



MELENCHON2022.FR

Réponse FNAM

Le transport aérien est fortement émetteur de différents gaz à effet de serre, CO₂, CH₄, NO_x principalement, ayant un impact important sur le réchauffement climatique. Aussi, l'aéronautique, fleuron de l'industrie et de la recherche française, va devoir faire sa bifurcation écologique.

Afin de respecter les accords de Paris sur le climat, nous encouragerons l'usage et le développement des moyens de transport faiblement émetteurs de gaz à effet de serre. Pour cela une stratégie industrielle écologique doit être mise en place, par le développement de nouveaux procédés permettant d'assurer sa conversion écologique.

Un Conseil à la Planification écologique sera créé. Il assurera d'abord le caractère démocratique du processus de planification. La planification écologique que nous voulons doit en effet émaner des Français et des Françaises : c'est cette irruption citoyenne dans les débats qui permet de réfléchir ensemble et de définir collectivement les besoins. Pour que cela soit possible, une vaste diversité des modes de participation citoyenne sera mise en place.

Cela permettra de définir la stratégie de conversion écologique de l'aéronautique et d'assurer le développement des filières industrielles nécessaires. Ainsi, les pôles de compétitivité aéronautiques passeront sous le contrôle du Conseil à la planification écologique, pour :

- atteindre les objectifs fixés par le plan,
- développer les outils industriels et de R&D collectifs (développement d'unités de production coopératifs, de laboratoires, etc.),
- constituer des patrimoines territoriaux non délocalisables, en veillant à un développement équilibré des territoires.

Le développement d'une aviation durable et éco-responsable nécessite de développer et produire de nouveaux avions visant le zéro émission carbone à l'horizon 2050.

Pour cela, la recherche et le développement des technologies nécessaires au développement d'une aviation faiblement émettrice de gaz à effet de serre et visant une trajectoire zéro émissions à l'horizon 2050 sera organisée par le Conseil à la Planification écologique, qui accompagnera l'ensemble de l'écosystème aéronautique dans sa conversion écologique afin de trouver le meilleur mix énergétique selon le type de l'avion et la distance. Le Conseil à la Planification écologique proposera un plan d'investissement permettant de la recherche et le développement académiques nécessaires à l'atteinte de ces objectifs, et d'accompagner les industriels pour le développement des unités de production associées. Cet accompagnement nécessitera l'engagement pour les industriels

pour en savoir plus sur notre campagne
rendez-vous sur **MELENCHON2022.fr**



MELENCHON2022.FR

du secteur aérien (avionneurs, compagnies aériennes, aéroports, ...) de maintenir et créer des emplois.

Ce plan d'investissement sera financé, en partie, par l'augmentation de la tarification de l'aérien et la mise en place de la taxe kérosène alignée sur celle de la route.

Néanmoins, attendre la bifurcation écologique du secteur aérien ne permettra pas de respecter les accords de Paris sur le climat. C'est pourquoi il est nécessaire aussi de prendre des mesures agissant sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre dès maintenant. Aussi, nous encouragerons la réduction de l'usage de l'avion à l'intérieur de notre pays, plus particulièrement en utilisant les leviers suivants :

- dès 2022, les connexions aériennes sans correspondances internationales seront supprimées, lorsqu'une alternative en train en moins de 4h de trajet existe,
- l'application de la taxe kérosène sur le transport aérien,
- l'interdiction de la vente de billets à perte,
- l'arrêt des subventions déguisées des compagnies low-cost.

Nous étudierons la constitution d'un pôle public du transport aérien. Aéroport de Paris (AdP) redeviendra à terme 100% public ainsi que l'ensemble des aéroports en France, qui seront gérés par un établissement public unique sur le modèle de l'AENA espagnole.

De plus, la transformation du secteur aérien ne peut se faire au détriment des travailleurs du secteur. Cela implique de faciliter le transfert d'emplois et de compétences vers les secteurs de l'électrification, des carburants bas carbone, etc.), et du numérique. Pour cela, il sera nécessaire d'accompagner la reconversion des salariés des PME et TPE travaillant majoritairement pour des activités liées aux énergies fossiles. Cela passera par la mise en place de formations diplômantes et professionnelles permettant de former aux métiers des secteurs en forte croissance et demandeurs de main d'œuvre. Le secteur aérien manque de main-d'œuvre dans certains domaines comme dans la mécanique. Il y a besoin de formation professionnelle, c'est pour cela que nous sommes pour le retour au service public de la formation professionnelle avec le droit à chaque salarié de faire 36h de formation par an.

N'oublions pas non plus la formation initiale. Nous reviendrons au bac professionnel en 4 ans et nous créerons des centres polytechniques professionnels du CAP au BTS, afin de mailler le territoire national d'établissements intégrant lycée et enseignement supérieur, et former les jeunes aux métiers d'avenir, en particulier pour la bifurcation écologique et sociale.

Enfin, la relation entre les donneurs d'ordres et les entreprises sous-traitantes n'est pas une relation égale. Cela implique également de prendre des mesures afin que les entreprises sous-traitantes du secteur aérien ne constituent plus une variable d'ajustement de l'emploi, comme cela a

pour en savoir plus sur notre campagne
rendez-vous sur **MELENCHON2022.fr**



JEAN-LUC
MÉLENCHON

MELENCHON2022.FR

malheureusement été le cas à de multiples reprises, le dernier exemple en date étant la crise de la COVID 19. Pour cela, il est nécessaire de prendre en compte la dépendance structurelle des entreprises sous-traitantes et de réduire ses effets, notamment par la mise en place de contrats-types par filière.

pour en savoir plus sur notre campagne
rendez-vous sur **MELENCHON2022.fr**