

## A Toulouse, un cauchemar social se dessine pour l'aéronautique

PAR EMMANUEL RIONDÉ  
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 5 OCTOBRE 2020



Des syndicalistes CGT manifestent à Toulouse le 3 octobre, pour demander une mutation écologique du secteur aéronautique. © Alain Pitton / NurPhoto via AFP

Touché par la crise sanitaire, Airbus s'apprête à finaliser ses plans de réduction des effectifs. Ils fragiliseront toute la filière aéronautique. À Toulouse, l'effet de souffle, considérable, est double : l'urgence de sauver l'emploi et la nécessité de penser l'après.

**Toulouse (Haute-Garonne).**— Le début de la fin pour « l'épopée » aéronautique toulousaine ? Nul ne le souhaite, à part peut-être du côté de Seattle, siège du concurrent Boeing, et il est encore bien trop tôt pour le dire. Mais le 15 octobre se tiendra une réunion du Conseil social et économique (CSE) d'Airbus commercial lors de laquelle **le périmètre des licenciements annoncés fin juin**, désormais 4 248 emplois menacés sur les presque 29 000 du groupe en France, sera soumis au vote.

Le 25 novembre, c'est l'accord de performance collective qui sera étudié par le CSE – les APC sont ces accords qui, sous prétexte d'éviter les licenciements, **permettent aux patrons** de baisser les salaires ou d'augmenter les temps de travail.

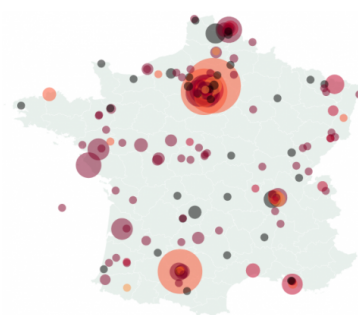
La clé de voûte Airbus s'effrite, tous les claveaux de la sous-traitance se lézardent et sous cet édifice fragilisé, c'est l'ensemble de la région toulousaine qui fait des cauchemars. Le rêve, lui, remonte à loin. À la commande, il y a 103 ans, par un gouvernement français alors dans la tourmente du premier conflit mondial, de l'installation d'ateliers aéronautiques du côté de Montaudran, à Toulouse, ville loin du front. Le début d'une histoire, dans laquelle de grands pans du tissu économique de la région se sont construits. Celui-

ci est désormais en passe d'être très abîmé par la crise sanitaire et ses rebonds successifs sur le trafic aérien et les industries liées.

En quelques semaines, la quasi-totalité des entreprises installées dans la zone aéroportuaire à l'est de la ville, entre Colomiers et Blagnac, ont annoncé des plans et des mesures visant à réduire les effectifs : bien souvent des plans de sauvegarde de l'emploi (PSE) et des APC et, pour les moins mal lotis, un recours au dispositif d'activité partielle de longue durée (APLD) qui permet aux entreprises de recevoir une allocation compensant la diminution des horaires, en contrepartie d'un maintien de l'emploi.

À eux six, AAA, CMT + (filiale de Scalian), Derichebourg Aeronautics, Latécoère, Liebherr Aerospace et Sogclair, pour la plupart des sous-traitants de rang 1 d'Airbus – c'est-à-dire contractualisant directement leurs prestations avec l'avionneur – prévoient autour de 1 400 licenciements dont les 163 ex-salariés de Derichebourg qui sont d'ores et déjà au chômage (*voir notre article en mai*).

On peut y ajouter ATR, le constructeur franco-italien de turbopropulseurs dont le siège est à Toulouse **et qui prépare 186 suppressions de postes et un APC**. Et les 320 postes menacés de Figeac Aéro dans le Lot, les 197 de Lisi-Creuzet dans le Lot-et-Garonne, les 45 de MKAD en Ariège.



La carte des plans sociaux établie par Mediapart au 5 octobre. © <https://www.mediapart.fr/journal/france/270920/crise-sanitaire-la-carte-des-plans-sociaux>

**Sur la carte des plans sociaux établie par Mediapart**, Toulouse et ses alentours apparaissent comme le deuxième point, après la région parisienne, le plus touché par la crise à venir. Contactée par Mediapart, la Directe Occitanie nous a confirmé qu'elle instruisait début septembre « 27 plans

*de sauvegarde de l'emploi dont 20 concernent spécifiquement le département de la Haute-Garonne, avec une majorité dans le secteur aéronautique* ». La direction n'a cependant pas souhaité répondre plus largement « *sur la situation de la filière aéronautique, le sujet relevant du niveau national* ».

Le président de la Chambre de commerce et d'industrie de la Haute-Garonne, Philippe Robardey, également PDG de Sogclair (ingénierie de haute technologie pour l'aéro) où des discussions sur le départ de 245 salariés sont en cours, n'a pas répondu à notre sollicitation – « *vu le contexte* », s'est excusé son secrétariat.

