

L'AVIATION NE NOUS FAIT PLUS RÊVER, ELLE NOUS FAIT CREVER !

(version courte)

Au niveau national, des collectifs tels Alternatiba, ANV COP21 ou Stay Grounded invitent à marcher à proximité d'aéroports ou directement sur leurs tarmacs pour questionner la place du secteur aérien à l'heure du réchauffement climatique et de la massive disparition des espèces animales qui a actuellement cours. Ceci tandis que l'État envisage d'aider ces industries néfastes. Prévues partout le samedi 3 octobre 2020, la marche aura lieu, dans le Jura, à l'aéroport de Dole-Tavaux à 10h00. À cette même date, une action différente est prévue à 14h30 à Lons-le-Saunier.

Depuis ses premières liaisons commerciales il y a tout juste un siècle à sa récente mise en suspens liée au coronavirus, l'aviation qui faisant tant rêver à ses débuts, s'est mise progressivement à nous faire crever. Ceci tout autour de la planète.

Savez-vous que les nuisances liées au transport aérien sont nombreuses ?

Pollutions, bétonnage, perte de terres agricoles, exploitation de main d'œuvre, extractivisme, innovations dévastatrices, crashes aériens, prises d'otages et poses de bombes...

Savez-vous que des entreprises contribuent à ceci dans le Jura?

Curtil à Saint-Claude, IDMM à Dole, SKF Aerospace près de Lons-le-Saunier.

Dans quels pays des néolibéraux, pendant la crise du coronavirus, ont dit qu'il faudrait songer à nationaliser certaines compagnies aériennes ?

En Allemagne, en Italie et en France.

Voici quelques chiffres concernant l'aéronautique...

4 milliards de voyages aériens, 8 000 milliards de kilomètres parcourus et 160 millions de tonnes de kérosène brûlées chaque année par 21 000 avions de ligne reliant près de 18 000 aéroports commerciaux et... produisant 5 % des émissions totales de CO₂.

Pensez-vous judicieux de nationaliser l'aéronautique ? Est-ce que des nuisances (nucléaires, pesticides, aviation, ...) sont meilleures pour l'environnement et la santé publique lorsqu'elles sont gérées par l'État ?

Est-ce que la préservation de la vie sur Terre serait plus facile en relançant le secteur aérien ?

Que vont devenir les salariés des entreprises en perte d'activité ?

Dans quelles situations vont se trouver leurs patrons et les actionnaires de ces entreprises ?

Quelles sont les positions des élus et de l'État dans ces circonstances ?

SKF vient d'annoncer l'intention de licencier 123 salariés : potentiels drames ou futures possibilités ?

**RENDEZ-VOUS SAMEDI 3 OCTOBRE 2020 DÈS 14H30
PLACE DE LA COMÉDIE – LONS-LE-SAUNIER
EN CAS DE PLUIE : REPLI EN HAUT DE LA RUE DU COMMERCE (ARCADES)**

Stopper l'exploitation et la destruction du vivant ainsi que les logiques comptables, gestionnaires et macabres de l'industrie semblent plus que jamais urgent. Une sortie collective du capitalisme, aussi souhaitable soit-elle, paraît pourtant bien éloignée. Plutôt que de se résigner, des individus ont fait le choix de s'associer librement pour réfléchir, échanger et agir en s'inspirant des courants de réflexion luddites, techno-critiques, décroissants et de l'écologie, profonde ou politique. En écho avec l'idée de « Progrès », nous avons fait le choix de nous dénommer le Collectif REGRES : Réseau Élémentaire Groupant des Résistances Essentielles à notre Survie.

Pour information, un argumentaire détaillé concernant l'aviation se trouve au verso de cette page qu'il suffit de tourner.



L'AVIATION NE NOUS FAIT PLUS RÊVER, ELLE NOUS FAIT CREVER ! (version longue)

C'est autour des années 1920 en Europe occidentale, que l'aviation civile effectuait ses premières liaisons commerciales. Cette activité connaissait alors son premier essor. Elle s'est mise progressivement, au fil des années, à s'imposer tout en faisant rêver. Devenue un secteur économique à part entière tout autour de la planète, elle nous fait maintenant crever. Ici comme ailleurs.

