

Dans les raffineries et l'aéronautique, des ouvriers veulent répondre à l'urgence climatique

PAR MICKAËL CORREIA
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 9 JUIN 2021



Des employés de la raffinerie Total de Grandpuits manifestent devant le siège du groupe à La Défense, le 9 février 2021, pour protester contre les pertes d'emploi prévues à la suite de la reconversion du site. © Thomas COEX / AFP

Dans les raffineries de pétrole comme dans l'aéronautique, des salariés s'attellent à la reconversion de leur industrie pour répondre à l'urgence climatique. À l'échelle nationale, la question du travailleur comme acteur de la transition écologique est en passe de devenir un point de jonction entre le monde syndical et la mouvance écologiste.



Des employés de la raffinerie Total de Grandpuits manifestent devant le siège du groupe à La Défense, le 9 février 2021, pour protester contre les pertes d'emploi prévues à la suite de la reconversion du site. © Thomas COEX / AFP

«Fais de ta vie un rêve, et d'un rêve, une réalité », postait sur les réseaux sociaux, le 2 avril dernier, Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports, citant Antoine de Saint-Exupéry. Ce dernier répondait à la maire EELV de Poitiers, Léonore Moncond'huy. Elle venait de supprimer une partie des subventions accordées à trois aéroclubs, arguant que « l'aérien » ne devrait «plus faire partie des rêves d'enfant aujourd'hui ».

Bien loin des polémiques qui ont fustigé le « dogmatisme », voire l'« autoritarisme » de l'élue écologiste, Yoann* avoue avoir été bercé par les récits

d'aviation de Saint-Exupéry et être fasciné par les pionniers de l'aéronautique Clément Ader et Louis Blériot. Mais cet ingénieur chez un équipementier aéronautique de la région de Toulouse assure: «J'aime mon métier, pourtant je ne veux pas contribuer à accélérer la catastrophe climatique qui se profile.»

En juin dernier, il a créé avec une quarantaine d'autres travailleurs de la métropole toulousaine, tous salariés d'Airbus, de Safran, de Thales et de sous-traitants de ces industriels de l'aviation, le collectif **Icare**. Leur objectif : se pencher sur la nécessité de faire « décroître le trafic aérien tout en pensant à la diversification de cette industrie et à nos emplois », dicit Yoann.

« Les mobilisations climat de 2018 et 2019 nous ont impactés, nous ressentions déjà une dissonance cognitive avec nos convictions personnelles, mais le détonateur a été le premier confinement, détaille le jeune ingénieur. Nous nous sommes rendu compte que malgré le fait que nous soyons à la pointe de l'industrie française, nous n'étions pas forcément utiles : les avions ne volaient plus et cela ne changeait rien au cours de la vie.»

Dès novembre 2020, ces travailleurs ont pris part à des ateliers participatifs organisés par **Pensons l'aéronautique de demain** (PAD), un collectif toulousain né aussi après le premier confinement et qui regroupe la coordination CGT Aéronautique, des riverains d'aéroports, des étudiants, des économistes hétérodoxes ou encore des salariés rassemblés au sein d'Icare ou d'Alter, un syndicat de pilotes d'Air France affilié à Solidaires.

« Durant ces ateliers, nous avons réfléchi collectivement à la manière dont nos compétences professionnelles et personnelles pouvaient être utiles à la transition écologique », explique Yoann.

Également salarié de l'aéronautique et membre du collectif PAD, Maxime Léonard ajoute : « En novembre dernier, nous nous sommes par exemple questionnés sur l'utilité sociale de proposer des billets d'avion à 30 euros pour passer un week-end aux Baléares. Il faut que notre territoire, qui est extrêmement dépendant de l'industrie aéronautique, pense la sobriété du trafic aérien, à sa décroissance. »

Ces salariés ne croient pas en l'avion vert à hydrogène ou à agrocarburant, promu par l'industrie aéronautique et Jean-Baptiste Djebbari pour sauver à la fois l'aviation et le climat.

Pendant le confinement, la CGT Aéronautique a réalisé une enquête auprès des 1 200 salariés d'Airbus et de ses sous-traitants. *« Les trois quarts des travailleurs étaient conscients que la filière allait droit dans le mur, souligne Maxime Léonard. L'avion vert, seul, ne nous permettra pas de respecter les accords de Paris sur le climat, d'autant plus qu'Airbus a diminué ses efforts en termes de recherche et développement. C'est purement du capitalisme vert qui permet à l'industrie aéronautique de nous faire croire que tout pourra continuer comme avant ! »*

Les travailleurs d'Icare et le collectif PAD préfèrent s'atteler concrètement à la diversification et à la décarbonation de leur secteur, en lien étroit avec des organisations écologistes comme le Réseau action climat et Greenpeace ou encore la Confédération paysanne.

