

Toulouse, le syndrome Détroit ? Vers une crise économique majeure dans Toulouse et sa région.

vendredi 26 juin 2020, par Gilles Daré, Jean-Pierre Crémoux, Pascal Gassiot, Pierre Bonneau

Nous avons eu droit à une première alerte. Souvenez-vous, en avril 2010, le volcan islandais au nom imprononçable, l'Eyjafjallajökull, entrainé en éruption et projetait dans le ciel un panache de cendres volcaniques. Devant la dangerosité potentielle de ce nuage et l'absence de normes IATA en ce domaine, un certain nombre de compagnies aériennes avaient très largement restreint leur trafic, provoquant ainsi, pour quelques jours, la plus longue interruption du trafic aérien de l'après-guerre avec 100 000 vols annulés dans onze pays européens, laissant au sol 10 millions de passagers et perturbant ou annulant de nombreux événements politiques, sportifs ou culturels. Et puis, nous sommes passés à autre chose en ne gardant comme souvenir que ces magnifiques ciels bleus au-dessus de Toulouse, vierges de toutes les traînées blanches liées à la condensation de la vapeur d'eau émise par les réacteurs.

Coup de tonnerre dans un ciel bleu ou bien descente aux enfers ?

Aujourd'hui, en ces temps de pandémie, nous retrouvons ces mêmes ciels d'un bleu azur. Mais, là, cela semble parti pour durer...

Flottes entières d'avions clouées au sol, aéroports fonctionnant au ralenti comme celui de Blagnac (seuls quelques vols internes d'Airbus perturbent, encore et toujours, le sommeil des riverains), celui de Roissy (5 % de son trafic habituel) ou bien carrément fermés comme celui d'Orly... Toutes les activités qui touchent de près ou de loin au transport aérien, le tourisme en particulier, sont lourdement impactées. Plus un passager à transporter... Selon les informations disponibles à la mi-avril 2020, le trafic aérien a chuté de 98 % en France.

Les projections qui se multiplient actuellement sont très diverses mais elles vont toutes dans le même sens ; la chute est donc vertigineuse. Et personne ne prévoit un redémarrage significatif (si celui-ci a lieu...) du transport aérien avant 12 à 36 mois. Situation à laquelle il convient d'ajouter que les conditions de redémarrage du trafic vont être, au moins à court et moyen terme, complexes.

Les syndicats, les patrons de compagnies aériennes réfléchissent actuellement à la gestion de l'après-confinement, même s'il y a encore beaucoup d'incertitudes reconnaît Jean-François Dominiak – Directeur général d'ASL Airlines France. *'Nous allons transporter des passagers, comment va-t-on faire ? Il faudra mettre des masques ? Comment va-t-on accueillir les voyageurs dans les aéroports ? Comment va-t-on les faire voyager*

? Il va aussi falloir avaler le manque à gagner. Tout va aussi dépendre des pays de destination. Dans beaucoup de pays les frontières sont fermées'.

La filière aéronautique dans l'aire urbaine de Toulouse : la mono-industrie. Un colosse aux pieds d'argile

En 2018, 4,3 milliards de passagers ont embarqué sur l'une des 1 300 compagnies aériennes à travers le monde. Plus que le nombre de passagers en valeur absolue, c'est la croissance fulgurante du secteur qui frappe. Tous les 15 ans, le transport aérien voit son [nombre de passagers doubler](#). On peut aussi appréhender le trafic aérien par la taille de la flotte mondiale : plus de 24 000 avions commerciaux (transportant des passagers) parcourent le monde. En 2018, ces avions ont réalisé [plus de 38 millions de vols](#) vers l'un des 3 500 aéroports commerciaux.

En dépit de profits relativement faibles, rien ne semble (semblait) arrêter la croissance du secteur aérien. Selon les prévisions réalisées par [Boeing](#) et [Airbus](#) avant la crise actuelle, à l'horizon 2037-2038 les compagnies aériennes devraient transporter plus de 8 milliards de passagers par an – soit deux fois le nombre actuel.

Pour cela, la flotte d'avions devrait elle aussi doubler pour compter [plus de 48 000 avions](#) dans les airs en 2038. La majorité de ces avions seront des « mono-couloirs », c'est-à-dire des petits avions de la taille de ceux que l'on prend généralement pour un vol domestique à l'intérieur de l'Europe.

Au-delà des fortes commandes d'avions actuelles, ce secteur économique présente de nombreuses caractéristiques qui peuvent l'assimiler à une bulle financière. Quand on entend, par exemple, les dirigeants d'Airbus dire qu'ils comptent sur le développement des classes moyennes des « pays émergents » pour qu'en 2033 il y ait 66 % de celles-ci qui voyagent en avion (contre 22 % aujourd'hui), c'est une vision largement linéaire et « optimiste » qui semble peu crédible. D'autant plus aujourd'hui quand on voit la situation mondiale et la dépression économique qui suivra la crise sanitaire et qui a déjà un impact très important sur le secteur aérien, et donc sur l'aéronautique ! Comme le concèdent les patrons de l'industrie aéronautique eux-mêmes, la question est davantage de savoir quand aura lieu le point de bascule (l'inversion de la courbe) plutôt que de savoir s'il aura lieu. Comme le dit un syndicaliste CGT du secteur aéronautique dans un entretien à l'Université populaire de Toulouse, dans un tel scénario, « on sera face à un appareil productif énorme, fait pour produire de très grosses quantités et qu'il faudra sous-utiliser ; ce qui veut dire qu'on sera confrontés à une vague importante de licenciements et de fermetures d'usines. Les opérateurs du secteur regardent aussi avec inquiétude l'Asie (qui représente 40 % des commandes des 20 prochaines années), et notamment l'Asie du Sud-Est, comme potentiel « annulateur » massif de commandes ».