Désormais, on ne compte plus les nuisances liées, plus ou moins directement, au transport aérien : pollutions diverses (atmosphériques, sonores, visuelles), bétonnage de différentes infrastructures (plateformes aéroportuaires, autoroutes pour y accéder, zones industrielles, commerciales et résidentielles associées) avec pertes de terres à vocation agricole, exploitation de main d'œuvre et extractivisme sans limite au Sud pour fournir au Nord les matières premières nécessaires aux travailleurs salariés de la fabrique des aéronefs à leur mise en service (conditions de travail abjectes, tâches ingrates, horaires difficiles, hiérarchies à respecter, manque d'autonomie, rémunérations inégales), installation de moyens de surveillance (palpations, inspections, caméras, scanners, zones interdites), destructions, liées au tourisme de masse, de paysages et de modes de vies, innovations dévastatrices de l'environnement (essais de biocarburants, promesses d'avions électriques), etc. En prime : les risques de crashes aériens et les débouchés pour les terroristes en mal d'attentats, divisions prises d'otages et sections poses de bombes entrelacées. Le tout, au choix, avec l'assentiment, l'intervention ou la duplicité des États, quels qu'ils soient.

Voici ce qu'a fini par générer en à peine un siècle, aux noms de l'emploi, de la liberté de déplacement, du libre-échange marchand et de l'ouverture du monde comme une boîte de conserve, l'aéronautique au niveau mondial : environ 5 % des émissions totales de CO₂ issues des quelques 160 millions de tonnes de kérosène brûlées chaque année s'échappant des 21 000 avions de ligne en service. C'est aussi plus de 4 milliards de voyages réalisés entre 18 000 aéroports commerciaux (le chiffre monte à plus de 40 000 si on y ajoute les simples aérodromes et les aéroports militaires) en parcourant 8 000 milliards (!) de kilomètres. Il s'agit aussi d'un mouvement (cycle décollage/atterrissage) chaque seconde sans oublier les dizaines de milliers d'entreprises (des multinationales aux PME sous-traitantes en cascade) liées à ces engins « *plus lourds que l'air* ». Et des projections de croissance ahurissantes, de la part des spécialistes de l'aéronautique, avec l'attente d'un doublement du trafic d'ici 20 à 30 ans.

À l'échelon local, l'aviation déploie, dans un nuage d'officines adoucies par l'État (régions, départements, communautés d'agglomération, chambres de commerce et d'industrie, etc.), un réseau d'entreprises, principalement de production industrielle en ce qui concerne le Jura. À Saint-Claude, on trouvera les établissements Curtail (aérospatiale, aviations civile et militaire, armement) ; à Dole, on découvrira IDMM (aviation civile), sans oublier, à proximité de Lons-le-Saunier, SKF Aerospace (aviation). Nous y reviendrons.

Mais, ça c'était avant. Avant l'arrivée de ce coronavirus, qui n'a pas hésité à voyager en avion au nez et à la barbe des moyens de contrôle les plus sophistiqués, profitant de la nonchalance (ou l'incurie ?) des autorités à le prendre au sérieux, et grâce à la globalisation de tout, n'importe qui et n'importe quoi, n'importe comment et dans n'importe quelle condition depuis des décennies. Aujourd'hui, le secteur aérien connaît une période de turbulences inédites avec une large partie de la flotte clouée au sol. Les oiseaux de métal, de plastique et de matériaux composites, habituellement soumis à la fois aux intentions des planificateurs et à la frivolité des spéculateurs du XXI^{ème} siècle, sont stoppés par un être vivant invisible à l'œil nu. Du jamais vu.

Le trou d'air ainsi produit par le virus dans les appareils, planants jusque-là au dessus des vicissitudes de nombreux terriens, aura même fait dire aux tenants du néolibéralisme le plus chevronné (que ce soit en Allemagne, en Italie ou en France), en bon respect de l'adage « *socialiser les pertes et privatiser les profits* », qu'il faudrait songer à nationaliser certaines compagnies aériennes ou certains marchands d'avions.

Or, à l'image des pesticides ou du nucléaire, il ne semble pas pertinent de nationaliser ce problème. Pas plus qu'à lui ménager une place douillette dans l'enfer capitaliste grâce à une salvatrice opération de « *greenwashing* » de dernière minute à l'aide d'opportuns labels écoresponsables décernés par une bureaucratie ventripotente. Il semble plutôt judicieux d'évacuer le problème, de le neutraliser.

Le personnel salarié des différents corps de métiers est suspendu conjointement aux volontés de leurs patrons et aux grandes orientations en provenance des décideurs politiques, tandis que les syndicats semblent toujours destinés à « sauver l'emploi ». Pour les derniers maillons de la chaîne (entre autres, d'assemblage), en plein décrochage capitaliste, largués par leurs employeurs mais les parachutes confisqués par l'État, il risque de se produire des drames personnels, familiaux et collectifs : licenciements, chômage, divorces, suicides. Mais aussi de possibles rebonds comme autant de prises de conscience : découverte du temps libéré, remise en cause du salariat, changement de vie, défiance envers l'État. Car ce qui est une tragédie pour l'économie peut être une chance pour la vie.

Pour information, un argumentaire résumé par des questions, et un rendez-vous, se trouvent au recto de cette page qu'il suffit de tourner.