

L'aéronautique à Toulouse

Category: Écologie

écrit par jmfouquer | 16 août 2020

APRES LA CRISE SANITAIRE :

PROTEGER LES EMPLOIS ET LES COMPETENCES D'AUJOURD'HUI,
REPENSER CEUX DE DEMAIN

A Toulouse et en Occitanie, la rentrée économique et sociale sera tendue, comme dans la plupart des régions, au lendemain de la crise sanitaire et de ses effets induits sur l'activité. Mais, pour une fois, la région ne pourra pas compter sur son moteur de croissance habituel, la filière aéronautique, pour faire la différence.

L'aéronautique dans l'œil du cyclone

En effet, cette filière industrielle, qui emploie 110 000 personnes dans la région, dont 90 000 dédiées à l'aéronautique et au spatial, s'est trouvée, ce printemps, dans l'œil du cyclone. Pas tant du fait de l'arrêt de la production pour causes sanitaires (les usines, en particulier celles d'Airbus, ont vite réouvert et beaucoup de services ont fonctionné en télétravail), que du fait de l'arrêt quasi-total du trafic aérien commercial, qui a provoqué l'assèchement de la trésorerie des compagnies aériennes, et les a amenées à faire le dos rond et à repousser (ou quelque fois à annuler) les livraisons des avions qu'elles avaient commandés.

Ainsi, les livraisons d'Airbus au premier semestre 2020 ont été divisées par 2 au regard du même semestre en 2019. Au total, 145 avions n'ont pu être livrés. Ce qui, bien entendu s'est répercuté sur le chiffre d'affaires, qui a chuté de 48 % pour la division Avions commerciaux et sur le résultat, avec une perte nette de 1,9 milliards d'euros. Les prévisions de reprise du trafic mondial tablent, quant à elles, sur un retour à la situation ante-Covid pas avant 2023 voire 2025. Airbus a donc anticipé le ralentissement durable des

livraisons et, a fortiori, des commandes en ajustant à la baisse ses cadences de production : d'abord de 30 %, puis, maintenant, de 40 %.

De telles décisions s'accompagnent de mesures d'économie, touchant les investissements, la R&D et le personnel : un plan de 15 000 suppressions d'emplois dans le monde, a été annoncé, dont 5000 en France et près de 3500 à Toulouse. Des négociations sont en cours avec les organisations syndicales pour définir les contours et les modalités de ce plan. Evidemment, cette tendance se retrouve aussi parmi les sous-traitants d'Airbus. Ainsi, Daher a-t-il annoncé un plan pouvant aller jusqu'à la suppression de 1300 postes, AAA la suppression de 700 postes en France, dont 300 à Toulouse, Derichebourg a évoqué 700 suppressions avant de se rabattre, pour l'instant, sur la négociation d'un Accord de Performance Collective (merci les ordonnances Macron), rabotant plusieurs modalités de rémunération de ses employés et s'imposant sous peine de licenciement individuel (plus de 160 à ce jour). Face à la crise de ce secteur, et en sus des mesures d'activité partielle, l'Etat a annoncé en grande pompe un plan de relance : 7 milliards pour Air France, 8 milliards pour l'industrie aéronautique. En réalité, les sommes effectivement distribuées sont nettement moins élevées. La région a, de son côté, débloqué 90 millions. Ces plans seront-ils suffisants et pertinents ?

L'enjeu est de taille, car l'économie de l'ouest Occitanie est très dépendante de l'aéronautique. Certes, l'électronique embarquée, l'espace, l'informatique, l'intelligence artificielle, l'agro-alimentaire peuvent offrir des perspectives, mais d'autres industries, comme la chimie, l'industrie pharmaceutique ont connu des déboires et des décisions de repli qui ne les positionnent pas, à ce jour, comme des relais crédibles. L'avenir du trafic aérien et, donc, de la demande d'avions, est alors cruciale.

Faut-il s'attendre à un retour de la croissance du trafic

aérien ?

L'éventuel rebond du trafic aérien est à considérer dans un contexte lourd à bien des égards, qui peut faire douter de sa probabilité et, donc, de l'avenir de cette filière.

Premier motif de doute : la reprise du trafic aérien n'est pas une évidence, surtout en ce qui concerne la clientèle européenne. La progression exponentielle qu'il connaissait avant le Covid 19 a peu de chances d'être retrouvée intacte. D'une part, en raison des restrictions de circulation internationale, dont la sortie est incertaine et les retours en arrière toujours possibles, d'autre part, en raison d'une désaffection du public pour un mode de transport condamnant à la promiscuité et vecteur d'épidémies, d'autant que, à l'occasion de cette crise, certains ont découvert d'autres modes de communication qui permettent de se passer de l'avion.

Deuxième motif de doute : l'impact du transport aérien sur le dérèglement climatique est considérable et aujourd'hui largement documenté. On estime que le transport aérien compte pour 2 à 3% des émissions de dioxyde de carbone, mais pour 5 à 6% des causes du réchauffement climatique du fait de l'impact des gaz de combustion à haute altitude et des traînées de condensation. Si l'on considère les obligations qui incombent aux Etats pour respecter l'Accord de Paris sur la neutralité carbone en 2050 et limiter le réchauffement climatique à 2°, le trafic aérien doit diminuer, sans négliger pour autant les progrès technologiques et de sobriété d'usage souhaitables et tout à fait envisageables (tant pour les voyages d'affaires que de tourisme).