Une entreprise de la filière aéronautique et spatiale du Grand Sud-Ouest sur quatre travaille exclusivement pour le marché aérospatial et une sur cinq est fortement dépendante de ce marché (plus de 75 % de son chiffre d'affaires est dédié à cette filière). Une entreprise sur quatre seulement est davantage diversifiée (moins de 25 % de son chiffre d'affaires dédié à la filière).

En 2018, la filière aéronautique représentait 159 000 emplois dans le Sud-Ouest, dont 69 % en Occitanie avec la majorité en Haute-Garonne, autour de Toulouse (Airbus, Safran, ATR, Thalès, Alenia Space...) ; soit 110 000 salariés en Haute Garonne, dont 70 000 rien que sur le territoire de la métropole toulousaine. Sachant qu'un emploi industriel permet, selon l'INSEE, de créer 1,5 emploi indirect et 3 emplois induits dans le reste de l'économie, ce sont donc 165 000 emplois directs et indirects et 330 000 emplois induits, soit près de 500 000 emplois au total sur 620 000 (soit 80 % !) qui sont concernés rien que sur le département de la Haute-Garonne et 385 000 emplois sur le territoire métropolitain sur 452 000 (soit 85 % !).

L'aspect un peu mécaniste, il faut en convenir, de ces chiffres (en particulier le lien entre emplois directs, indirects et induits qui peut laisser un peu songeur) ainsi que leur présentation un peu brute peut générer une forme de scepticisme. Mais, ils sont quand même très révélateurs de la situation mono-industrielle de l'emploi sur Toulouse et, plus largement, sur l'ancienne région Midi-Pyrénées. Le possible (et aujourd'hui vraisemblable) effondrement de la commande d'avions ne se traduira pas par une disparition sèche et immédiate de tous les emplois du secteur aéronautique (nous y reviendrons ultérieurement) mais la violence de la crise qui s'annonce ne doit surtout pas être sous-estimée...

La reprise d'activité espérée du secteur aéronautique par certains dépendra en grande partie, essentiellement en fait, des compagnies aériennes qui sont en grande difficulté comme les constructeurs et leurs sous-traitants. Si elles, les compagnies, ont transporté plus de 4 milliards de passagers en 2019, Airbus s'attend à ne recevoir aucune commande de leur part pour le reste de l'année 2020. Une année noire en quelque sorte qui fait ressortir la hantise des « queues blanches » (les avions fabriqués et stockés sur le tarmac et qui ne sont pas siglés car ils n'ont pas trouvé preneur) qui ont alimenté la chronique toulousaine du secteur dans les années 1980.

Comme le dit si bien l'éditorialiste de *La Dépêche du midi* le 17 avril 2020 en conclusion de son éditorial : « (...) dans le contexte de crise actuel, ce qui a fait pendant plus d'un demi-siècle la force économique de notre région, pourrait soudainement se transformer en faiblesse. On ne va pas feindre de découvrir qu'en se consacrant tout entière à l'industrie aéronautique, la région s'est mise en situation de vulnérabilité. Alors qu'en 2019, Airbus est devenu le premier constructeur mondial, qui osera lui en faire reproche ? ». À la région, aux décideurs locaux ou à Airbus...

Une crise de la demande : moins de passagers, moins d'avions...

Rappelons une évidence : si on conçoit, fabrique et vend des avions, c'est parce qu'il y a des passagers pour les utiliser. Et s'il n'y avait plus de passagers ? Mais surtout, si leur nombre baissait drastiquement, les avions continueraient-ils d'être fabriqués ? La réponse est dans la question... Une fois brossé, donc, le panorama de la fabrication, évoquons maintenant celui de l'évolution du transport aérien.

« L'industrie aéronautique va être très fortement touchée car le trafic aérien de passagers va diminuer en 2020 et 2021, voire 2022, avant de retrouver un niveau normal. Cela aura un impact majeur sur la commande de nouveaux avions, mais aussi sur la maintenance, l'autre pilier de ce secteur. Si moins d'avions volent, les besoins en maintenance seront considérablement réduits » s'inquiète un analyste toulousain de la filière cité par *La Tribune* le 9 avril.

