

L'industrie aéronautique à la croisée des chemins : soutenir et diversifier

Liste des signataires à retrouver en fin de contribution

La crise sanitaire du début de l'année 2020, qui se prolonge en soubresauts interminables, et dans une moindre mesure la crise économique qui en a découlé, ont drastiquement réduit le trafic aérien dans le monde. Si en septembre 2020, les avions volent à nouveau en Chine à un niveau proche de l'année passée, ce n'est pas le cas dans le reste du monde, et encore moins pour les vols internationaux.

Les compagnies aériennes sont lourdement impactées, de même que l'industrie aéronautique, un des fleurons de notre économie nationale. Le trafic aérien se répartissait ces dernières années en $\frac{1}{4}$ de vols d'affaires pour $\frac{3}{4}$ de vols pour raisons familiales et touristiques. La crise a fait exploser le recours au télétravail et aux réunions en visio-conférence. L'amélioration des conditions sanitaires devrait conduire à une reprise des voyages – les prévisions d'aujourd'hui estiment à 2023 l'année de retour à un trafic équivalent à celui de 2019. Mais repartirons-nous comme avant ? Il est probable que les voyages d'affaire soient moins développés, tant les nouvelles manières de travailler à distance ont montré une efficacité correcte, sans compter les gains qu'elles apportent en termes de temps, d'argent et de fatigue.

Concernant les voyages touristiques : cette fois-ci, la limite pourrait être celle de notre planète. Pour tenir les engagements de réduction d'émission de gaz à effet de serre pris dans l'accord de Paris pour le Climat de 2015, la baisse annuelle des émissions de gaz à effet de serre doit être équivalente à celle provoquée par la crise sanitaire en 2020, soit -4%. Reformulé autrement, cela veut dire que chaque année, il faut émettre 4% de moins que l'année précédente. Les chiffres concernant l'empreinte carbone du trafic aérien en France, en incluant les « importations de carbone » - c'est-à-dire les vols internationaux – sont estimés à 3,2%. A quoi il faut ajouter la contribution des traînées linéaires et des cirrus (nuages blancs créés par le passage des avions dans le ciel) au phénomène d'effet de serre lui-même (en empêchant la chaleur de s'échapper de la terre, un peu comme un couvercle), appliquant un facteur 2 à long terme (c'est la valeur retenue par l'ADEME). En conséquence, la contribution du trafic aérien français actuel au réchauffement climatique est de l'ordre de 6,4%. Par comparaison, le transport maritime, bien que polluant, a une contribution de l'ordre de 2%. Surtout, cette contribution sera d'autant plus significative si le trafic aérien poursuit la croissance qui lui était prédite, alors que des efforts de réduction sont menés sur toutes les autres sources d'émission (incluant le transport maritime, où une baisse réglementaire de la vitesse de circulation des cargos est en cours de négociation).

L'« avion vert » permettrait-il de réduire ces émissions ? Des voies d'amélioration technologiques peuvent être explorées, mais il serait trompeur d'y voir une solution exonérant de tout autre effort. En effet, le saut technologique vers un avion à hydrogène, si tous les obstacles technologiques sont levés d'ici-là (réservoirs de stockage de l'hydrogène liquide à -253°C), ne sera pas opérationnel avant 2035, et se limitera aux vols moyens courriers. Ce qui veut dire un début de déploiement à cette date, alors que la baisse d'émission de gaz à effet de serre doit commencer dès aujourd'hui, pour être à -40% d'ici à 2030. Il faudrait par ailleurs construire des

énormes unités de production d'hydrogène, accaparant une part trop importante de l'électricité renouvelable disponible pour extraire ce gaz par hydrolyse de l'eau. Quant aux biocarburants utilisables dans les avions existants, leur production massive se ferait au détriment de l'agriculture d'alimentation, ou au prix de la poursuite des déforestations mettant en péril la biodiversité et faisant disparaître des puits de carbone.

Il faut souligner que les avionneurs, sous la pression des compagnies aériennes, ont constamment travaillé à la réduction de la consommation de carburant des générations successives d'avion – la dimension économique rejoignant ici – comme souvent – la dimension écologique. L'excellence de nos ingénieurs doit donc se mobiliser pour développer un avion « plus vert » mais – sans aller jusqu'au bannissement de l'avion demandé par certains – il semble indispensable de reconsidérer la place du transport aérien dans nos déplacements. Ce constat est partagé par la Convention Citoyenne pour le Climat, qui a dévoilé 7 propositions pour « limiter les effets néfastes du transport aérien » lors de sa session du 18 juin 2020. Il est également partagé par des citoyennes et citoyens qui ne sont pas des extrémistes écologistes, mais des passionnés de l'aéronautique : des élèves et anciens élèves de la prestigieuse école d'ingénieur aéronautique « Sup'aéro » de Toulouse (réunis dans l'association « Sup'aéro Décarbo »), des salariés de l'aéronautique (réunis dans le collectif ICARE), d'organisations syndicales de salariés de l'aéronautique... La cible qu'ils proposent est d'atteindre une baisse de trafic mondial de 4% par an, que l'on pourrait réduire à 3% par an moyennant un renouvellement rapide de la flotte d'avions en circulation par des modèles récents les plus économes (gain moyen de 20% de consommation entre 2 générations d'avion).