Un contexte qui ne se limite pas aux seuls licenciements secs. Dans bien des cas, les revenus des salariés qui vont demeurer en poste en pâtiront : avec le chômage partiel qui s'accompagne d'un manque à gagner en bas des feuilles de paye, même s'il est partiellement compensé par l'État ; et surtout avec les APC. À Derichebourg Aeronautics, les 1 400 salariés qui ont signé l'accord, renonçant aux primes de transport et de repas, ont perdu entre 400 et 500 euros de revenu chaque mois.

« *Les gens viennent maintenant travailler la tête baissée, c'est dur*, confie Laurent Calvet, élu au CSE et par ailleurs secrétaire national Unsa aérien. *Avec un quart ou plus des revenus qui ont disparu d'un coup, beaucoup vont se retrouver en surendettement. Certains ont arrêté de prendre des nounous pour les enfants, d'autres ont vendu leur deuxième voiture. On en connaît qui cherchent un boulot d'appoint le week-end. Des personnes qui ont neuf ans d'ancienneté se retrouvent aujourd'hui avec des revenus moindres que quand ils ont été embauchés...* »

Beaucoup vont être concernés : la filière aéronautique assure autour de 60 000 emplois dans la métropole toulousaine (37 communes, 765 000 habitants). Sans compter les emplois induits, de service notamment. Et au-delà des moyennes et grandes entreprises dont les plans sociaux sont dévoilés les uns après les autres depuis juin, des PME, TPE, voire des auto-entrepreneurs se retrouvent eux aussi en souffrance.

Le 3 juillet dernier, la préfecture et la Région ont dévoilé un plan de soutien de 100 millions d'euros, s'ajoutant à **celui annoncé début juin par le gouvernement**. Ce dernier, établi avec le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), promet « *plus de 15 milliards d'euros d'aides, d'investissements et de prêts et garanties* », dont un fonds d'investissement, pour soutenir les PME et les ETI, de 630 millions d'euros, abondé par l'État, Airbus, Safran, Dassault et Thales.

« *Il ne faut pas sous-estimer les pertes à l'œuvre dans les petites structures, même si, de fait, elles sont difficiles à chiffrer*, prévient Nadia Pellefigue, vice-présidente (socialiste) de la Région, en charge du développement économique. *80 % des adhérents du pôle Aerospace Valley [un « pôle de compétitivité » rassemblant les acteurs de la filière des régions Occitanie et Nouvelle-Aquitaine – ndlr] sont des PME. On essaie de joindre ces entreprises, de voir avec les experts-comptables, pour détecter les situations de fragilité.* »

Ces fragilités découlent de la baisse de production d'Airbus. Avec quarante A320 (le monocouloir phare de l'avionneur, avion de ligne le plus vendu), deux A330 et cinq A350 sortis chaque mois dans le monde, « *on a dû réduire notre production globale d'environ 40 % par rapport à nos prévisions d'avant-crise, les long-courriers étant les plus touchés* » – ce serait plutôt 50 % pour ces derniers –, explique-t-on du côté de la communication de l'avionneur. Il estime, à ce jour, « *être stabilisé sur ces courbes jusqu'à la fin 2021* ».

Et, dans un bel effort de novlangue managériale, il refuse de parler de suppressions d'emploi. « *Le besoin global en termes d'adaptation est toujours estimé à environ 5 000 postes pour la France, filiales incluses, et il s'agit de gel des embauches, de départ volontaires, de mobilité interne, des départs en retraite anticipée et peut-être, c'est vrai, de licenciements secs qui ne sont pas totalement à exclure comme l'a dit notre PDG. Mais on va essayer qu'il y en ait le moins possible.* »

Dans sa négociation avec les syndicats, Airbus pourrait faire une concession et sortir 1 500 postes, sur les quelque 5 000 envisagés, du plan de suppression d'emplois : ces 1 500 postes seraient basculés en chômage partiel (APLD). Un geste néanmoins jugé insuffisant côté salariés.

On souhaite que le chômage partiel soit « *utilisé plus massivement* », écrit FO, syndicat majoritaire à Airbus. « *Les négociations sur le PSE, l'APC et l'APLD sont menées parallèlement et la volonté de la direction est de limiter le périmètre du chômage partiel*, précise Maxime Léonard, ingénieur chez Airbus depuis 2006 et détaché auprès de la fédération métallurgie de la CGT. *On veut, nous, qu'il soit étendu. Ils ont les moyens d'appliquer ce mécanisme sur tous les salariés, c'est prévu pour. Pour nous, leur refus s'apparente à une stratégie pour menacer les gens de licenciement et, par ricochet, défendre l'APC...* »

Tout le monde a en tête **l'accord de chômage partiel signé début juillet chez Safran**, fabricant de propulsion et d'équipements aéronautiques, qui emploie 3 250 salariés dans la région. La quasi-totalité des emplois ont pu être préservés par cet APLD prévoyant des réductions de travail allant jusqu'à 40 % et l'assurance pour les salariés de percevoir malgré tout autour de 80 % de leurs salaires nets.