Surtout que l'on peut s'interroger sur le présupposé de cet analyste comme quoi le trafic aérien devrait retrouver un niveau normal. Cela voudrait dire que la pandémie liée au Covid-19 que nous vivons actuellement avec ses conséquences directes et indirectes ne serait qu'un accident de parcours. Cela mérite d'être analysé et mis en perspective. Il est vrai que la précédente crise sanitaire de même nature, (celle du SRAS-CoV en 2002 et 2003 qui a fait, selon les chiffres de l'OMS, 800 morts pour 8 000 cas détectés) a été assez rapidement endiguée. Ceux et celles qui utilisaient le transport aérien à l'époque se souviennent surtout de l'apparition, dans les aéroports français et européens, de passagers équipés de masques de protection individuelle (c'était considéré comme « exotique » par beaucoup...) et d'affichettes de consignes sanitaires apposées dans les lieux de

passage des aéroports ; et puis, surtout, ce n'était pas « chez nous »... Donc, cela ne nous concernait pas...

Pourtant et comme l'écrit l'historien Jérôme Baschet dans son article paru le 13 avril dans la revue en ligne *Lundi Matin*, cette crise du SRAS-CoV s'inscrit, à partir des années 1980, dans « *un emballement du rythme des nouvelles zoonoses : VIH, grippe aviaire H5N1, qui refait surface périodiquement depuis 1997 et notamment en 2006, SARS en 2003, grippe porcine en 2009, MERS en 2012, Ebola en 2014, jusqu'au Covid-19 (la liste n'est pas exhaustive)* ».

En plus, l'historien met aussi l'accent sur la rapidité de diffusion de la pandémie et les routes empruntées pour sa diffusion ; il cite, en particulier, la « célèbre » épidémie de peste noire qui a suivi les routes commerciales de l'époque (des plateaux du Tibet jusqu'aux rives occidentales de la Méditerranée) mais qui a mis à l'époque 70 ans, entre 1270 et 1346, pour atteindre Messine et Gênes puis le reste de l'Europe ; le Covid-19 a lui, mis quelques toutes petites semaines (jours ? heures ?) pour aller de Wuhan en Chine à l'Italie du Nord...

Marc Barthélémy, chercheur au [CEA](#) et dans une équipe mixte [CEA-CNRS-université de l'Indiana](#) qui a modélisé la diffusion des épidémies à partir des bases de données de l'[IATA](#), conclut en 2008 que « *l'avion est le facteur clé de propagation (des épidémies) au niveau mondial. [...] Les lignes sur lesquelles il y a de gros flux de passagers créent des chemins préférentiels pour la maladie* ».

Est-il possible d'imaginer que les gens reprendront l'avion sans barguigner dans les mois et les années qui viennent, sachant ce mode de transport, l'avion, qui implique proximité corporelle et mélanges en tous genres, a été le vecteur de la diffusion du virus (il en ira de même d'ailleurs mais pour d'autres raisons – le temps long du voyage en particulier – pour les croisiéristes maritimes) ? Difficile d'y croire...

L'avion, un besoin vital ?

Les passagers loisirs, que rien de vital n'oblige en fait à recourir au transport aérien, vont-ils oublier la séquence en cours qui, à la différence des épidémies récentes, conduit à un confinement chez soi propice, pour beaucoup, à une information en profondeur sur l'origine et les conditions d'apparition et de développement de la pandémie ? Difficile, là aussi, de le croire, sauf à sous-estimer notablement le niveau d'éducation individuel et collectif de la population.

La question est celle du seuil de tolérance qu'ont les populations face à ce genre de menaces de contracter une maladie fortement létale. Il est vrai que des pandémies extrêmement meurtrières ont eu lieu au XX^e siècle. Pour ne citer qu'elle, on pourrait faire référence à la grippe dite espagnole (en fait, elle est née dans un camp d'entraînement de l'armée américaine au Kansas, et donc sur le sol américain) qui a tué, selon les sources, entre 20 et 100 millions de personnes entre 1918 et 1920 (dont 2,3 millions en

Europe – 0,5% de la population). Nous sommes bien loin des 150 000 morts du Covid-19 actuellement recensés à l'échelle planétaire. Mais, en 1918, l'Europe sortait tout juste de l'effroyable boucherie de la « Grande guerre »... Le seuil de tolérance face à « l'injustice » de la mort avait donc été fortement abaissé.

Dans un tout autre genre, toujours pour illustrer l'évolution de la tolérance de nos sociétés face à la perspective de décès « non naturels », on peut, par analogie, évoquer l'accidentologie automobile. Environ 3 000 morts par an et des dizaines de milliers de blessés graves dans les accidents de la route en France actuellement. Il n'y a pas si longtemps, au milieu des années 1970, il y en avait cinq fois plus (chaque lundi matin, les journaux faisaient un recensement des deux à trois cents morts du week-end et les services d'urgence des hôpitaux travaillaient jour et nuit pour essayer de sauver les blessés graves poly-fracturés. Les urgentistes un peu âgés évoquent encore cette boucherie...). Il y avait une forme de fatalisme, une sorte de prix à payer au progrès, à la liberté de se déplacer. Imagine-t-on aujourd'hui revenir à cette situation ? Nul ne l'imagine et « la » société ne le supporterait pas. Le seuil d'acceptabilité face aux causes de mortalité « évitable » a considérablement évolué à la baisse.

Tout ceci pour dire qu'il semble difficile qu'avec le niveau d'information qui est maintenant le sien, la population puisse reprendre l'avion pour aller en vacances (les touristes sont, nous allons le voir, le premier segment de clientèle des compagnies aériennes) comme si de rien n'était...