Actuellement, Icare mène de front trois projets principaux autour de la création d'une filature de chanvre en Occitanie, de l'électroménager durable et de l'agroécologie. D'autres solutions techniques comme le recyclage des produits électroniques ou encore le stockage d'énergie par air comprimé sont aussi à l'étude.

« Est-ce que je suis du côté du problème ou de la solution face à la crise climatique ?, s'interroge Yoann, d'Icare. En tout cas, ce que je fais dans le bon sens me permet de me sentir mieux au travail et d'être enfin plus en accord avec moi-même. »

« Les ouvriers de l'aéronautique se sont aperçus qu'ils possédaient des savoir-faire en chaudronnerie qu'ils peuvent mobiliser pour le ferroviaire, l'éolien ou le photovoltaïque. Et les travailleurs des bureaux d'études, qu'ils pouvaient notamment se mettre au service de la rénovation énergétique des logements, explique Maxime Léonard. Il y a une crise de sens, nous voulons nous appuyer dessus pour notre

démarche d'éducation populaire. Nous, les salariés, avons les clés de la solution et devons nous organiser sur la question climatique comme sur l'emploi. »

« Nous vivons à côté de notre raffinerie, nos enfants jouent dans les champs »

La sauvegarde de l'emploi, c'est la porte d'entrée qui s'est imposée aux ouvriers de la raffinerie Total de Grandpuits, en Seine-et-Marne, pour mettre en pratique la transition écologique.

Le 24 septembre 2020, ils ont appris que le groupe prévoyait un plan social – une perte de 150 emplois, sur un effectif de 400 actuellement –, dans le cadre de la reconversion du site en « plateforme zéro pétrole de biocarburants et bioplastiques » (lire notre article [ici](#)).

Après quarante-cinq jours de grève qui se sont achevés le 15 février dernier, ils ont réussi à arracher de la direction une douzaine d'emplois sauvegardés en plus. Et dès le début de la grève, ils ont dénoncé le faux discours vert de Total autour du nouveau projet qui sera mis sur pied entre 2022 et 2024.

La firme pétrolière a dans ses cartons trois unités de production centrées sur le recyclage de bouteilles en plastique ainsi que la production d'agroplastiques et d'agrocarburants.

« C'est une aberration écologique, s'insurge Adrien Cornet, délégué CGT à Grandpuits. Le principe même de la bouteille d'eau en plastique devrait être interdit. Quant aux deux autres solutions, elles reposent sur la consommation de terres agricoles... »



Des employés de la raffinerie Total de Grandpuits manifestent devant le siège du groupe à La Défense, le 9 février 2021, pour protester contre les pertes d'emploi prévues à la suite de la reconversion du site. © Thomas COEX / AFP

Le temps libéré par la grève a surtout donné l'occasion aux ouvriers de maintenir eux-mêmes la raffinerie et de penser collectivement à la façon d'allier sur le site préservation de l'emploi et transition écologique.

« Je ne me suis pas levé un matin en me disant que j'allais faire les trois huit et respirer du carburant à longueur de journée. J'ai été bossé à la raffinerie, car j'avais besoin de remplir mon frigo », confie Adrien Cornet.

Âgé de 33 ans, ce père de deux enfants poursuit : « Nous vivons à côté de notre raffinerie, nous sommes les premiers à avoir intérêt à avoir un site le moins nocif pour l'environnement, pour la Seine, pour la forêt de Fontainebleau. Nos week-ends, nous les passons en forêt ou à pêcher dans les rivières, et nos enfants jouent dans les champs alentour. »

En 2010, lors de la fermeture de la raffinerie Total des Flandres à Dunkerque, des travailleurs de l'infrastructure fossile avaient déjà imaginé un projet alternatif de production d'hydrogène. « C'était la première pierre ouvrière autour de la transition de ces installations tout en repensant le travail par nous-mêmes », insiste Adrien Cornet. Cinq ans plus tard, les ouvriers de l'installation Total de La Mède, aujourd'hui devenue une raffinerie d'agrocarburants à base d'huile de palme importée, avaient aussi commencé à se pencher avec Les Amis de la Terre sur une reconversion écologique de la plateforme pétrolière.