Comme on le voit, la solution serait non pas d'abandonner la filière d'excellence aéronautique, mais plutôt de l'adapter à ce nouveau contexte : soutien aux activités de recherche et développement pour un avion « plus vert » qui sera quoi qu'il en soit nécessaire, et adaptation de la capacité de production à une demande qui devrait baisser.

La filière industrielle aéronautique est bien structurée, au travers du GIFAS (Groupement des Industries Française de l'Aéronautique et de l'Espace), et du CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile) dédié à la partie recherche. Le gouvernement a annoncé des financements conséquents pour soutenir cette recherche ; les compétences sont là, le chemin semble donc clair sur cette dimension. Il a également débloqué de petites enveloppes pour aider au soutien et à la restructuration de la filière. L'effet principal de ce deuxième levier sera d'éviter les pertes de compétence dans la filière et gagner en compétitivité, mais ne devrait pas avoir d'impact positif sur l'emploi à court terme. La difficulté qui se présente à nous aujourd'hui réside donc principalement dans le traitement de la baisse des effectifs de la filière. Les estimations de disparition de poste varient entre 30 000 et 50 000, pour environ 300 000 emplois directs dans l'aéronautique en France. Baisse brutale, amortie pour le moment par le chômage partiel de longue durée.

Pour absorber cette baisse de charge, une première solution, dont personne ne parle mais qui, de fait, est mise en place sans la nommer, est le partage du temps de travail : en effet, que représente une indemnisation partielle des salariés en compensation d'une baisse de charge pouvant aller jusqu'à 40%, mais plus habituellement mobilisée aujourd'hui dans le secteur aéronautique à hauteur de 20%, si ce n'est un mécanisme de RTT (Réduction du Temps de Travail) ? Dans une

période de questionnement sur la soutenabilité de la croissance économique et le partage des richesses, cette idée mérite de revenir dans le débat.

Quoi qu'il en soit, devant le volume d'emploi concerné, il est impératif de mener des actions volontaristes – qui pourront d'ailleurs bénéficier à toutes les personnes en recherche d'emploi, et pas seulement aux salariés de l'aéronautique – suivant deux volets : diversification des entreprises, et accompagnement des salarié.e.s. La diversification doit s'étudier au sein des entreprises aéronautiques elle-même, ou en soutien au développement ou à la création d'autres entreprises. Nous avons la chance d'avoir dans nos bassins d'emploi des viviers d'entreprises, de compétences, de structures de recherche. Les financements sont disponibles, il faut les mobiliser. Les opportunités de diversification, compatibles ou contribuant la lutte contre le réchauffement climatique, sont nombreuses : énergie (photovoltaïque, éolien, méthanisation), santé, agriculture (50% des agriculteurs ont plus de 55 ans, demande de produits locaux et biologiques...), bâtiment (plan massif d'isolation thermique), autres moyens de transports comme le ferroviaire ou les mobilités à motorisation électrique, gestion de l'eau, formation...

Le deuxième volet est l'accompagnement des salarié.e.s. Conseil en orientation professionnel, formation, accompagnement : les outils existent, mais les structures qui les portent aujourd'hui sont débordées (Pôle Emploi, Conseil Régional, organismes de formation...), il faut leur donner les moyens. Cette dépense supplémentaire n'est pas de l'argent perdu, car il vaut mieux aider une personne à trouver un nouvel emploi plutôt que de lui verser les allocations chômage ou les minima sociaux.

Au-dessus de tout cela, cette démarche ne sera efficace que si elle est bien pilotée. Compter sur les seules forces « du marché » pour viser à la meilleure allocation des ressources en fonction des besoins est bien sûr un leurre, particulièrement dans le contexte de réorientation économique et industriel d'aujourd'hui. Au contraire, il faut mobiliser l'ensemble des acteurs dans un dialogue social territorial : les collectivités, au premier rang desquelles les Conseils Régionaux, les salariés et employeurs représentés par leurs syndicats professionnels, les organismes consulaires comme les chambres de commerce et d'agriculture, les organismes de recherche, de formation, les représentant de l'Etat...

Chacun détient un morceau de la solution, et il faut travailler ensemble pour construire la dynamique économique et sociale territoriale qui permettra de surmonter les crises sanitaire, écologique et économique qui frappent certains pans de notre industrie. C'est en les soutenant et les accompagnant dans ces transitions, dans nos territoires riches en ressources et compétences, que nous arriverons à maintenir et développer l'industrie et l'emploi.

Signataires :

Julien KLOTZ, Membre du Secrétariat Fédéral – Fédération de Haute-Garonne Conseiller départemental de Haute-Garonne ;

Sébastien VINCINI, Secrétaire national en charge des fédérations, membre du Conseil national, Premier secrétaire de la Fédération de Haute-Garonne, Conseiller Départemental de Haute-Garonne, Maire de Cintegabelle