Un modèle de développement obsolète

Même si une partie de l'économie devait redémarrer, générant par là même des besoins de déplacement, il faut bien avoir à l'esprit que le transport aérien, le profil des passagers, a changé de nature ces trente dernières années. Nous sommes passés d'un transport aérien réservé aux déplacements professionnels et à la partie la plus aisée de la population à un transport de masse, via le développement des compagnies low-cost et l'alignement, plus ou moins marqué, des compagnies « historiques » sur ce modèle.

Selon une étude de la DGAC en 2018 sur le transport aérien en France, la clientèle des compagnies aériennes est une clientèle qui voyage majoritairement, à 48 %, pour des motifs de loisirs (vacances, achats, événements sportifs ou culturels). Les motifs professionnels représentent, eux, 25 % des voyages et les motifs privés 22 %. De fait, 65 % des passagers ont payé eux-mêmes leur billet (dans 21 % des cas, c'est leur entreprise). Cette segmentation des clientèles françaises peut vraisemblablement être extrapolée dans la majorité des pays émetteurs. Prendre le risque, pour un Européen, de contracter un virus potentiellement létal pour aller découvrir le Machu Picchu ou bien aller se prélasser sur une plage de la République dominicaine dans un séjour « all inclusive », est-ce que cela est encore imaginable ?

Et la même question peut se poser pour un touriste du sud-est asiatique venant voir la Tour Eiffel, le Louvre ou bien les châteaux de la Loire.

Les professionnels du tourisme que nous avons interrogés appréhendent bien l'ampleur de la crise qui s'annonce ; et rappelons, comme nous l'avons indiqué précédemment, que le tourisme est le principal vecteur de développement des compagnies aériennes qui sont, elles-mêmes, et de très loin, les premiers acheteurs d'avions (en direct ou bien via les loueurs).

Selon Didier Arino, Directeur général du réseau Protourisme et consultant pour de nombreux médias, que nous avons contacté le 21 avril : « *la crise du transport aérien avait déjà commencé avant la crise actuelle comme le montre la chute marquée des voyages en Asie constatée en 2019* ». Celui-ci enfonce le clou voyant dans la situation actuelle et à venir d'autres menaces : « *Les crises sanitaires liées à des pandémies virales qui ne font sans doute que commencer (...) et d'autres tendances lourdes qui vont aussi impacter le secteur comme la désaffection d'une partie notable de la jeunesse envers l'utilisation de l'avion, déjà constatée dans certains pays du nord de l'Europe et liée à la prise de conscience de la crise climatique et des dangers qu'elle fait peser. Même le secteur des déplacements professionnels, souvent rentable pour les compagnies, va être touché et les visioconférences qui connaissent aujourd'hui une progression fulgurante vont sans doute être appelées à devenir la 'norme'. Si on ajoute à ce tableau la crise économique profonde qui s'annonce, il semble difficile d'imaginer que le secteur du transport aérien puisse rebondir de manière significative* ».

Diagnostic partagé par Claudine Chaspoul, rédactrice en chef de la revue *Espaces*, qui coordonne actuellement un numéro spécial à paraître en juillet sur la crise actuelle et le devenir du tourisme international. En particulier son analyse sur le modèle « low-cost » est abrupte : « *Ce modèle n'a pas d'avenir, c'est fini* » dit-elle dans une interview qu'elle nous a accordée le 21 avril. Et elle ajoute : « *Les clients garderont en mémoire ce qui se passe actuellement avec les voyageurs pris dans la tourmente et incapables de rentrer chez eux ; cette insécurité va marquer durablement les esprits* ». Elle avoue aussi que « *personne n'y voit clair actuellement mais que le nouveau Monde en train de naître ne pourra repartir sur les mêmes bases ; nous entrons donc dans une période de très forte incertitude mais le nombre de passagers aériens ne retrouvera sans doute jamais les volumes des années passées. La crise actuelle est d'une autre nature et d'une ampleur sans comparaison avec les crises précédentes du secteur* ».

Dans une interview accordée le 19 avril à la newsletter du magazine spécialisé *L'écho touristique*, Jean-François Rial, PDG de Voyageurs du Monde, confirme ce changement de paradigme intégrant une modification du comportement des touristes, confirmée par les interlocuteurs précités. À la question : « *Croyez-vous qu'à terme il y ait moins de touristes, plus de voyageurs* », celui-ci répond : « *Les gens vont partir plus longtemps, moins souvent. Nous voyagerons moins, mais mieux (...)* La bonne nouvelle, c'est que nous allons revenir aux origines

du voyage. Avec moins de touristes, plus de voyageurs. Nous limiterons ainsi le surtourisme, la Disneylandisation, le non-respect des populations locales ».

Les avis semblent converger et l'hypothèse la plus vraisemblable semble donc être, a minima, un arrêt de la croissance sans fin du nombre de passagers et donc du nombre d'avions nécessaires pour les transporter (resteront quand même les besoins de renouvellement des flottes).