À Grandpuits, les ouvriers se sont unis avec des militants de Greenpeace, des Amis de la Terre ou encore de négaWatt (qui travaille sur la transition énergétique) autour d'une feuille de route verte qui s'appuie sur trois axes : répondre aux besoins sociaux, partir des ressources locales et préserver l'emploi.

« Nous nous voyons tous les 15 jours pour travailler à ce contre-projet bon pour la planète comme pour l'emploi. Ça prendra le temps qu'il faudra, car ce n'est pas simple tous les jours ! », se réjouit Adrien Cornet.

Deux pistes de reconversion sont actuellement défrichées : la production d'isolants biosourcés et la production locale d'hydrogène pour ce territoire très rural où la voiture demeure encore essentielle, faute de transports publics.

« Nous avons fait comprendre aux écolos que nous avons des savoir-faire industriels, précise le délégué CGT. Le raffinage est un des métiers les plus techniques de l'industrie et où il faut connaître l'entière de l'outil de production : la transition écologique ne se fera pas sans les ouvriers. »

Travailler mieux, polluer moins

Au fil des ateliers et des débats, les salariés des industries aéronautique et pétrolière en sont également venus à interroger leur rapport au travail, à la production et à leur entreprise.

« L'État français est en train de financer actuellement l'inactivité du secteur aéronautique, rappelle Yoann, du collectif Icare. En ce moment, je suis payé à temps partiel pour ne rien faire, alors que je pourrais être salarié pour travailler à la transition écologique de notre industrie! »

Maxime Léonard de PAD abonde: « Le gouvernement a versé des milliards au secteur sans aucune conditionnalité écologique ou sociale. Nous en sommes vite venus à la gouvernance des grands groupes industriels aéronautiques, qui ne pensent qu'au profit à court terme, et donc au pouvoir des salariés, à travers la prise de participations, la nationalisation ou encore l'autogestion. »

Les travailleurs de Grandpuits revendiquent quant à eux le contrôle ouvrier de la raffinerie. « Notre but n'est pas d'avoir un taux de rentabilité à deux chiffres comme le demandent les actionnaires mais de nous sortir de la précarité pour vivre et travailler dignement sans finir dans un hangar à bosser pour Amazon », insiste Adrien Cornet.

La réduction du temps de travail, pour libérer plus de temps au salarié – notamment pour qu'il s'investisse dans la vie démocratique de son entreprise –, mais aussi pour polluer moins, est un des sujets qui a émergé au cours des réflexions collectives entre travailleurs.

De plus en plus d'études révèlent en effet qu'une réduction du temps de travail est synonyme de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Le mois dernier, un **rapport britannique** dévoilait encore que le passage à la semaine de quatre jours d'ici 2025

réduirait les émissions du Royaume-Uni de plus de 20%, ce qui équivaldrait à retirer de la circulation l'ensemble du parc automobile privé du pays.

La Convention citoyenne pour le climat avait même imaginé une réduction du temps de travail à 28 heures par semaine pour répondre à l'urgence climatique – une proposition rejetée par la suite par 65% des membres de la Convention.

« Il y a encore deux ans, la justice sociale et climatique était un slogan brandi en manifestation »

«Quand on a balancé les 32 heures par semaine, on nous a ri au nez, traités de fous, et maintenant nous nous retrouvons avec les écolos sur cette question de travailler moins et autrement pour polluer moins», s'amuse Philippe Martinez, secrétaire général de la CGT.

La vision du travailleur comme acteur de la transition écologique est en passe de devenir un point de jonction politique entre le monde syndical et la mouvance écologiste. À la suite d'une rencontre entre Philippe Martinez et Jean-François Julliard, directeur général de Greenpeace, au contre-sommet du G7 à Irun en 2019, des organisations comme Attac, Les Amis de la Terre, la Confédération paysanne, la CGT ou Solidaires se sont réunies autour de la création du collectif **Plus jamais ça**(lire notre article [ici](#)).

Leur credo? La justice sociale et climatique. Pour la première fois, le 28 avril dernier, le collectif de syndicalistes et d'écologistes a mené de concert une action devant le ministère de l'économie à Paris pour demander à Bruno Le Maire de garantir la sauvegarde de la papeterie Chapelle-Darblay. Cette usine, située dans le bassin rouennais, est la seule et dernière en France à fabriquer du papier journal 100% recyclé. À l'arrêt depuis mai 2020, elle était menacée de fermeture, le gouvernement demeurant attentiste quant à un éventuel repreneur.

