



Vous avez dit résilience ?

Le COVID-19 est révélateur de la faible résilience d'un système mondialisé reposant sur une consommation d'énergie toujours croissante et prédateur du monde qui nous entoure : déforestation, destruction des sols, pollution de l'air et des océans... Un grain de sable dans les rouages et tout s'arrête : travailleurs et travailleuses confinés, avions cloués au sol, exportations céréalières suspendues¹, chaînes d'approvisionnements sous tensions (masques, médicaments,...).



... Ok mais ça va repartir comme en 40?

Comme nous le prédisait en 1972 le rapport « The limits to the growth », notre économie ne peut se soustraire aux contraintes physiques du monde auquel nous appartenons : pas de croissance infinie dans un monde fini ! Or la croissance économique (mesurée par le PIB) nécessite de toujours consommer plus d'énergie. Et cette énergie est aujourd'hui fossile (et non renouvelable) à 81%.² Par ailleurs dans notre folie extractrice nous approchons dangereusement du pic pétrolier qui marquera une baisse de la production de pétrole : nous allons rentrer durablement dans un monde en contraction dans lequel il sera très compliqué de renouer avec la croissance.

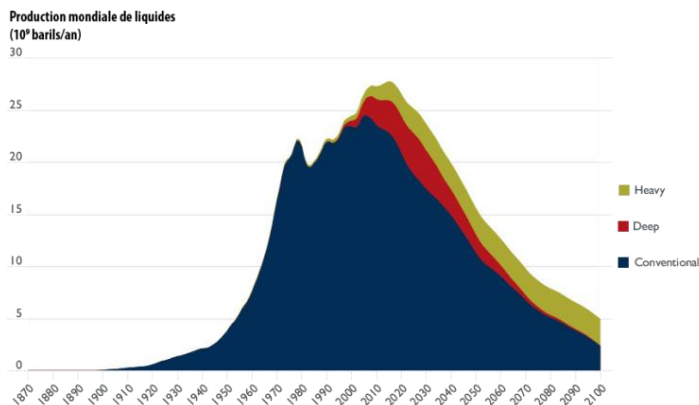


Figure 1 - Simulation de la production de pétrole pour le monde dans son ensemble en milliards de barils par an³

¹ [La Russie décrète un embargo sur ses exportations de blé](#)
² [Quelques chiffres sur le mix énergétique](#)
³ [À quand le pic de production mondiale pour le pétrole?](#)

Bah on a encore un peu de temps devant nous ?

En plus de ces limites physiques, le GIEC nous appelle à réduire drastiquement nos émissions de CO2 si l'on souhaite rester sous la barre des 1.5°C. Cela implique une baisse des émissions mondiales de CO2 de 36,8 GtCO2/an en 2019 à 2,2 GtCO2/an en 2050⁴. Ce n'est pas une mince affaire. Lutter pour la baisse des émissions de gaz à effet de serre c'est lutter pour des conditions de vie soutenables pour nous et les générations futures. Le 1.5°C est un objectif ambitieux qui pour le moment n'est absolument pas tenu, les trajectoires actuelles nous menant sur des réchauffements bien supérieurs à 3°C⁵ d'ici la fin du siècle: une catastrophe.

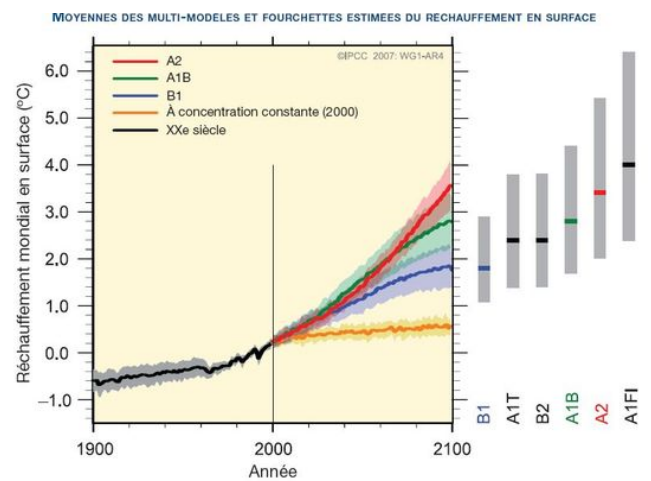


Figure 2 - Le réchauffement mondial en surface pour les différents groupes de scénarios⁶

Ne pensons pas que notre position de 7^{ème} puissance mondiale nous protège : le bassin méditerranéen sera la région du monde la plus touchée par les stress hydriques⁷, et donc par la chute des rendements agricoles, qui pourraient être la source de fortes déstabilisations dans la région⁸.

Ça sent pas bon du coup, je me trompe?