Un marché risque de sortir « gagnant » de la crise, c'est celui de l'occasion. De nombreuses compagnies de taille moyenne vont sans doute disparaître en laissant leurs actifs en plan. Nombre d'avions, qu'ils appartiennent en propre à ces compagnies ou bien qu'ils soient, comme c'est la plupart du temps le cas, propriété de loueurs comme AerCap, Gecas ou Avolon (selon le CSE central d'air France, les avions en leasing représentent 41% de la flotte mondiale), vont venir alimenter un marché de l'occasion qui retardera d'autant la fabrication et la vente de nouveaux avions...

Le transport aérien et son corollaire l'aéronautique ne retrouveront pas, jamais sans doute, le niveau de croissance qui a été le leur ces dernières années ; et il est vraisemblable qu'ils auront même de la difficulté à même revenir au niveau qui précédait l'actuel coup d'arrêt. La bulle va se dégonfler...

Nous l'évoquions précédemment, cet arrêt net de la croissance du secteur aéronautique sera aussi le cas, et de manière encore plus marquée, pour la construction des paquebots géants de croisière. La région de Saint-Nazaire avec les Chantiers de l'Atlantique risque de connaître, elle aussi, un retournement de conjoncture extrêmement marqué. D'autant plus que le second pilier historique de l'économie de cette région est l'aéronautique...

Un pas vers l'abîme...

Il est maintenant nécessaire d'intégrer d'autres considérations plus structurelles et liées à l'évolution du capitalisme financiarisé et mondialisé et ses conséquences sur l'organisation de la production des avions.

D'abord, il convient de ne pas oublier que, si la production d'avions répond à une demande, celle de se déplacer, elle, est organisée aussi et surtout pour permettre à des actionnaires de se servir en dividendes. Le temps est maintenant loin où la production d'avions était considérée comme un enjeu de politique industrielle publique. Les États (et la France n'y échappe pas) se sont désengagés de ce secteur industriel (comme de bien d'autres) et ce sont des actionnaires privés qui tiennent désormais la barre. Airbus (enfant, très lointain maintenant, de Sud-aviation et de la SNIAS) a désormais comme fonction première de rémunérer des capitaux. Airbus est aujourd'hui une structure quasi totalement financiarisée. Et peu importe où et comment sont fabriqués les avions. La délocalisation de la production a déjà commencé avec la création

de lignes d'assemblage en Chine et aux États-Unis. Il est avancé, pour justifier cette évolution, que celle-ci est nécessaire pour garder la main sur les marchés (comme en Chine) ou bien en conquérir de nouveaux (comme aux États-Unis). Mais cela ne suffit pas à comprendre totalement comment cette situation fragilise profondément la filière dans notre région. Car une autre évolution, celle-là dans l'organisation même de la production des avions, est lourde de menaces et se conjugue avec la délocalisation. Imaginons que la crise sanitaire actuelle, qui en annonce d'autres comme nous l'avons évoqué précédemment, aboutisse, par exemple, à une organisation de la production qui soit plus respectueuse des conditions de travail et génère donc des « coûts » de production supplémentaires, que feront les actionnaires ? Ils feront ce qu'ils savent faire : maltraiter encore plus les sous-traitants et fournisseurs, comprimer toujours plus la masse salariale. Mais, surtout, délocaliser, aller là où la main d'œuvre est moins chère et/ou moins bien organisée. Pour contrer cet argument, il a souvent été avancé le fait que le savoir-faire central restait entre les mains du donneur d'ordre, Airbus en l'occurrence. C'est là où intervient l'évolution de l'organisation de la production. Il fut un temps où la production d'avions se jouait « à deux » : le constructeur (Airbus en l'occurrence) et sa myriade de sous-traitants. Une sorte de circuit court... Depuis maintenant plusieurs années, un troisième larron est apparu : ce sont les « systémiers ». Ils ont pour nom Thalès, Safran ou bien Goodrich. Ils conçoivent et fabriquent de manière intégrée des pans entiers des aéronaves. Le circuit est donc maintenant composé du constructeur (peut-on encore l'appeler ainsi ?), des systémiers et des sous-traitants. La part d'ingénierie et de savoir-faire dans la conception et la construction transférée du constructeur au systémier affaiblit de fait le constructeur. Et le systémier peut aller vendre ses compétences à qui veut bien les acheter, en Chine ou bien aux États-Unis.

Sans compter qu'on peut très bien imaginer aussi que ce soit Airbus, société financiarisée, qui décide elle-même de mettre en compétition ses propres sites de production. Rien n'exclut cette hypothèse considérée comme vraisemblable par de fins connaisseurs du secteur comme Gabriel Colletis (il est possible de se reporter à son interview, très éclairante, donnée dans le cadre de Toulouse 2031 et disponible sur le site de [l'Université populaire de Toulouse](#)).

