



ULRICH LEBBEF / M.Y.O.P. POUR "M. LE MAGAZINE DU MONDE"

« Airbus Ville » paralysée par la crise de l'aéronautique

Par Anne Deguy

Publié le 14 janvier 2021 à 02h02, mis à jour à 11h50

Réservé à nos abonnés

Favoris Partage

REPORTAGE | Le quartier Andromède, dans la banlieue de Toulouse, a accompagné l'âge d'or d'Airbus, avant de se vider soudainement avec la crise sanitaire.

Andromède, un quartier de Blagnac, dans la banlieue de Toulouse, un vendredi automnal. Un vent léger balaie les feuilles tombées sur l'avenue principale, déserte. Assis à un touret faisant office de table posé sur une large terrasse en fin gravier, un trentenaire, seul, finit son hamburger en léchant sa fourchette jusqu'à l'usure. Vêtu de noir avec, comme seule touche de couleur, un badge rouge – celui qui identifie les employés des sous-traitants d'Airbus – le jeune

nomme est une tache numaine dans ce paysage nu.

Il y a dix mois, avant le premier confinement, le mangeur d'Andromède n'aurait jamais pu figurer dans ce tableau à la Hopper. Il aurait été attablé dans ce restaurant parmi des centaines de salariés issus de la même filière aéronautique. Devant la boulangerie ou les traiteurs, entouré de salariés d'Airbus, du motoriste Safran, du cabinet de conseil Accenture ou du centre technique d'Air France, il aurait fait la queue pendant vingt minutes pour un sandwich ou un plat à emporter.

« Dès 11 h 30, ils arrivaient par grappes », se souvient Eric Dulau, propriétaire de la pizzeria Papa Calvo, pointant au loin une ligne de débarquement. Depuis, une crise mondiale historique s'est abattue sur tout un secteur et, par ricochet, sur ce quartier en développement de la capitale européenne de l'aéronautique, qui compte 4 000 habitants (et devrait en avoir 10 000 dans dix ans, une fois achevé).

18 000 arrivants par an

Airbus Ville. Avec près de 800 entreprises implantées en Occitanie, la métropole toulousaine abrite 60 000 emplois de la filière aéronautique, dont 27 000 rien que pour Airbus. « A Toulouse, une personne sur deux y travaille, rappelle un médecin. Dans la famille, les dîners entre copains, chez le coiffeur... on est toujours entouré d'au moins un Airbusien. ». Depuis une dizaine d'années, les arrivants, attirés par cet eldorado, ont afflué au rythme de 18 000 par an, avec famille et bagages. Il a bien fallu les loger.

« La conception d'Andromède était en concomitance avec celle de l'A380. Mais on n'a pas imaginé Andromède pour les salariés d'Airbus. » Joseph Carles, maire de Blagnac

La conception du quartier Andromède, assis sur les communes de Blagnac et Beauzelle, au nord-ouest de Toulouse, remonte aux débuts des années 2000.

C'est l'âge d'or d'Airbus : le constructeur européen vient de lancer le développement et la construction de son A380, le plus gros avion de ligne au monde, celui qui doit entériner une bonne fois pour toutes la suprématie européenne sur le grand rival américain Boeing. Les premières pièces de ce géant du ciel s'apprêtent à être acheminées de Hambourg, en Allemagne, et de Saint-Nazaire, en Loire-Atlantique, vers Blagnac via le port de Langon (Gironde), à une cinquantaine de kilomètres de Bordeaux.

Pour faire passer ces gigantesques cortèges hauts comme un petit immeuble et longs de neuf camions, des communes sacrifient des arbres centenaires et des ponts. Des maisons sont détruites. Au bout des pistes de l'aéroport Toulouse-Blagnac, sur le site industriel de 270 hectares d'Aéroconstellation, une usine d'assemblage de 11 hectares est édifée pour ces ailes du délire. Une cathédrale qui méritait d'avoir son quartier.





