

## Synthèse de l'ouverture du Forum social et Environnemental du 10 Octobre, qui s'est tenu à la Bourse du travail

Après une introduction de la construction du Collectif « Pensons l'aéronautique pour demain » qui s'est chargé de proposer cette manifestation, Maxime Léonard (CGT Airbus, coordination CGT aéronautique) présente les différents groupes<sup>1</sup> qui le composent et annonce l'organisation d'Etats Généraux ou Assises en 2021, après la tenue des ateliers participatifs de novembre 2020 (7 novembre : économique et social ; 14 novembre : diversification industrielle et reconversion des salariés ; 21 novembre : environnemental et sanitaire). Le collectif Icare, qui regroupe des salariés du secteur aéronautique prend également la parole et décrit ses spécificités : nouveau collectif de salariés s'appropriant les enjeux sociaux et environnementaux de la situation actuelle.

**Jean-Marc Zuliani**, géographe à l'université Toulouse-Jean Jaurès introduit la réflexion et redit l'importance de Toulouse dans l'organisation de l'industrie aéronautique européenne, la répartition géographique de l'activité dans le grand Sud-ouest (cluster *Aerospace Valley*), la situation de mono-industrie territoriale et la fragilité du tissu économique qui en découle en période de crise, les bassins d'emplois qui en dépendent (Tarbes, Figeac, Pamiers, etc.), ainsi que le rôle central de pilotage d'autres secteurs ailleurs, la diversité des activités civiles et militaires réalisées dans le domaine, et la concentration du secteur autour des grandes villes. Il met l'accent sur le volume important des emplois générés, et des retombées économiques pour Toulouse, ainsi que la nécessité de diversifier l'activité et de repenser le modèle de développement au regard du contexte de crise économique liée à la COVID19 et à la crise écologique.

Lien vers la vidéo de son intervention : <https://youtu.be/yfoEGk5sEdM>

### Les enjeux sociaux et économiques

**Xavier Petrachi** (membre du Manifeste Pour l'Industrie et de la CGT Airbus) analyse les prévisions d'évolution du trafic aérien avant la crise, la chute du trafic liée à la COVID19, les différents mécanismes utilisés par les entreprises pour faire face à la baisse d'activité et les conséquences en termes d'emploi. Il évoque le maintien des prévisions de vente sur le long terme, avec un décalage des commandes dans l'immédiat mais également la possibilité d'un rebond par la suite pour rattraper le retard. Il mentionne aussi l'enquête menée par la coordination CGT aéronautique auprès des salariés du secteur avec plus de 1130 réponses reçues<sup>2</sup>. Il évoque l'opposition entre maintien des objectifs de vente et engagements environnementaux pris par l'État en lien avec le protocole de Kyoto et la Cop 21. Enfin, il propose de porter le regard sur le ferroviaire pour prendre le relais du transport aérien dans la mobilité des personnes.

Lien vers la vidéo de son intervention : <https://youtu.be/zN7lnv-hMPk>

### Les perspectives industrielles pour nos territoires

**Julien Valery** (socio-économiste, membre du Manifeste pour l'Industrie, doctorant en économie sociale) développe les atouts de Toulouse pour parvenir à dépasser la situation mono-industrielle dans laquelle elle est placée et les pressions sociales relatives au changement. Il souligne la nécessité de changer de stratégie en allant vers une mise en valeur des compétences, une anticipation des changements et une nécessaire coopération entre les acteurs publics et privés de l'économie locale et nationale. Il décrit les nouveaux modèles économiques qu'il estime souhaitables : compétitivité écologique, économie circulaire, économie de services plutôt que de produits, durabilité et importance de la justice sociale. Il décrit les autres modes de gouvernance possibles, et de répartition des profits, notamment des modes de financement plus éthiques, ou encore la nécessité de ré-orienter l'industrie non plus vers les profits financiers, mais vers les besoins sociétaux en termes de social et d'environnement.

Lien vers la vidéo de son intervention : <https://youtu.be/h8Lx6RijHHM>

### Les enjeux sanitaires et écologiques

**Chantal Beer-Demander et Jérôme Favrel**, du Collectif contre les nuisances aériennes de l'agglomération toulousaine (CCNAAT) présentent l'historique du développement de l'aéroport de Toulouse Blagnac créé en

<sup>1</sup> La Coordination CGT de l'aéronautique, Le collectif des salariés de l'aéronautique (ICARE), le Manifeste pour l'Industrie (MAI), L'atelier d'écologie politique (Atecopol), Le Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Agglomération Toulousaine (CCNAAT), Attac Toulouse, La Fondation Copernic, L'Université Populaire de Toulouse, Les Amis du Monde Diplomatique.