Donc, au delà de la crise qui se profile à court terme avec la chute prévisible de commandes dans les mois qui viennent (cette baisse des commandes a déjà commencé ; Easy Jet annonce vouloir annuler la commande de 107 Airbus et 39 ventes ont déjà été annulées par des compagnies comme Qantas ou des loueurs comme Avolon), nous sommes actuellement dans une situation de bascule plus profonde, plus structurelle. Les capitalistes du secteur regardent par exemple avec inquiétude l'Asie (qui représente 40 % des commandes des 20 prochaines années), et notamment l'Asie du Sud-Est, comme potentiel « annulateur » massif de commandes (cf. les chiffres de 2019 du transport aérien en Asie). Tout ceci pour dire que, si se profile une crise « conjoncturelle » (liée aux conséquences prévisibles de la pandémie), couplée avec l'évolution du secteur (délocalisations,

perte de maîtrise d'une partie de l'appareil productif), celle-ci va ouvrir une autre crise, profonde et durable celle-là, du secteur.

Sortir de la mono-industrie

Au-delà de ces constats, certains évoquent la capacité de sortir de cette mono-industrie aéronautique. Mais le chemin risque d'être long.

Dans un article du 9 avril 2020, le journal *La Tribune* écrit : « *Face à cet incident économique – que tout le monde craignait à Toulouse –, les politiques locaux ont engagé depuis quelques années désormais plusieurs initiatives pour faire émerger de nouvelles filières dans l'espoir de mettre fin à cette monoculture économique. Certains fruits de ce travail montrent le bout de leur nez, à l'image de la filière émergente sur les véhicules autonomes, du projet Aniti sur l'intelligence artificielle, ou encore de l'Oncopole et du tissu autour de la recherche et de la santé qu'il embarque avec lui. [...] Il est certain qu'un jour la filière aéronautique perdra de son importance, en nombre d'emplois, à Toulouse. Mais il faudra des années voire des décennies, pour que ces filières émergentes prennent le relais et puissent créer des emplois en masse* » estime un dirigeant d'un sous-traitant aéronautique de premier ordre. Le journal cite aussi Bernard Keller, vice-président de Toulouse Métropole en charge de l'aéronautique et ancien haut cadre d'Airbus : « *Il va falloir faire le dos rond et tenir jusqu'à une reprise totale du trafic aérien, que j'estime pour ma part à fin 2021, voire 2022* ». Enfin, *La Tribune* cite un analyste toulousain de la filière qui confirme et s'inquiète : « *L'industrie aéronautique va être très fortement touchée car le trafic aérien de passagers va diminuer en 2020 et 2021, voire 2022, avant de retrouver un niveau normal [on voit bien qu'il est ici question de retrouver un trafic antérieur ; il n'est pas question de retrouver une croissance du secteur - ndr]. Cela aura un impact majeur sur la commande de nouveaux avions, mais aussi sur la maintenance, l'autre pilier de ce secteur. Si moins d'avions volent, les besoins en maintenance seront considérablement réduits* ».

« *Les compagnies aériennes estiment, actuellement, l'impact du Covid-19 à 250 milliards de dollars en 2020, sur un chiffre d'affaires annuel à près de 894 milliards au global. Cela aura un effet sur les avionneurs et leurs fournisseurs et, par effet domino, l'économie régionale va être fragilisée* » résume en conclusion d'un article paru dans la presse Philippe Robardey, PDG de Sogecclair et président de la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse.

La fin du modèle « low-cost »

Et, pour en finir, il est aussi question, en ces temps de pandémie et de mesures sanitaires, de la pertinence du modèle économique devenu dominant dans le secteur aérien, celui du low-cost. Le président du Syndicat des compagnies aériennes

autonomes s'interroge aussi sur la demande commerciale après le confinement. 'Si on met à disposition des avions de ligne pour les faire voler à 30 ou 50 % ça ne sert à rien. Ce qui fait le succès du low-cost, c'est quand les avions sont bien remplis, au-delà de 90% en moyenne. Si on autorise uniquement les avions avec un siège sur deux d'occupés » [pour cause de mesures « barrières » - ndr], personne ne le fera. On ne peut pas voler avec seulement 60% de remplissage'.

Les syndicats, les patrons de compagnies aériennes réfléchissent donc à la gestion de l'après-confinement, même s'il y a encore beaucoup d'incertitudes, reconnaît Jean-François Dominiak dans la presse, « *Nous allons transporter des passagers, comment va-t-on faire ? Il faudra mettre des masques ? Comment va-t-on accueillir les voyageurs dans les aéroports ? Comment va-t-on les faire voyager ? Il va aussi falloir avaler le manque à gagner. Tout va aussi dépendre des pays de destination. Dans beaucoup de pays les frontières sont fermées* ».

France Bleu y va aussi de ses constats dans un article du 15 avril : « Aujourd'hui, près de 20 % des sous-traitants ont déjà des problèmes de trésorerie » selon Aerospace Valley. Et le problème va encore durer longtemps pour une crise qui s'annonce déjà 'très spécifique' selon Patrick Désiré, Directeur général : 'Le secteur aéronautique était un secteur florissant, en croissance depuis plusieurs années et se retrouve du jour au lendemain menacé. Les commandes d'avion ne reviendront pas à la normale en quelques mois, et il faudra du temps'. Selon les professionnels du secteur, la situation ne devrait pas revenir à la normale avant un ou deux ans. »

En l'état, les alternatives au tout aéronautique ressemblent à un leurre

Au-delà de la confirmation du futur passage à vide du secteur, on retiendra que la fin de la monoculture économique sur Toulouse et sa région repose actuellement sur des micro-secteurs d'activité qui mettront des dizaines d'années pour constituer une alternative au « tout aéronautique ». Et surtout, au regard des éléments que nous venons de déclinier, rien ne prouve que le secteur du transport aérien retrouvera un niveau d'activité et de production dit normal ; et que, vraisemblablement, il va falloir faire une croix sur la poursuite de la croissance du secteur. Ce qui aura des conséquences lourdes, encore difficiles à quantifier, mais certaines, sur le tissu économique de la région. Le carnet de commande de près de 8 000 avions, représentant plusieurs années de production, dont se rengorgent les patrons d'Airbus, risque de se réduire à une peau de chagrin...