L'habitat d'Andromède, signé de divers architectes, est composé de maisons individuelles et de petits immeubles. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

« *La conception d'Andromède était en concomitance avec celle de l'A380, reconnaît le maire (divers gauche) de Blagnac, Joseph Carles. Mais on n'a pas imaginé Andromède pour les salariés d'Airbus. Blagnac s'est inscrit dans la politique métropolitaine de créations de logements, car c'est un réel besoin dans la région. Le dernier foncier disponible était là.* » Soit 210 hectares de terres agricoles, à la périphérie d'Aéroconstellation, transformés en écoquartier : un projet de 70 hectares d'espaces verts, un « parc central », 15 kilomètres de pistes cyclables, un système de récupération des eaux pluviales, des toitures photovoltaïques, de la géothermie...

Zone en friche

« *Cette offre nous a séduits* », reconnaît Christine, ingénieure chez Airbus, comme son mari, Fernando. En 2007, le couple, qui attend son premier enfant, veut quitter Toulouse pour vivre dans du neuf. Une publicité sur le quartier en poche, ils se rendent aux réunions d'information de la mairie de Blagnac, où on leur parle de l'école, du collège, du lycée et des commerces à venir. Enthousiastes, ils achètent sur plan, pour environ 500 000 euros, un terrain de 400 mètres carrés avec une maison de 130 mètres carrés en duplex et piscine. Ils y emménagent en 2009.





Fernando et Christine, ingénieurs chez Airbus, et leurs enfants. Le couple a emménagé dans le quartier en 2009. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

« Excepté le terrain de foot, l'usine d'assemblage de l'A380 et un centre Leclerc, il n'y avait rien », se rappellent-ils. Cela ne nous faisait pas peur. La seule chose que l'on ne voulait pas, c'était d'être entourés d'Airbusiens, pour couper de nos journées de travail. » Raté. Sur les seize maisons qui constituent le lot dans lequel Christine et Fernando s'installent, six sont habitées par leurs collègues, dont Claude Christal, 62 ans, marié et père de trois enfants. « Tout autour, c'étaient des champs, pointe-t-il. Nos enfants y construisaient des cabanes dans les arbres, sortaient sans aucune crainte. Il y avait un sentiment de liberté. »

De son balcon, Philippe Cartau, consultant dans l'aéronautique, a documenté en photos l'évolution du quartier dès son arrivée, en 2014. « Dans ce territoire, je me sentais comme Adam et Eve. Les champs de maraîchers ont petit à petit été remplacés par des champs de arues. Avant, c'était beau mais mort. » Benjamin et

Jess Leitz, un jeune couple propriétaire d'Uncle Ben Tattoo, le salon de tatouage local, se sont délectés de cette zone en friche : « *Dans cette immense caisse de résonance, avec les premiers arrivants, on faisait des fiestas sur les toits et les terrasses.* »



Philippe Cartau, consultant dans l'aéronautique ; un rond-point de Blagnac avec en son centre une dérive d'avion Airbus ; le centre de formation aéronautique Air Formation, à Blagnac. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

2014 signe l'arrivée des premiers commerces. « *Quel bonheur quand la boulangerie a enfin ouvert !* », se souvient Christine. Mais pour les boulangers, Philippe et Isabelle Blanchard, originaires d'Angers, la rencontre avec Andromède est mitigée : « *C'était morose, mais on sentait qu'il y avait du potentiel. L'infernal bruit des travaux signifiait que nous investissions dans un quartier jeune.* » Même impression pour Barbara Kaskosz, qui a abandonné son poste de gestionnaire de patrimoine pour celui de directrice d'un institut de beauté à Andromède : « *Le coin promettait une belle clientèle : employés de l'aéronautique et cadres supérieurs.* »

« Je faisais 100 couverts à midi. A l'heure du déjeuner, 8 000 employés prenaient la pause. » Matthieu Binette, propriétaire du restaurant Monsieur Poule

Andromède se développe dans une atmosphère de conquête de l'Ouest. Son artère principale, l'avenue Andromède, est bordée par la poste, le barbier, l'hôtel.

la laverie, l'épicerie et une supérette. Les bâtiments ne dépassent pas, en général, quatre étages. En brownstone (grès rouge), ils font écho aux villes du nord des Etats-Unis. Derrière l'avenue Andromède, des ruelles évoquent plutôt celles des villages français et entraînent le promeneur dans une étonnante balade architecturale. Entre maisons de ville individuelles et immeubles avec balcons ou terrasses, chacun des quarante îlots offre une diversité d'ouvrages signés par vingt-sept architectes (dont douze ont reçu des prix régionaux et nationaux).

