

## L'aéronautique se cherche une voie dans « le monde d'après »

PAR EMMANUEL RIONDÉ  
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 29 SEPTEMBRE 2021



© Photo Nicolas Economou / NurPhoto via AFP

Un an et demi après le début de la crise, le secteur de l'aéronautique tente de penser un «après» différent et décarboné. Industriels et politiques poussent des solutions technologiques. Insuffisant pour les associations et les syndicats.

**Toulouse (Haute-Garonne).**- Deux événements essayant de tracer des voies pour l'avenir du secteur aérien ont eu lieu dans la deuxième quinzaine de septembre. Le premier, ce sont les assises de l'aviation, qui se sont déroulées entre Toulouse et Paris du 17 au 26 septembre. Organisées par le collectif Pensons l'aéronautique de demain (PAD - lancé en août 2020 et réunissant de nombreuses organisations syndicales et associatives\*), elles ont rassemblé des dizaines d'intervenants lors de débats nourris (à retrouver sur le site du média associatif **TV Bruits qui a filmé ces échanges**). Quinze jours avant, le 31 août, le PAD avait publié un rapport de près de 90 pages, fruit d'une année de moulinage collectif, intitulé «Moins d'avions/plus d'emplois - Recommandations pour une transformation en une région écologique, galitaire, panouie».

L'autre événement, c'est l'**Airbus Summit** qui s'est tenu à Toulouse les 21 et 22 septembre. Deux jours réunissant la crème des cadres et dirigeants de l'aviation européenne, placés sous le signe de l'innovation pour une industrie aérospatiale «soutenable et décarbonée».

Deux salles, deux ambiances, mais deux rendez-vous en prise directe avec les très fortes turbulences que traverse l'aéronautique depuis le début de la crise liée au Covid-19.



Le secteur de l'aéronautique tente de penser un «après» différent et décarboné. © Photo Nicolas Economou / NurPhoto via AFP

Bref rappel: en mars 2020, alors que l'épidémie se répand partout dans le monde, le trafic aérien s'effondre. Le 8 avril, Airbus annonce une réduction des cadences de production d'avions «d'environ un tiers». Fleuron de l'industrie française et pilier de l'économie dans le Sud-Ouest, le secteur «aéro» est pris d'une crise d'angoisse existentielle. Une tribune évoque le « **syndrome Detroit** » **planant sur Toulouse** : les enjeux climatiques et sociaux, ceux de la transformation industrielle sont posés au centre de la table. Un an et demi plus tard, où en est-on?

### L'enjeu climatique

En 2011, la part de « forçage radiatif » de l'aviation civile (son impact climatique) était estimé à 3,7 %. Dix ans plus tard, la plupart des observateurs s'entendent autour du chiffre de 5,8 %. « *Il faut commencer à diminuer dès maintenant les émissions de gaz à effet de serre, le sixième rapport du Giec rendu cet été nous a rappelé que cette bataille est à très court terme et n'importe quelle solution qui n'est pas immédiate est hors sujet* », assène Florian Simatos, enseignant-chercheur dans l'aéronautique et membre d'Atecopol\*.

En plus de l'avion à hydrogène annoncé pour 2035, Airbus a mis en avant, lors de l'Airbus Summit, **plusieurs projets visant à réduire ces émissions** : moteurs moins gourmands en énergie, ailes plus aérodynamiques, recours au biocarburant, etc. Des annonces qui ne suffisent pas, estime le chercheur : « *Le secteur aérien est l'un des plus efficaces : aujourd'hui, un avion consomme cinq fois moins de*

*carburant par kilomètre qu'il y a cinquante ans. Sauf que, dans le même temps, le trafic aérien a été multiplié par treize. En définitive, on a une dépense d'énergie multipliée par 2,7... Il faut continuer à améliorer les technologies et les biocarburants mais il faut aussi admettre que ce n'est pas suffisant et que les gains d'efficacité ne se traduisent pas par une baisse des émissions carbone, c'est même le contraire. On voudrait que la question du trafic soit posée. »*

En 1990, un milliard de passagers étaient transportés par avion, ils étaient 4,3 milliards en 2018, un chiffre appelé à quadrupler en 2050 selon les projections d'avant-crise. « *La réduction progressive du trafic est le principal levier de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et des effets climatiques hors-CO<sub>2</sub> du transport aérien* », confirme le Shift Project, un think tank pour une économie décarbonée, dans **son premier rapport en mai 2020**.