Et nous ne pouvons manquer de nous interroger sur cette cécité collective qui a conduit dirigeants politiques, industriels et autres décideurs à ne miser que sur un secteur d'activité depuis 30 ans maintenant, quitte à se (nous) retrouver dans une situation qui évoque de plus en plus celle de la sidérurgie en Lorraine ou bien les mines dans le Nord-Pas-de-Calais au début des années 1970... Et ce ne sont pas les touristes chinois venant

visiter les châteaux cathares dans l'Aude ou bien faire des dégustations de truffe et de vin dans le Quercy qui seront une alternative crédible. Et le pire est que, s'ils viennent, ces touristes chinois, ce sera dans des Comac C919 (monocouloirs de type A320) fabriqués à Shanghai ou à Tianjin grâce aux transferts de technologie et avec l'aide des systémiers qui auront déserté les rives de la Garonne...

Si la demande d'avions se contracte et si Airbus s'engage vers la contraction/relocalisation de sa production, il semble bien que nous allions tout droit vers un séisme industriel qui va ravager le tissu économique et social de toute une région, et plus particulièrement celui de l'aire urbaine de Toulouse.

L'hypothèse d'un arrêt complet et à effet immédiat de la filière aéronautique, avec ses conséquences en cascade sur l'emploi (voir les éléments de chiffrage de l'emploi évoqués précédemment), est bien sûr peu vraisemblable. Mais, à coup sûr, nous allons droit vers une crise d'ampleur, profonde et dévastatrice. Toulouse est-elle un futur Détroit (ancienne capitale états-unienne de l'automobile devenue aujourd'hui une ville presque fantôme passée de 1 500 000 habitants en 1970 à 713 000 en 2010) ? Il n'est pas déplacé d'avancer aujourd'hui cette comparaison.

La crise de Boeing : un amortisseur, une chance pour Airbus ?

Et Boeing, l'autre géant du secteur ? L'arrêt de la production du 737 Max, dont tous les exemplaires sont cloués au sol depuis les deux crash de 2018 et 2019, date d'avant la pandémie. Et les annulations de commande de ce modèle se multiplient (150 en mars, 98 depuis le début du mois d'avril). Boeing doit (devait) normalement livrer 4 000 appareils dans les années qui viennent et l'avenir s'annonce donc sombre pour le géant américain. Surtout que des spécialistes du secteur disent, à mots couverts, que cet avion n'a pas d'avenir et qu'il est « mal né »... Alors et comme le dit l'adage « le malheur des uns faisant le bonheur des autres », est-ce une chance pour Airbus ? Oui, bien sûr. Par contre, c'est une catastrophe pour les salariés de l'industrie aéronautique américaine ; et, de cela, nous ne pouvons nous réjouir. La « part du gâteau » pour Airbus (le marché des avions de ligne qui était à 50/50 avant la crise du 737 Max) va sans doute augmenter dans les années qui viennent mais pour un gâteau dont la taille va sans doute se réduire drastiquement. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas que cet éventuel effet d'aubaine serve de prétexte à nier la crise de la demande, la crise structurelle du secteur que nous venons de décrire.

Et la crise climatique qui est là...

Enfin, question de noircir encore le tableau, se profile une autre crise. En fait, elle est déjà là. C'est la crise climatique. Nul besoin

de s'interroger sur son existence. Le consensus scientifique autour des travaux du GIEC est avéré. Nous savons que le maintien de notre modèle de développement et nos modes de production, d'échanges et de consommation (dans lequel le transport aérien prend toute sa place), avec leurs conséquences sur l'écosystème humain, est une pure folie. Ce que nous vivons actuellement dans le cadre de la pandémie liée au Covid-19 n'est qu'un avant-goût de ce qui nous attend si nous ne faisons pas un grand pas de côté, si nous n'initions pas collectivement une bifurcation radicale pour prendre le chemin d'un autre modèle ; modèle qui conjuguera décroissance de certains secteurs (comme le transport aérien – les carburants verts annoncés par certains n'y changeront rien...) avec la mise en œuvre de nouveaux modes de vie et de consommation. Il n'y a pas d'avenir pour le transport aérien de masse (le modèle actuel) dans le projet de société à mettre en œuvre pour espérer un futur qui ne sera pas synonyme de crises à répétition, voire de guerres locales (guerres qui seront aussi globales par la nature et le nombre des acteurs impliqués ainsi que leurs conséquences comme les déplacements de masse de populations - le Moyen Orient – voir la Syrie - en étant le parfait exemple). Et nous n'avons pas 50 années devant nous. L'échéance du basculement, c'est 10 ans !