Troisième motif de doute : les tensions sur le marché du pétrole, qui pourrait avoir atteint son pic de production et l'évolution probable de la réglementation internationale, poussée par la conditionnalité des mesures de soutien au secteur (taxe sur le kérosène), sont des facteurs qui vont renchérir considérablement le prix des voyages aériens.

Autant d'éléments qui ne peuvent que crédibiliser les prévisions qui font état, pour les 5 années à venir, d'une baisse de l'ordre de 50% des avions à livrer.

Dans ce contexte, quelle a été la réaction des forces politiques et syndicales locales ?

Les spéculations et les annonces successives sont intervenues dans le contexte de la sortie du confinement, qui, à Toulouse, était aussi celui de la préparation du 2^o tour des élections municipales. Rappelons qu'au terme du 1^o tour, le maire de droite sortant était en tête, avec 36 % des voix, talonné par la liste citoyenne Archipel Citoyen (28 %), dirigée par un militant EELV, et comprenant aussi des militants politiques, dont 2 d'Ensemble, avec, derrière, en position de se maintenir, la liste PS, PC, MRG, dirigée par la vice-présidente PS de la Région, qui, finalement, tout en se retirant, permettait à certains de ses colistiers de fusionner avec la liste d'Archipel. Ce sujet a donc été au centre des débats entre listes, le maire sortant se faisant fort de soutenir Airbus et la filière, mais sans dire comment, accusant son challenger d'avoir « l'Airbus honteux », alors que ce dernier estimait que s'il fallait soutenir la filière et ses salariés, en particulier les emplois (« l'aéronautique est dans l'ADN de Toulouse » disait Antoine Maurice), il fallait aussi l'inciter à repenser son activité pour lutter contre le réchauffement climatique, tant du point de vue des techniques employées que des nécessaires diversifications d'activités. Un débat public s'est alors développé autour de ces perspectives, avec des contributions écrites (via les médias) ou orales (via des débats numériques, organisés notamment par Archipel), émanant de l'Université populaire de Toulouse, d'Attac, de Copernic (« Toulouse, un nouveau Détroit ? » se demandaient ces associations), du Manifeste pour l'industrie, de la CGT Aéronautique, d'associations d'élèves ingénieurs, des scientifiques de l'Atelier d'écologie politique... Ces contacts pourraient déboucher, à l'automne, sur

l'organisation d'Assises de l'Aéronautique, que l'Archipel citoyen avait inscrites à son programme, mais dont il ne pourra être maître d'œuvre, ayant perdu les élections municipales.

Les organisations syndicales ont réagi différemment : la coordination CGT de l'aéronautique a cherché à faire s'exprimer les salariés, par un questionnaire assez exhaustif, tant sur les mesures annoncées par la direction d'Airbus que sur les perspectives envisageables de diversification d'activité, puis a appelé à une manifestation en défense de l'emploi; les syndicats traditionnellement partenaires de la direction appelant de leur côté à une manifestation en direction du siège d'Airbus avec une seule perspective : l'exclusion du PSE de tout départ contraint.

Et maintenant ? Protéger les emplois et les compétences d'aujourd'hui, repenser ceux de demain

Il apparaît clairement, à mon sens, que l'exigence du mouvement social vis-à-vis des pouvoirs publics doit être triple:

– Ceux-ci doivent obtenir de la filière le maintien des emplois actuels, pour ne pas précipiter la région dans une crise économique insurmontable et pour conserver sur le territoire les compétences humaines et industrielles accumulées qui font de Toulouse la capitale européenne, si ce n'est mondiale, de l'aéronautique. C'est une condition sine qua non pour que les capacités productives d'Occitanie soient rapidement ré-activables lorsque le marché mondial sera à nouveau en demande (même si ce n'est que transitoire) et que la souveraineté industrielle de la France soit conservée, face aux concurrents américain et chinois. Pour ce faire, c'est une véritable conditionnalité sociale aux aides publiques qu'il faut activer. En ce sens, la mise en œuvre d'une réduction importante du temps de travail est d'une brûlante actualité.

– Les pouvoirs publics doivent lancer un plan d'investissement

très ambitieux afin de mobiliser la filière dans un effort de R&D sans précédent visant, via des technologies de rupture (hydrogène ou autre), à imaginer, tester et construire l'avion du futur, prenant en compte les impératifs écologiques incontournables de notre époque. Là aussi, une véritable éco-conditionnalité des aides s'impose.

– Enfin, ils doivent initier une stratégie organisée de diversification des activités de la filière, indispensable pour prendre en compte la baisse tendancielle de la demande d'avions, et permettant d'imaginer, avec la participation active des ouvrier(e)s, technicien(ne)s, ingénieur(e)s, les secteurs dans lesquels les savoir-faire actuels sont susceptibles d'être transférés avec profit pour les salariés et la collectivité (transport ferroviaire, électronique embarquée, santé, rénovation thermique, éco-industrie...).

De tels objectifs posent, évidemment, la question de la gouvernance d'une entreprise comme Airbus et du poids que peuvent y avoir les pouvoirs publics, les salariés et la population. En effet, on est aujourd'hui bien loin du projet d'entreprise initial, instrument de la volonté politique des gouvernements européens, et l'entreprise s'est largement financiarisée, avec un capital flottant majoritaire. Il conviendrait alors, pour garantir au mieux la prise en compte des impératifs énumérés ci-dessus, d'envisager des changements de mode de gouvernance, comme par exemple le statut d'entreprise à mission, ou celui de société coopérative ou bien encore celui d'EPIC, qui assurerait un contrôle de la puissance publique.

Dominique Maréchau

Militant Ensemble 31 et colistier d'Archipel Citoyen 16/08/21