<sup>2</sup> <http://airbusce.reference-syndicale.fr/actus/premiers-resultats-de-lenquete-construisons-lavenir-de-laeronautique/> ; <http://airbusce.reference-syndicale.fr/actus/synthese-finale-des-resultats-de-lenquete-cgt/>

1939, en lien avec celui d'une ville déjà construite et peuplée en 1974 quand sort le premier plan d'exposition au bruit (PEB) plan d'urbanisation qui limite la construction en zones de bruit ; ils dénoncent l'absence de mesures cohérentes pour les riverains historiquement ou nouvellement exposés par les évolutions des plans de vol (décollage et atterrissage). Tous deux décrivent les multiples organismes internationaux et nationaux de l'aéronautique (OACI, DGAC, etc.) auxquels ils sont confrontés dans leurs demandes, et qui déclarent tous n'être pas responsables du bruit. Pourtant près de 100 000 personnes sont exposées dans l'agglomération. Leur revendication principale est celle d'une suppression des vols nocturnes entre 23 heures 30 et 6 heures du matin sur le modèle d'Orly. Selon eux, malgré des progrès importants dans l'insonorisation et dans la motorisation, les riverains sont confrontés à un bruit toujours croissant, notamment en raison d'appareils plus gros donc plus bruyants. Ils pointent aussi les pollutions chimiques générées par le transport aérien en lisière des aéroports, et qui restent, encore aujourd'hui mal évaluées, pas toujours relevées et/ou modélisées.

Lien vers la vidéo de leur intervention : <https://youtu.be/GnuLAu0k5Y8>

**Angela Bovo** (Ingénieure, Supaéro décarbo) souligne que l'impact de l'aviation sur l'environnement apparaît sous-estimé et que sa trajectoire de développement ne cadre pas avec les accords de Paris. Elle souligne la nécessaire prise en compte de l'utilité publique des secteurs d'activité, afin de leur imposer des objectifs individuels de réduction des émissions. Elle présente des pistes d'alternatives techniques, notamment l'avion électrique ou à hydrogène, mais qui ne couvrent pas complètement les besoins, et ne permettent pas de résoudre la question épineuse de la consommation importante d'énergie par le secteur aéronautique. L'utilisation envisagée de biocarburants doit être mise en opposition avec le nombre de secteurs qui en ont besoin et ne constitue donc pas une piste pertinente en raison de la concurrence avec les besoins primaires, alors même que les capacités de production sont limitées. Elle conclut sur la nécessité de réduire le trafic aérien afin de prendre en compte le problème énergétique dans son ensemble, et décrit la possibilité de transférer des emplois vers des projets de décarbonation énergétique, dans l'aéronautique ou dans d'autres secteurs.

Lien vers la vidéo de son intervention (à partir de la 15<sup>e</sup> minute) : <https://youtu.be/GnuLAu0k5Y8>

### **Débat public**

Au terme de ces présentations, un débat se déroule avec les soixante-dix personnes présentes dans la salle. Plusieurs personnes remettent en question l'utilisation de l'avion, car celle-ci provoque des nuisances importantes pour les populations survolées, par exemple l'hôpital de Purpan.

D'autres soulignent que l'industrie aéronautique ne profite pas à tout le territoire, qu'elle est trop capitaliste et menace l'écologie.

La plupart s'opposent à la vision de rebond à long terme et notent le risque de la surproduction.

D'autres dénoncent l'insuffisance de pouvoir des salariés dans la gouvernance des entreprises et soulignent l'importance de préserver les compétences, tout autant que de conditionner les aides apportées au secteur, à l'élaboration d'une stratégie prenant en compte l'impact environnemental.

Mais, certains, à l'image d'une retraitée d'Airbus, soulignent aussi qu'il ne faut pas faire porter le chapeau à la seule aéronautique, d'autres secteurs étant identifiés comme des pollueurs plus importants.

L'injustice de l'impact du réchauffement sur des populations qui prennent peu l'avion (en particulier dans les pays du sud) est mise en évidence par un autre participant.

Aussi, il semble nécessaire de changer les modes de consommation, qui demandent trop de rapidité de transport. Il est incohérent de revenir au monde d'avant en pratiquant en plus le dumping social que certaines entreprises peu scrupuleuses pratiquent actuellement par effet d'aubaine.

Beaucoup d'emplois pourraient être créés par un projet de société plus cohérent qui se soucie d'environnement, de social, d'équité ou encore de justice.

Un participant met l'accent sur les inégalités que l'on peut observer en matière de baisse du trafic et souligne que le trafic de l'aéroport du Bourget (jets privés) aurait augmenté de près de 5 % durant la crise COVID.

Lien vers la vidéo du débat public : <https://youtu.be/CNzCyALuPMs>

En conclusion

**Il faut que les salariés et la population se battent comme ils l'ont fait pour le développement de l'aéronautique par le passé, mais cette fois dans une optique écologique, car l'avion ne fait plus rêver. Si l'on veut réenchanter un peu le monde du transport aérien, il faut mener de front une lutte pour que le secteur prenne à bras le corps les défis de l'emploi, de l'environnement, du bruit et de la consommation, afin d'éviter d'aller dans le mur, et sans occulter le débat sur une possible décroissance du secteur.**