Les pionniers se retrouvent chez Monsieur Poule, le seul bar-restaurant. Son propriétaire, Matthieu Binette, a misé sur une intuition : *« J'ai ouvert un an trop tôt. Il n'y avait pas un rat. Mais, un an plus tard, jamais je n'aurais eu ce spot stratégique. »* Comprendre sur l'avenue Andromède, face au Marriott Hotel et à la coulée verte bordée par Safran et son immeuble signé Jean-Michel Wilmotte, Akka Technologies et ses 1 200 employés, Accenture et ses 1 000 mètres carrés de bureau et enfin par l'immeuble D55, où un millier d'ingénieurs d'Airbus mettent au point le Beluga XL, l'un des plus gros avion-cargo au monde.





Matthieu Binette, propriétaire du restaurant Monsieur Poule, à Blagnac. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

C'est en pensant à ces salariés que Matthieu imagine une cuisine « fast good » : *« Du MacDo adapté au cadre pressé de 30-55 ans qui veut manger vite et bien. Je faisais 100 couverts à midi. A l'heure du déjeuner, 8 000 employés prenaient la pause. »* Sur les trottoirs, ce sont alors de longues files d'attente. *« Devant chez moi, la queue allait jusque-là »*, raconte, en pointant un poteau à 8 mètres, Sabrina Bobet, qui a inauguré Chez Jo & Angie, le premier bar à salades de Blagnac.

Formules déjeuners « A350 »

Il y a aussi la boulangerie des Blanchard, dont les formules déjeuners « A350 », « A380 », « A315 » ont fait sourire ses premiers clients. *« On entendait parler allemand, hindi, anglais. C'était très exotique »*, se souvient Isabelle Blanchard. *« On entendait surtout "bilan électrique", "système embarqué", "A350"... »*, modère une employée du cabinet dentaire voisin. *« J'avais l'impression de manger à la cantine d'Airbus »*, reconnaît un technicien de chez Teleperformance, leader mondial des centres d'appels, qui s'efforçait d'aller un peu plus loin lors de sa pause du midi.



Vue du quartier Andromède ; Philippe et Isabelle Blanchard, boulangers. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

L'ambiance des apéros ressemble à celle des déjeuners. *« Qui dit afterwork dit fin de journée de boulot entre collègues. Alors, oui, ça parlait beaucoup aéronautique »*, s'excuse Nathalie Laurent, cadre chez un équipementier électronique, dont l'appartement à Andromède offre une vue imprenable sur... le bureau de son patron.

Certains consommateurs du soir, comme Philippe, tentent d'y distiller un peu de mixité : *« Je faisais venir des amis qui n'ont rien à voir avec l'aéronautique, pour regarder des matchs ou écouter des concerts. »* Les fins de journée chez Monsieur Poule sont un tel succès qu'il fait des émules. *« Il y avait des bagnoles partout et les terrasses étaient pleines »*, se souvient Yanis Cherisi, 21 ans, mécanicien chez Air France et résident d'Andromède.

« Avec l'aéronautique, on avait les rois du monde comme clients », souffle Eric Dulau, assis à la terrasse de sa pizzeria. Des rois fiers comme Nathalie Laurent *« de travailler dans un monde d'experts, dans un secteur qui recrute »*. Ou comme Christine, l'ingénieure chez Airbus, qui évoque *« un univers de beaux produits, de diversité de métiers, avec des perspectives de travailler à l'international »*. *« Non seulement on fabrique des avions, mais ils sont beaux »*, résume Florent

veitchny, syndicaliste CFTC Airbus. Un univers néanmoins hiérarchisé entre Airbus et ses sous-traitants.