Adieu Toulouse 2030. Prenons nos affaires en main

Revenons au poids de l'aéronautique dans le tissu économique. Comme nous l'avons pointé, la quasi totalité de l'emploi sur Toulouse et sa région (mais pas que) dépend directement, indirectement ou de manière induite de cette filière.

Bien évidemment, l'alignement mécaniste de chiffres et de données ne suffit pas ; et peut même conduire à des contresens. Quand un emploi disparaît dans la filière dominante, les emplois indirects et induits ne sont pas immédiatement menacés. Il faut un effet de masse pour cela. Et puis, il existe des amortisseurs liés aux systèmes de protection sociale et de solidarité collective. Mais on peut déjà affirmer, sans risque de se tromper, que les pertes d'emplois directs et indirects vont se compter par dizaines de milliers dans les mois et les années qui viennent. Comme nous l'avons déjà dit, on peut craindre, sans trop se tromper et nous le répétons, un scénario proche de ceux des mines et de la sidérurgie dans les années 1970 et 1980.

Et lorsqu'il est question d'une crise comme celle qui s'annonce et que tout le développement d'une région dépend d'un seul secteur économique, qui peut arguer que l'on peut continuer comme si de rien n'était. ? Troisième ligne de métro (financée aux deux tiers par la taxe transport payée par les entreprises de plus de 10 salariés), projets TESO et Tour Occitanie dans le quartier Matabiau largement contestés, parc des expositions d'Aussonne, le futur parc des expositions de Toulouse (MEETT) pensé sur la base d'un modèle de développement devenu largement obsolète désormais, projets immobiliers multiples

comme celui de la Grave destinés à accueillir les nouveaux habitants, des cadres majoritairement, générés par la croissance sans fin (sic) du secteur aéronautique, muséification de l'hypercentre pour accueillir les touristes (en rejetant à la périphérie les pauvres, voire les classes moyennes), le projet, intitulé Toulouse 2030, porté par le maire de Toulouse et Président de la Métropole Moudenc, les banquiers et les promoteurs, a du plomb dans l'aile. Comme des lapins pris dans les phares d'une voiture, les décideurs, de tous bords, sont tétanisés face à la double crise qui s'annonce (la première est celle issue de la pandémie, la seconde est celle liée au dérèglement climatique). Personne n'ose « mettre les pieds dans le plat » malgré certaines dissonances qui pourraient se faire jour. Cela remettrait en cause toutes leurs certitudes.

C'est à nous citoyens, avec l'aide de nos organisations, de nos syndicats, de nos associations et collectifs de lutte de prendre nos affaires en main.

Il faut très vite que se coordonnent les initiatives visant à rendre possible un autre modèle. Un modèle qui repose sur un changement de paradigme. Non, la croissance économique (en plus mono-industrielle comme à Toulouse) n'est plus l'alpha et l'oméga de notre vie en commun.

Il convient de multiplier les contributions comme celle que nous produisons à travers ce texte pour vérifier la pertinence du diagnostic, en vérifier les fondements, élaborer des pistes, générer des convergences pour préparer l'action.

Il y a urgence. Vraiment.

Les mesures essentielles pour changer la donne

- Arrêter ou geler immédiatement tous les grands projets (3^e ligne de métro, TESO, Tour Occitanie, Parc des expositions...) et ouvrir un débat citoyen sur leur devenir.
- Abandonner le projet de LGV (mais connecter Toulouse par le TGV à Paris via Bordeaux) pour consacrer tous les moyens au développement du transport ferroviaire de petite et moyenne proximité sans obsession de la vitesse ; mailler et conjuguer tous les moyens de transport qu'ils soient individuels ou collectifs.
- Initier des assises sur le devenir économique de Toulouse et de sa région pour élaborer une stratégie alternative au tout aéronautique, avec l'objectif impérieux de reconverter les outils de production pour produire des biens en rapport avec la bifurcation écosocialiste rendue nécessaire par la conjugaison de la crise sanitaire et de la crise climatique.
- Mobiliser les syndicalistes et les salariés de l'aéronautique en s'appuyant sur leur connaissance « interne » des enjeux et perspectives (réorientation des outils de production en particulier).
- Organiser à l'échelle de la métropole et du département les solidarités pour faire face aux conséquences humaines et sociales de la profonde dépression économique qui s'annonce.

- Coordonner les actions avec l'ensemble des territoires de l'aire urbaine de Toulouse et des agglomérations sous influence de la métropole.
- Profiter des élections municipales en unissant toutes nos forces pour virer les élus en place qui ont construit toute leur politique sur cette impasse de la mono-activité industrielle.

Dans un cadre national où :

- la parole et les moyens de décider appartiennent aux citoyens via leurs collectifs, leurs associations et syndicats,
- sont créés dans les entreprises, les administrations, les écoles, partout des collectifs pour l'auto-organisation des travailleurs (en réquisitionnant les entreprises si leurs dirigeants refusent le changement de la donne),
- les circuits courts de production, de distribution et de consommation sont priorités.