Auguste Basset, du collectif EAS\*, créé en mai 2020, abonde : « *Le premier paramètre d'une aéronautique soutenable, c'est la réduction du trafic aérien, aucun doute. Mais pour Safran et Airbus, ce n'est pas la question. Ils nous ont présenté des objectifs de décarbonation chiffrés et mettent en avant la concurrence américaine et chinoise...* »

Rien d'étonnant pour Florian Simatos : « *Les industriels ont leur propre feuille de route et ce n'est pas le climat. On aurait simplement espéré un discours plus honnête : l'avion "zéro émission", c'est du greenwashing pur, la production d'hydrogène est elle-même polluante et pose des questions : pour assumer le trafic de l'aéroport de Roissy en hydrogène, il faudrait entièrement couvrir d'éoliennes l'équivalent de deux départements français... Ça aurait été bien de se mettre d'accord sur des données mais on arrive pas à en discuter avec eux.* » Invité aux assises de l'aviation par le PAD, Airbus ne s'est pas déplacé.

### **Le social et l'emploi**

Selon l'Insee, **la filière aérospatiale a perdu 8800 salariés en 2020** dans le grand Sud-Ouest. Les sous-traitants d'Airbus ont été les plus touchés (nous avons raconté ici **les débuts de ce « cauchemar social »** et **la difficile mobilisation des salariés face aux**

**plans sociaux**). Mais en mai dernier, l'avionneur a fait part de prévisions plutôt optimistes en annonçant la production de soixante-quatre A320 par mois « *d'ici le deuxième trimestre 2023* » (lire cet article de **La Dépêche**).

Une annonce, saluée par les marchés financiers, valant message : la crise est derrière, on repart comme avant. Pour Bruno Jouglu, ingénieur dans une entreprise du secteur et membre du collectif Icare, créé en juin 2020, qui rassemble des salariés de l'aéronautique, ce serait pourtant « *le bon moment pour diversifier l'emploi dans le cadre de la transition écologique* ». « *Les salariés de l'aéronautique ont de grosses compétences dans l'électronique ou l'aménagement-cabine, par exemple, qui peuvent être utilisées dans le ferroviaire ; pareil avec les connaissances en aérodynamisme, recyclables dans l'éolien. Au-delà, dans les dix prochaines années, il va y avoir de forts besoins en agroécologie et il faudra réorienter des métiers du fossile. Il va falloir investir dans la recherche et l'enseignement, et améliorer les conditions d'exercice de métiers qui répondent aux besoins sociétaux. La bonne nouvelle, c'est que l'heure est aux investissements publics massifs. Il faut donc bien orienter ces investissements et sortir des perspectives de profit court-termiste.* » Pour lui, c'est un « *paradigme global* » qu'il faut transformer.

### **Le politique**

« *La transformation écologique et sociale du secteur aérien ne pourra se faire qu'avec l'ensemble des acteurs*, estime Audrey Boehly, porte-parole du collectif Non au T4, créé au printemps 2019 pour s'opposer à la construction d'un nouveau terminal à Roissy. *Les salariés, les ingénieurs, les étudiants, mais aussi les industriels. C'est la condition pour une sortie par le haut.* » Pour Auguste Basset, pas question de « *boycotter le secteur. L'idée c'est de trouver des solutions ensemble.* » Des solutions pour lesquelles tous les regards se tournent vers la puissance publique. « *Notre initiative est là pour peser et pousser les politiques à se saisir du sujet et à accoucher d'une réglementation obligeant les industriels à bouger* », résume Maxime Léonard, de la coordination CGT.