Dans les rues, l'orgueil airbusien se porte bleu autour du cou : le badge de l'employé choyé par son entreprise. Airbus, c'est un comité social et économique (CSE) de plusieurs dizaines de millions d'euros et une politique salariale qui permet à un ouvrier de partir à la retraite avec 3 000 euros brut par mois. Un technicien triple son salaire en dix ans, un employé peut se faire financer une formation de 28 000 euros...



Le quartier Andromède et Eric Dulau, propriétaire de la pizzeria Papa Calvo. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

L'Airbusien profite de facilités de paiement sans frais pour des dépenses comme l'électroménager ou des voyages, de ristournes chez de nombreux commerçants, dont quelques-uns à Andromède. Forcément, ça irrite : « Avec ce cordon qui pendouille à leur cou, ils se croient tout permis », s'agace un restaurateur. Une suffisance que le syndicaliste de la CFTC reconnaît et regrette : « Quand j'en voyais chez Leclerc le week-end faire leur course avec leur badge

autour au cou, je leur jaisais remarquer que ce serait mieux de l'oter. »

Le syndrome de Detroit

Le retour de bâton risquait d'être violent. Il a été terrible. Pierre*, employé à la logistique chez Airbus, témoigne : « *Avec la crise, des gens autour de moi se sont réjouis. J'avais été un employé jusqu'à présent à l'abri, j'allais maintenant avoir peur de perdre mon job. »*

Au printemps 2020, la pandémie provoque la plus grave crise de l'histoire de l'aéronautique. Les cinq continents sont confinés et le déclin des voyages en avion cloue les compagnies aériennes sur le Tarmac. Un carnage qui, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA), devrait faire perdre au secteur de l'aéronautique 118,5 milliards de dollars en 2020.



Face à Andromède, le musée aéronautique Aeroscopia. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

En France, où l'aérien a perdu l'an passé la totalité des postes créés entre 2009 et 2019, c'est « *14 000 emplois de la filière aéronautique menacés, dont 30 % en Occitanie, s'alarmait la présidente socialiste de la région, Carole Delga. La filière régionale est face à une crise sans précédent et l'arrêt brutal du marché touche l'ensemble de la chaîne de sous-traitance.* »

Comme un symbole, après l'annonce, en février 2019, par Airbus de l'arrêt de la production de l'A380, faute de commandes suffisantes, Air France décide à son tour de ne plus faire voler son avion star. Le constructeur européen annonce un plan social de 15 000 personnes, dont 5 000 en France, et évoque la possibilité de départs contraints.

« Pour la première fois, j'ai peur d'être virée. Et je ne suis pas la seule. » Michelle, trente-deux ans d'ancienneté chez Airbus

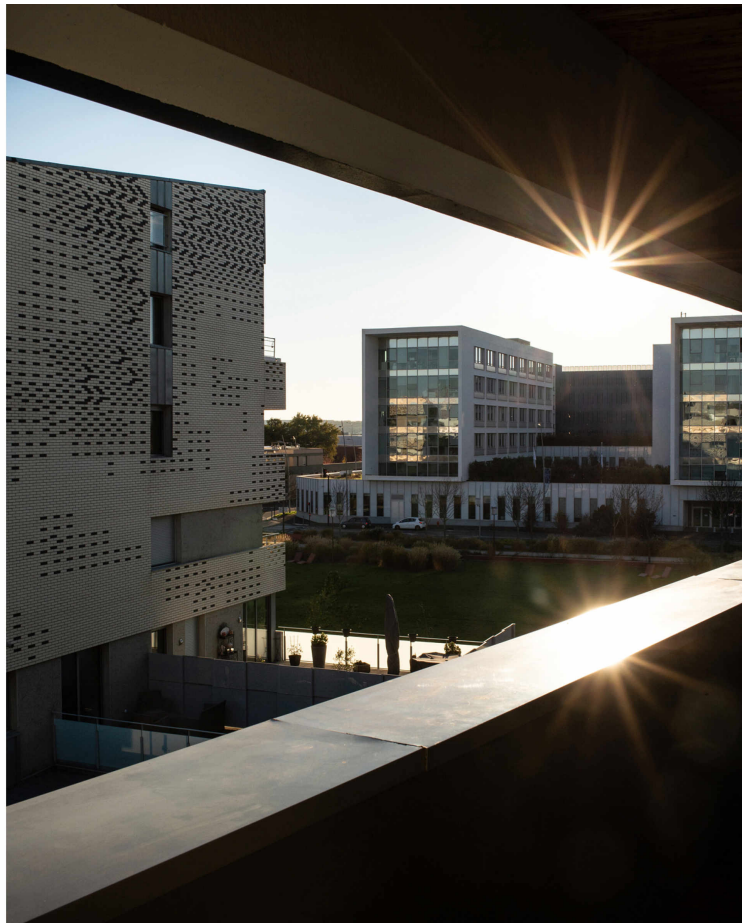
A Airbus Ville, on craint le syndrome de Detroit, ville américaine elle aussi mono-industrielle (automobile) qui s'est écroulée dans les années 1970. « *On a déjà eu des crises, mais là, avec le Covid, c'est bien plus grave. Pour la première fois, j'ai peur d'être virée. Et je ne suis pas la seule* », lâche Michelle*, 54 ans, trente-deux ans d'ancienneté chez Airbus. Fabrice*, 38 ans, depuis sept ans chez Airbus, appréhende un plan social « *pour mieux pressurer l'ensemble des salariés* ».

