

Aéronautique

Le démantèlement des avions, un gisement d'emplois

Si la production des avions est en augmentation, les industriels doivent aussi se saisir de leur désassemblage et de leur recyclage, comme le souligne une récente étude universitaire. Cette activité est aussi créatrice de nouveaux emplois.

Un chiffre d'affaires en progression et un carnet de commandes global qui offre cinq ans de visibilité aux industriels... Le rapport annuel 2016-2017 publié en juillet dernier par le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (Gifas) souligne la bonne santé du secteur. Les entreprises réunies au sein du Gifas prévoient également d'embaucher encore 8 000 personnes en 2017. Le constructeur Airbus a des perspectives de livraison d'environ 600 avions par an les 20 prochaines années. Mais dans le même temps, 600 avions arrivent aussi chaque année en fin de vie, posant la question de leur gestion et du recyclage. C'est ce que souligne une étude : « Où en est la logistique inverse dans le secteur aéronautique ? » signée Anicia Jaegler, enseignante-chercheuse à Kedge Business School et chercheuse associée aux Mines de Saint-Etienne, Tatiana Bouzdine-Chameeva, professeure à Kedge, et Paul Mérieux, diplômé de l'école.

GÉRER LES CARCASSES DES APPAREILS

Une problématique dont les constructeurs n'ont pas forcément la charge. La réglementation en effet ne les oblige pas à s'occuper des carcasses des appareils. Mais le développement de la notion de responsabilité sociétale pour les constructeurs européens fait quand même bouger les lignes. Airbus, Snecma (groupe Safran) et Sita (groupe Suez Environnement) ont cofinancé en 2009 Tarmac Aerosave, située à Tarbes dans les Hautes-Pyrénées et à Teruel en Espagne. Cette entreprise est chargée de la maintenance et de la déconstruction des avions. Elle emploie actuellement une centaine de salariés. « Le marché du démantèlement est porteur en termes d'emplois. Par exemple, Tarmac pourrait



Crédit Photo : AdobeStock

Le recyclage des appareils génère de nouveaux emplois.

prendre en charge plus d'avions et souhaiterait pour cela augmenter ses effectifs. Cela implique de la formation, des savoir-faire spécifiques», souligne Anicia Jaegler. D'autres entreprises européennes ont pour activité le démantèlement et le recyclage des avions, comme Bartin Aero Recycling, mais il en existe encore peu par rapport au nombre d'avions en circulation.

Y PENSER DÈS LA CONCEPTION

La question de la fin de vie des avions se pense aussi en amont, au moment de la conception des appareils, qui doit intégrer la fin de cycle. « Il y a un travail sur le design pour qu'en fin de vie les matières premières puissent être plus facilement et rapidement séparées au moment du démantèlement. Les alliages utilisés doivent eux aussi être recyclables. Pour le moment, Airbus atteint 85 % de matériaux recyclables dans ses avions et souhaite arriver à 90 % », reprend Anicia Jaegler. Une conception qui a un impact sur le profil des équipes de recherche et développement. Selon la chercheuse, plusieurs piliers peuvent encore accélérer le développement du recyclage des avions. La pression sociétale, car les entreprises ont besoin de montrer leur engagement proactif en faveur de l'environnement. L'importance de l'économie circulaire qui consiste à recycler et revendre une partie des matières premières. Et enfin, la volonté d'anticiper la législation. Le sujet prend de l'importance chez les industriels. L'association internationale Aircraft fleet recycling association (AFRA), créée en 2006, a pour objectif l'échange de bonnes pratiques en désassemblage qui font référence dans le milieu industriel. Des startups se lancent aussi sur ce sujet, assurément d'avenir.

Coralie Donas