En ayant dit tout ça, quel rapport avec le secteur aéronautique et le tissu industriel régional ? Il n'est pas irrationnel de penser que les projections de croissance du trafic aérien (doublement du nombre de passagers d'ici 2037⁹, pré-COVID) ne soient finalement pas tenues (et est-ce souhaitable?). Airbus est un pourvoyeur d'emplois pour plusieurs bassins de vie qui parfois dépendent essentiellement de l'aéronautique. La

⁴ Scénario P1 du dernier rapport « 1.5°C » du GIEC (2018)
⁵ [+7°C en 2100?](#)
⁶ Quatrième rapport du GIEC, 2007
⁷ [Le bassin méditerranéen et le changement climatique](#)
⁸ [Jancovici: de daesh à la COP21](#)
⁹ [Le trafic aérien mondial va encore doubler d'ici à 2037](#)

culture mono-industrielle avec une production centrée essentiellement sur l'A320 n'est-il pas un frein à la fameuse résilience dont tout le monde parle ? Bien que le carnet de commandes d'Airbus soit encore bien rempli, la crise frappera de plein fouet nombre d'entreprises aéronautiques de taille plus modeste: après la crise financière viendra la crise sociale. Au-delà des luttes qui seront nécessaires à mener pour la sauvegarde de l'emploi, cette crise doit être saisie comme une opportunité de repenser le futur de ces bassins de vie afin de s'adapter aux crises à venir.

Ha et on fait ça tout seul avec nos p'tits bras ?

Afin de renouer avec ce totem qu'est la croissance, le vieux monde ne manque décidément pas d'imagination: supprimer des congés payés, faire travailler plus longtemps les salarié.e.s¹⁰, mettre de côté les timides mesures environnementales existantes¹¹, réduire les dépenses publiques à coup de politique d'austérité...



Pourtant un autre chemin est possible et même nécessaire. En cette période où les lettres ouvertes aux salarié.e.s de l'aéronautique émanant de la société civile se multiplient afin de nous encourager à repenser collectivement le monde de demain,^{12,13} il est plus que nécessaire d'être force de proposition et de se poser les bonnes questions: quel doit être le sens du travail de demain et dans quelles conditions doit-il s'exercer ? Pour quelle finalité ?

Les syndicats des salariés de l'aéronautique proposent ainsi l'utilisation du potentiel de production et d'étude libéré selon trois axes :

1. Se diversifier afin de réduire la dépendance des territoires à l'industrie aéronautique,
2. S'adapter rapidement pour répondre à l'urgence des enjeux environnementaux,
3. Reconquérir une souveraineté industrielle inclusive d'autres tissus productifs comme la santé, l'agriculture, ...

¹⁰[Débat sur le temps de travail](#)

¹¹[Moratoire sur des mesures environnementales](#)

¹²[Lettre de l'ATECOPOL aux salarié.e.s de l'aéronautique](#)

¹³[Toulouse, futur Détroit?](#)

Le groupe Airbus doit s'inscrire dans la transition écologique, évaluer l'impact sur le climat de nos produits et investir sur des technologies permettant de réduire notre empreinte carbone.

Au niveau de la filière aéronautique, la CGT préconise, à l'occasion de cette crise, une diminution du temps de travail avec la mise en place des 32h et des forfaits à 200 jours : pour travailler tous et travailler mieux, il est nécessaire de travailler moins. La crise sanitaire que l'on traverse n'est qu'une répétition des crises à venir : il est nécessaire de ralentir cette course folle qui épuise les femmes, les hommes, le vivant et la planète. Il faut que les pouvoirs publics reprennent le contrôle de la filière aéronautique afin de concrétiser la transformation nécessaire pour répondre aux besoins des populations en intégrant la dimension environnementale. Ceci doit se faire en s'appuyant sur les acteurs de la recherche, de l'industrie et des forces syndicales.

D'autres propositions existent et ne demandent qu'à être enrichies. Ainsi le manifeste pour l'industrie propose, entre autres :

- Un soutien à la transition écologique aussi bien du côté des compagnies aériennes que de celui des constructeurs;
- Un soutien aux bureaux d'études travaillant pour le secteur aéronautique de manière à leur laisser le temps de trouver d'autres débouchés;
- L'engagement d'une mutation très profonde du sens et des moyens de la gouvernance des entreprises les plus importantes du secteur.

Des salarié.e.s d'Airbus ont déjà fait spontanément des propositions en ce sens (hors cadre CGT).¹⁴

Cette réflexion ne doit pas se limiter au seul secteur de l'aéronautique mais doit s'inscrire dans un cadre systémique, il convient donc de l'inscrire dans des plans de bifurcation économique plus larges plaçant le social et l'écologie en leur sein. Il en existe déjà.¹⁵

La CGT se veut être un catalyseur de ces transformations et offrir aux salarié.e.s des espaces de débats sur ces sujets. **C'est pourquoi nous vous proposons ici de répondre à une enquête afin de recueillir votre vision et vos idées quant aux perspectives possibles pour refonder la filière aéronautique**, la mettre au service de l'humain et construire un après démocratique, écologique et social dans la société comme dans les entreprises.

>>> **Accès à l'enquête en ligne** <<< Date limite pour saisir votre contribution : **avant le 8 juin 2020**.

¹⁴[Diversification due to pandemic and climate](#)

¹⁵[Plan de conversion du Shift Project](#)