Après plusieurs heures d'occupation du parvis du ministère, une délégation de travailleurs du site et du collectif a obtenu d'Agnès Pannier-Runacher, ministre

déléguée chargée de l'industrie, de maintenir l'activité de papeterie de la Chapelle-Darblay et qu'aucune offre de reprise ne soit acceptée sans l'aval des salariés.



'Des dirigeants syndicaux et associatifs du collectif Plus jamais ça lors de l'action pour la sauvegarde de l'usine de la Chapelle-Darblay. Paris, 28 avril 2021. © Simon Duteil / Twitter

«Il y a encore deux ans, la justice sociale et climatique était un slogan brandi en manifestation ou sujet à des discussions théoriques au sein du mouvement écologiste, avoue Jean-François Julliard. Avec Grandpuits et la Chapelle-Darblay, on s'oblige à aller dans le dur en imaginant ensemble des projets de reconversion alliant emploi et climat. C'est vraiment inédit pour la mouvance écologiste.»

Philippe Martinez, qui a soutenu les travailleurs de Grandpuits comme de la Chapelle-Darblay, mais aussi, participé aux dernières marches climat, poursuit: *«Les salariés sont évidemment attachés à leur travail. On ne peut pas leur dire de choisir entre leur emploi et la planète. Par contre, on peut leur demander de commencer à réfléchir à partir de leur travail. Les écolos ont compris qu'ils pouvaient faire confiance aux ouvriers, qui sont les premiers experts de leur outil de production.»*

Depuis cette alliance entre syndicats et écologistes autour du travail, Greenpeace confesse désormais mieux intégrer la dimension de l'emploi dans ses revendications, notamment sur la fermeture des lignes aériennes. Mais c'est aussi d'autres imaginaires de lutte qu'ont rencontrés les militants écolos à travers Plus jamais ça.

« Dans mon parcours personnel, je n'ai jamais mené de combat ouvrier, ni été syndiqué. J'étais plus engagé sur la question de la liberté d'expression, témoigne Jean-François Julliard, de Greenpeace. En allant à la Chapelle-Darblay, j'ai découvert cette culture

syndicale, cette histoire des luttes ouvrières et j'ai été enthousiasmé quand j'ai vu la combativité et l'énergie de dingue de ces salariés. »

Côté syndicats, Philippe Martinez reconnaît faire face à une nouvelle génération de syndiqués plus sensibles à la question climatique, non sans qu'il y ait de vifs débats au sein de la CGT quant à cette ouverture vers le mouvement écologiste. « *Dans notre section CGT, il y a beaucoup de trentenaires qui sont parents, qui ne veulent pas laisser une nature dégradée à leurs enfants et qui sont conscients de l'urgence climatique* », confirme Adrien Cornet, de Grandpuits, qui est intervenu lors de la marche climat parisienne du 28 mars dernier (*lire notre article [ici](#)*).

Après une première avancée pour la Chapelle-Darblay, Plus jamais ça veille à étoffer ses collectifs locaux autour de combats conjuguant justice sociale et question climatique. Certains se mobilisent actuellement sur le train des primeurs Perpignan-Rungis, d'autres sur une usine de fabrication de masques dans le Morbihan.

À la raffinerie Grandpuits, les ouvriers veulent proposer leur contre-projet pour les élections présidentielles. Quant aux salariés de l'industrie aéronautique à Toulouse, ils ont interpellé sur la

transition de leur secteur les candidats aux régionales en Occitanie – « *sauf ceux du RN* », dicit Maxime Léonard, du PAD– et préparent pour la rentrée des « *Assises de l'aéronautique* » où seront conviés décideurs politiques et économiques.

Un point d'achoppement demeure toutefois dans cette alliance inédite qui se construit autant par « en bas », à l'échelle des travailleurs, que par « le haut », au niveau des dirigeants d'organisation : le nucléaire.

Au sein de Plus jamais ça, les syndicats et ONG ont toutefois déjà réussi à **s'accorder** autour du fait de demander la fin des subventions publiques pour tout nouveau projet nucléaire.

« C'est un premier pas. On assume nos avis divergents sur le nucléaire, mais on se préoccupe d'abord de ce sur quoi on est d'accord, sinon on n'avancera jamais, fait remarquer Philippe Martinez. Plutôt que d'avoir des vies parallèles, et pour reprendre une métaphore de cheminots, on fait des aiguillages pour arriver à se croiser et se parler. »

Boîte noire

Yoann n'a pas voulu que son nom apparaisse dans l'article par souci de discrétion vis-à-vis de son entreprise.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Direction éditoriale : Carine Fouteau et Stéphane Alliès

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, François Vitrani. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart, Société des salariés de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.