Ce qui n'est visiblement pas, aujourd'hui, la feuille de route du ministère des transports (sous tutelle de celui de la transition écologique). Interrogé par Mediapart, le cabinet de Jean-Baptiste Djebbari fait savoir que «le gouvernement considère que la décarbonation du secteur aérien passe avant tout par l'innovation». Et de mettre en avant les «1,6 milliard d'euros investis sur trois ans » pour aboutir à «la mise sur le marché» d'un avion à hydrogène (court moyen-courrier) en 2035 et le lancement d'un «appel à projets de 200 millions d'euros en faveur de la structuration de la filière de production de biocarburants aérien en France». Soit exactement les pistes proposées par les industriels.

Seule concession à la baisse du trafic: «L'interdiction des vols lorsqu'il existe une alternative ferroviaire de moins de 2h30». Pour le reste, conclut le cabinet : «Si le débat est uniquement de réduire ou pas les déplacements en avion, alors il ne s'agit pas d'un débat environnemental, mais d'une question qui renvoie à la restriction de la liberté de façon de pouvoir se déplacer, et découvrir le monde.»

### La mobilisation

« Découvrir le monde » (en feu ?) grâce à des avions (pas si) «verts» toujours plus nombreux sillonnant le ciel? Face à cette invitation un rien cynique, le PAD entend renforcer sa proposition écologique et sociale patiemment échafaudée depuis plus d'un an. «Ces assises nous ont boostés en terme de dynamique collective, résume Maxime Léonard. La force du PAD c'est sa diversité: on réunit des pilotes d'Air France, des ingénieurs de l'aéronautique, des organisations environnementales, des collectifs citoyens... Peut-être que cela donnera l'envie à d'autres structures de nous rejoindre. En tout cas, on est convaincu qu'il faut continuer.»

Seul gros bémol: la faible participation. «Il faut parvenir à mieux conscientiser les salariés, faire masse, assure Bruno Jouglu, d'Icare. Sur l'urgence de répondre aux objectifs climat, on rencontre encore beaucoup de méconnaissance, de résignation ou de déni. Il faut qu'on puisse en parler, en interne, au sein

des entreprises.» Mais les lignes bougent: EAS, Icare, Supaéro décarbo... Depuis le début de la crise, les collectifs portant ces thématiques au sein du secteur aéronautique ont fleuri. «Nous, on dit à nos futurs employeurs qu'on souhaite travailler avec des gens qui veulent faire changer les choses, explique Auguste Basset. On ne fait pas de chantage mais on fait savoir que, diplômés, nous aurons la possibilité d'utiliser nos compétences dans d'autres transports, voire dans d'autres secteurs d'ingénierie.»

Prochaine date sur l'agenda du PAD : la mobilisation de soutien aux sept militant·e·s qui passeront en procès le 7 octobre pour leur action de désobéissance civile menée le 3 octobre 2020 à Roissy contre l'instauration d'un quatrième terminal. Le gouvernement a annoncé en février 2021 l'abandon de ce projet «obsolète». Mais il pourrait revenir par la fenêtre avec une grosse pincée de *greenwashing* (un bâtiment bioclimatique et des pistes pour des avions à hydrogène, voir **ce billet de blog de Pierre Sassier sur Mediapart**). «Il s'agit de fermer le robinet des extensions d'aéroport qui favorisent l'augmentation du trafic aérien, explique Audrey Boehly, du collectif Non au T4, qui sera dans le box. Il y a une forme d'acharnement contre les lanceurs d'alerte que nous sommes, une volonté d'affaiblir la contestation: on risque jusqu'à 100000 euros d'amendes cumulés. Mais nous irons sereins au procès parce que l'enjeu aujourd'hui c'est d'avoir une planète vivable pour nos enfants. On a fait ce que nous avions à faire.»

### Boite noire

\* Le PAD réunit le collectif de salarié·e·s de l'aéronautique Icare, la coordination CGT de l'aéronautique, les étudiants pour une aéronautique soutenable (EAS), le collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT), le collectif «Non au T4», le collectif des riverains de l'aéroport ToulouseBlagnac, l'Atelier d'écologie politique (Atecopol), Attac Toulouse, l'Université populaire de Toulouse (UPT), le Manifeste pour l'industrie, la Fondation Copernic, Toulouse en transition et les Amis du Monde diplomatique Toulouse.

**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.