En octobre 2020, après cinq mois de négociations entre direction et syndicats, on ne parlait plus de suppressions de postes, mais de départs volontaires. Sur les 1 900 départs attendus à Toulouse, 1 500 ont déjà été validés en décembre. Restent encore à trouver environ 400 candidats. Actuellement, il y en aurait

trop. Ce ne sera pas difficile. Toulouse respire. « *Certes, tempère Eric Moyen, syndicaliste CFTC Airbus, Airbus n'a annoncé aucun plan de départ contraint mais, avec une baisse de production de 40 % et moins de personnel du fait des départs volontaires, la crise est bien là.* »

Des embauches gelées

Au centre de Toulouse, le long du canal du Midi, au lycée Airbus, sis dans une ancienne usine du constructeur, 350 élèves se forment à l'usinage, la mécanique, l'avionique... Historiquement assurés d'avoir un job à la sortie de leur scolarité, les étudiants, désormais, s'interrogent. *« Avec cette crise, je me suis demandé s'il était prudent de poursuivre mes études dans ce secteur, avoue Margaux, option avionique. Nos professeurs nous proposent de continuer en BTS ou d'opter pour des CDD et des CDI dans des industries comme le cycle ou l'automobile. »*



Yanis Cherisi, mécanicien d'avion chez Airbus et habitant du quartier Andromède. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

Installé dans le fauteuil d'un salon de thé de la jolie place Saint-Sernin, à Toulouse, Raphaël, 25 ans, nous raconte cette crise qu'il vit comme un crash : *« J'ai quitté il y a sept ans le Honduras pour rejoindre à Toulouse le monde fantastique de l'aéronautique, et voilà qu'aujourd'hui je me retrouve dans la merde. »* Mi-mars, alors qu'il est sur le point d'être engagé par Airbus, où il travaille depuis deux ans, en alternance avec son master en génie mécanique à

À l'université de Toulouse, les embauches, dont la sienne, ont été gelées par le constructeur dès l'annonce du confinement. Et Raphaël de se retrouver dans une situation kafkaïenne : « *N'ayant pu signer mon contrat de travail, je n'ai pas pu renouveler en avril, comme c'était prévu, ma carte de séjour, raconte-t-il dans un sourire touchant. Et sans elle je ne peux pas travailler, pas même trouver un petit boulot pour vivre.* »



