉRIEN A PERDU LA BATAILLE DE LA COMMUNICATION

> Christophe Hardin, président de l'ACNC (Association des cadres navigants commerciaux)

EN PLUS D'ÊTRE FRAPPÉ PAR UNE CRISE SANS PRÉCÉDENT QUI LUI A MIS UN GENOU À TERRE, LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN SOUFFRE ÉGALEMENT D'UNE MAUVAISE IMAGE QUANT À SON IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT.

Cette activité, dont la France devrait être fière tant elle contribue à valoriser l'excellence nationale, les nombreux savoir-faire techniques et commerciaux, à développer les emplois qualifiés, relier et faciliter les échanges entre les peuples du monde entier, semble avoir accepté avec fatalité et sans trop broncher d'endosser le rôle de principal pollueur impénitent.

La légitime préoccupation des peuples pour l'environnement a été le prétexte pour certaines organisations prônant la décroissance et l'anticapitalisme de désigner un coupable idéal, l'avion : moyen de transport « pour les riches » et « hyperpolluant ».

ÉGÉRIE.

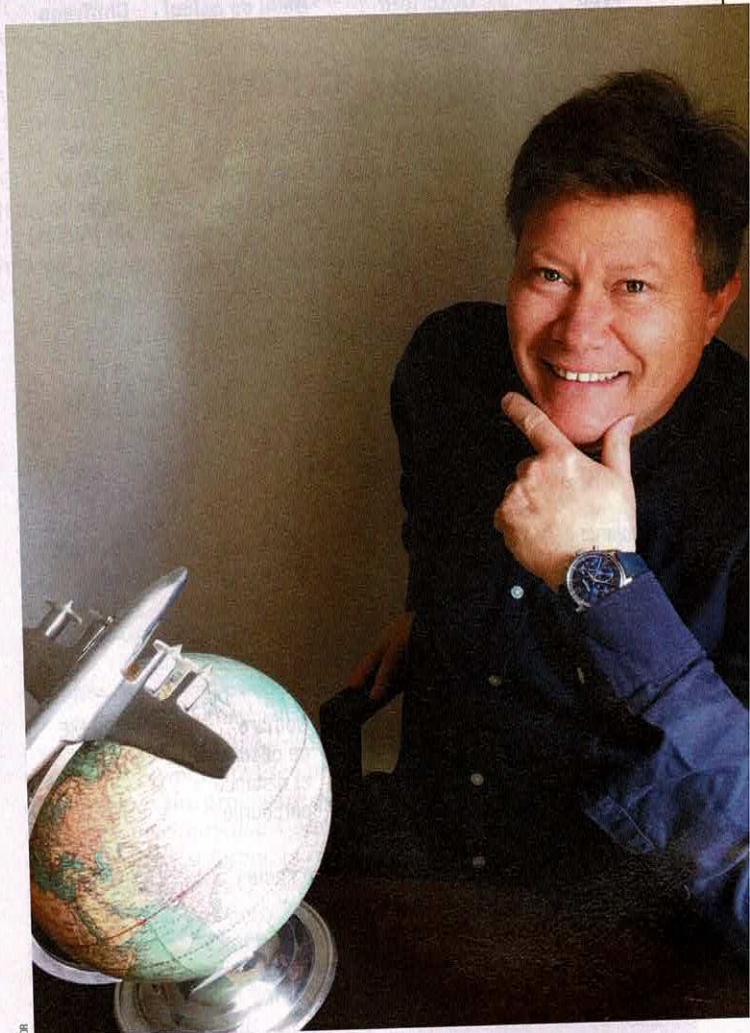
Ces activistes ont trouvé leur égérie en la personne d'un enfant, la jeune Greta Thunberg devenu un produit médiatique, une idole intouchable faisant

prendre le risque à toute personne osant la contradiction de passer pour un affreux lobbyiste à la solde du monde d'avant.

Et, faute d'une stratégie définie entre tous les acteurs du secteur pour informer le grand public quant à sa réelle contribution aux émissions globales de CO₂ et ses efforts pour les diminuer, le secteur de l'aérien a perdu cette première bataille face à ceux qui le diabolisent et qui semblent avoir pour l'instant le monopole de la parole.

Le résultat : une énorme distorsion entre les croyances du grand public et la réalité pointée récemment par Paul Chiambaretto, directeur de la chaire Pégase à la Montpellier Business School.

L'étude qu'il a publiée est édifiante et montre à quel point les Français surestiment l'impact environnemental du transport aérien, et ignorent ou sous-estiment les efforts mis en place pour réduire l'empreinte CO₂.



TRIBUNE LIBRE

Les scientifiques considèrent que le transport aérien représente entre 2 et 3 % des émissions mondiales de CO₂. La part du secteur du textile et de l'habillement est de l'ordre de 8 à 10 %. Et pourtant, les Français sont plus de 80 % à penser que le secteur aérien pollue plus que ces deux secteurs et, alors que les émissions de CO₂ par passager transporté ont diminué de 25 % au cours des quinze dernières années, 90 % d'entre eux pensent qu'elles ont été stables ou qu'elles ont augmenté !