Pourquoi Airbus rechigne ? En filigrane, apparaît l'un des deux principaux débats de la séquence, celui concernant la date d'un éventuel « retour à la normale » de l'activité industrielle aéronautique. Si l'avionneur mise avec certitude sur une baisse de production jusqu'à fin 2021, il est plus flou sur la véritable sortie de crise. « *On a toujours dit que ce serait entre 2023 et 2025* », assure la communication d'Airbus. Cette échéance de trois ans revient régulièrement dans les échanges avec les acteurs du secteur.

« *Dans les plans de la direction, l'APLD va surtout concerner la production qu'ils veulent sanctuariser parce qu'ils tablent sur une reprise des ventes de l'A320 d'ici deux ou trois ans et ils veulent être en mesure de pouvoir y répondre* », explique Maxime Léonard. Garder les « compagnons » au chaud dans l'entreprise pour être prêt à la reprise et se débarrasser

d'une partie des « cols blancs » pour économiser des salaires durant la période : ce pari « court-termiste » apparaît, de plus, en total décalage avec les enjeux de l'autre grand débat, celui de la transformation de l'industrie aéronautique vers « l'avion vert ».



Des syndicalistes CGT manifestent à Toulouse le 3 octobre, pour demander une mutation écologique du secteur aéronautique. © Alain Pitton / NurPhoto via AFP

« *Ils s'apprêtent plutôt à faire des coupes dans les bureaux d'études, ce qui ne colle pas du tout avec les annonces récentes de Guillaume Faury [le patron d'Airbus – ndlr] sur l'avion à hydrogène en 2035... Quand on a entendu ça, on est tombé de la chaise. C'est irréaliste et en contradiction avec les mesures prises en ce moment* », s'étonne le syndicaliste.

Délégué CGT aux Ateliers de la Haute-Garonne, fabricant de fixations aéronautiques employant 180 salariés à qui la direction a proposé un APC début juillet, Gaétan Gracia mise, lui, sur un bouleversement durable : « *Le modèle de développement de la filière aéronautique, c'est grosso modo un doublement du trafic aérien tous les 15 ans, et ça, c'est fini. Ce n'est pas conjoncturel mais bien une crise de surproduction du capitalisme. Et cette idée d'un rebond dans deux ou trois ans est pernicieuse parce qu'elle évacue cette dimension structurelle de la crise. Qui devrait en réalité nous faire envisager d'autres choses : des nationalisations sous contrôle ouvrier ; la diversification ou la reconversion de la production ; un nouveau partage du temps de travail.* »

Sans forcément rêver d'une issue en mode « contrôle ouvrier », du côté de la Région aussi, on parie plutôt sur du long terme. « *Les crises de l'aéro par le passé, ça s'est chaque fois soldé par une baisse de 5 % du trafic temporairement. Là, on est dans quelque chose d'inédit, c'est plutôt 50 % et c'est durable* », considère Nadia Pellefigue, avec sa casquette d'élue régionale : « *Pour aller vers des avions plus verts, il ne faut pas se*

*focaliser uniquement sur l'hydrogène, il faut élargir le spectre. Dans la région, nous avons des forces pour travailler sur le fuselage et l'aérodynamisme, d'autres sur l'intelligence artificielle... »*

Dans les entreprises, « avec les PSE qui arrivent au terme des négociations et ceux qui commencent, on s'attend à des temps très durs. Beaucoup de salariés sont flippés, inquiets. C'est pour ça qu'on ne voit pas encore beaucoup de luttes malgré les nombreuses attaques. Ça doit encore mûrir », espère Gaetan Gracia qui assure : « On se prépare. »

Il fait partie de ceux qui, le 17 septembre, ont organisé une rencontre de salariés syndiqués (UNSA, CGT, CFDT) et non syndiqués. « On a créé un collectif pour faire bloc, raconte Clément Verger, chaudronnier depuis sept ans à Mecachrome Toulouse, élu CGT au CSE. Notre discours, c'est que la crise n'est pas de

*notre faute et que l'on refuse à la fois les licenciements et le chantage à l'emploi type APC. Dans le contexte actuel, perdre sa place aujourd'hui, c'est risquer de se retrouver sans boulot pour une longue durée. Face à ça, il ne faut pas lutter boîte par boîte, il faut s'organiser ensemble. »*

Le 10 octobre, un « forum social et environnemental de l'aéronautique » se tiendra à la Bourse du travail de Toulouse. Organisé par le collectif « Pensons l'aéronautique pour demain » qui réunit une dizaine de structures (dont Attac, la fondation Copernic, le collectif des salariés de l'aéro, l'atelier d'écologie politique...), il entend commencer à construire des réponses au « temps des plans sociaux » et à la « montée en puissance de la crise climatique ». L'épopée de l'aéronautique vient d'entrer dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

**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.