Dans le quartier Andromède. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

Le télétravail et le chômage partiel ont fini par assécher le site d'Aéroconstellation : les entrées quotidiennes des salariés passent de 11 000 à 3 500. Andromède assiste, angoissé, à la réduction des effectifs chez Akka (de 1 200 à 100) et chez Safran (de 1 200 à 200), ainsi qu'à la désertion de l'immeuble D55, dit « Beluga ». « *Pour des contraintes budgétaires, Airbus rationalise ses investissements immobiliers, avec une diminution de 30 % des surfaces de bureau,*

explique le syndicaliste Florent Veletchy. *Le D55 a au en faire partie. »*

Accoudé à un touret, buvant un café sur l'avenue Andromède, un quinquagénaire parcourt du regard cette zone désertée. Ingénieur à Bordeaux, il a été convoqué en cette fin novembre pour une réunion en présentiel chez Safran : « *Je ne doute pas que ce quartier ait été vivant mais, avec seulement une cinquantaine de personnes dans les boîtes, le dégraissage chez tous les sous-traitants, les projets mis à l'arrêt... le coin en a pris un sacré coup. »*

Plombé par le silence

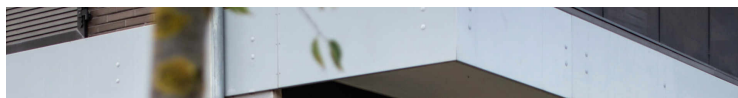
La lave d'un volcan s'est déversée sur Andromède, figeant tout sur son passage, à l'instar de ces centaines d'avions immobilisés derrière des grilles à Aéroconstellation. Effondrée, Sabrina Bobet regarde ses rares clients du midi : « *Cinquante pour cent de ma clientèle a disparu. »* Dans son restaurant, Matthieu Binette est plombé par le silence qui y règne : « *C'est la catastrophe ! Il ne faut pas qu'il m'arrive le moindre pépin, car je n'ai plus du tout de trésorerie. »* De leur vaste terrasse, Benjamin et Jess Leitz, du salon de tatouage, regardent le ciel vidé des 200 vols quotidiens d'il y a dix mois : « *Quarante pour cent de notre chiffre d'affaires s'est envolé. »*

Lire aussi

[Malgré la violence de la crise, Airbus limite la casse](#)

Dans cet état de sidération, le maire de Blagnac se veut apaisant. « *En attendant la reprise, il faut être optimiste, assure Joseph Carles. Nous avons ici un savoir-faire incomparable dans le domaine de l'aéronautique, des systèmes embarqués,*

de l'intelligence artificielle. Ce qui nous permettra de rebondir. » Les commerçants d'Andromède ont fini par se tourner vers les résidents du quartier. Ils les avaient jusqu'alors négligés au profit des milliers de ces salariés qui « *débarquaient par grappes* » sur le site pour se nourrir.





Chez Jo & Angie, le premier bar à salades de Blagnac et les gérants Benjamin et Sabrina Bobet. ULRICH LEBEUF/MYOP POUR M LE MAGAZINE DU MONDE

« On avait choisi ce quartier d'affaires afin de fermer le soir et le week-end et d'avoir une vie de famille, soupire Sabrina Bobet, de Chez Jo & Angie, avant d'ajouter, émue : « Aujourd'hui, les habitants que l'on ne connaissait pas bien s'inquiètent pour nous. Ils ne veulent pas que l'on ferme. » Alors, pour les séduire, chacun y est allé de sa recette : Chez Jo & Angie propose une formule pour le télétravailleur et le Marriott Hotel des déjeuners dominicaux pour les familles. La pizzeria Papa Calvo est désormais ouverte le week-end et le soir – le résident confiné a désormais remplacé les clients des bureaux.

Lire aussi

[Les chantiers de Saint-Nazaire ébranlés par le coronavirus](#)

Matthieu Binette, lui, se désespère : « Le menu "Fast Good" est un produit que j'ai conçu pour le salarié pressé, le contraire d'un plat à déguster en famille à la maison. Quant à mes apéros, seuls 10 % des résidents du quartier en profitent. »

Pour l'instant, les agences immobilières du quartier affirment que le prix du

Pour l'instant, les agences immobilières du quartier affirment que le prix du mètre carré n'a pas baissé. Cette année, Andromède fêtera les 20 ans de sa conception. Un anniversaire maudit.

* Les prénoms ont été modifiés.

Anne Deguy