IMPACT ENVIRONNEMENTAL.

Les efforts du secteur pour réduire son impact environnemental sont également totalement sous-estimés voire ignorés.

Seuls les biocarburants sont connus par plus de la moitié des Français et lorsqu'on les interroge sur les avions de nouvelle génération, ils sont une grande majorité à surestimer leur consommation.

Quant aux autres pratiques développées telles que les matériaux composites, le moteur électrique, l'optimisation de la trajectoire, l'allégement des cabines, l'amélioration du contrôle aérien ou l'écoroulage en N-1, elles sont majoritairement ignorées du grand public.

Et que dire du programme Corsia*, cet accord historique, signé par 191 Etats pour aller vers une croissance neutre en carbone pour le transport aérien dont seuls 7 % des Français ont entendu parler... Et si les participants de la convention citoyenne sur le climat sont éga-

lement dans cette illusion, alors il n'est pas étonnant de les voir accoucher de propositions aussi punitives pour le secteur.

C'est donc un fiasco en termes de communication pour l'aviation, qui pourtant est le premier secteur économique à se doter d'un dispositif mondial, universel et contraignant, de maîtrise de ses émissions de CO₂.

RÉACTION À LA SITUATION ACTUELLE.

Il est grand temps de réagir car, dans la situation actuelle, une image et une réputation à ce point dégradée du transport aérien constitueront à coup sûr un frein supplémentaire au redémarrage de tout le secteur.

Celui-ci ne doit plus se contenter d'affirmer son engagement réel pour un monde plus propre à l'occasion d'un micro qui se tend ou d'une tribune qu'on lui offre.

Il doit s'organiser et investir dans un plan massif pour rétablir les faits et promouvoir ce qu'il est : une industrie responsable et indispensable.

La révolution environnementale du transport aérien a besoin d'un storytelling mis en œuvre par des professionnels pour créer l'émotion, fédérer les Français et les informer sur ce formidable bouillonnement d'idées et d'actions concrètes pour répondre aux enjeux de la décarbonation.

Le moteur Leap, construit par Safran et General Electric, et qui réduit significativement la consommation de carburant, les émissions de CO₂ et le bruit, tout en offrant la fiabilité légen-

taire des moteurs CFM, est un succès. C'est, sur un trajet Paris New York, 30 % de consommation en moins avec une charge offerte plus importante.

Alors oui, les ingénieurs et les techniciens qui construisent en France à Villaroche ces moteurs, sont des écologistes actifs et utiles qui en font plus pour la planète que certains activistes s'agitant bruyamment avec comme seules propositions l'interdiction de l'avion et une utopique décroissance. Idem pour ces jeunes des centres de formations aéro qui chaque année s'engagent sur des projets vertueux. Une hélice à 5 pales, plus légère, plus performante, réduisant l'impact CO₂ et les nuisances sonores est l'un des derniers projets primés** et est en cours de certification. Eux aussi, et même plus particulièrement, ces jeunes apprentis qui ont l'âge de Greta, méritent sûrement un peu de notoriété et de lumière.

Nombre de personnalités du secteur ne s'expriment qu'en ordre dispersé et de façon encore trop confidentielle. Dommage, car chacun et chacune d'entre eux, par les projets qu'ils portent, alimentent un récit de l'aérien bien plus souriant et séduisant que ce que certains veulent nous faire croire.

C'est Bertrand Piccard, qui oppose la croissance qualitative à la décroissance, Alexandre de Juniac quand il rappelle que le transport aérien a « offert le monde à plus de 4,5 milliards de passagers en 2019 et à de nombreux revenus modestes, qu'il est un progrès social, économique,

culturel, intellectuel, politique qui a ouvert la planète aux pays en voie de développement ».

Ce sont Anne Rigail et Ben Smith, qui s'engagent sur des initiatives concrètes pour faire d'Air France la compagnie la plus respectueuse de l'environnement de la planète.

C'est Augustin de Romanet, qui veille à entretenir et développer la biodiversité sur les terrains d'ADP et qui ambitionne d'ici quinze ans un aéroport dont les émissions de CO₂ seront neutres avec, par exemple, des chauffages à la biomasse.

Il est temps pour le transport aérien de contre-attaquer avec une vraie stratégie de communication. Il est également temps que les leaders politiques en responsabilité se fassent eux aussi l'écho de toutes ces mesures et encouragent ce grand mouvement.

PLAN DE SOUTIEN À L'AÉRONAUTIQUE.

S'il faut se réjouir des 15 Md€ du plan de soutien à l'aéronautique mis en œuvre par le gouvernement, celui-ci a également un devoir de pédagogie envers le grand public pour rétablir quelques vérités au sujet de cette industrie d'excellence qui représente 300 000 emplois et génère 58 Md€ de chiffre d'affaires.

*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

**challenge étudiant Aérosaclay