



Séminaire

Jeudi 4 juillet 2024

**Transition écologique : défis, impacts
et dialogue social**

Jean-Baptiste DJEBBARI, Ministre des Transports 2019-2022

« 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. »