



COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU COLLECTIF

LE 4 AVRIL 2025



PARTI COMMUNISTE FRANÇAIS

Commission
Entreprise
et lieux de travail

Collectif de réflexion et d'action
des communistes travaillant dans
l'aéronautique, le spatial et l'avionique

Suivez-nous : jcpradeau@orange.fr

Le Collectif national des communistes de l'aéronautique, du spatial et de l'aérien a organisé en visioconférence, le vendredi 4 avril 2025 (deux mois avant le salon du Bourget), une rencontre avec le monde du travail de l'Aérien, de l'Aéronautique et du Spatial. Cette branche d'activité est très importante, elle occupe 400 000 salarié-es, avec des sites de production et de recherche dans plusieurs dizaines de départements, auxquels il faut ajouter les salarié-es du secteur aéroportuaire.

L'objectif a été de réunir des salarié-es, ouvrier-es, technicien-nes, cadres, des syndicalistes et des responsables politiques afin de débattre de l'enjeu stratégique et d'avenir.

Les débats de cette réunion ont concerné plusieurs thèmes.

1. L'ACTUALITÉ DES DIFFÉRENTS GROUPES DE LA FILIÈRE

Le transport aérien a retrouvé son niveau d'avant crise Covid.

2024 aura été l'année où le trafic mondial a été équivalent à celui de 2019. La France est toujours la première destination. En 2024, la France a accueilli plus de 100 millions de touristes internationaux (+ 2 millions par rapport à 2023) et encaissé 71 milliards d'euros de recettes touristiques.

Chez les constructeurs d'aéronefs « le baromètre est au beau fixe ».

Airbus Nantes par exemple : en ce qui concerne l'aspect financier tout va bien. Le carnet de commandes est rempli pour 10 à 12 ans et il est plus rentable qu'avant la COVID. Les gains de productivité et de compétitivité sont en progression. Par contre le budget R&D est en baisse à 3.250 Md.

8 000 avions à produire dont 7 000 A320 Néo. En 2027, l'entreprise passera de 70 avions / mois à 75 / mois plus l'A350, l'ensemble sera égal à 1 000 appareils / an.

Les futurs gains de consommation énergétiques seront à mettre à l'acquis de Safran sur le prochain avion A320.

Airbus travaille sur de nouveau réservoir avec l'argent public (le projet est mis à l'arrêt).

En ce qui concerne les SAF, il y a peu de production de la part de Total. Les pétroliers ne jouent pas le jeu car financièrement ils n'y trouvent pas d'intérêt.



Airbus rencontre des problèmes de sous-traitance liés à des contrats de livraisons intenable.

En ce qui concerne la production des hélicoptères, le problème est identique aux avions. Malgré cela, Airbus engrange des commandes militaires.

Le spatial est en difficulté compte tenu des mauvais choix et des difficultés

liées à des aspects technologiques et à des réductions d'effectifs.

À Safran : l'axe de décarbonation se fera. Le groupe pousse pour activer ce problème à partir des SAF de synthèse. Par contre, aucun effort financier n'est envisagé pour augmenter le budget R&D.

Le groupe est prêt à produire des matériels militaires s'ils sont attribués à des commandes.

En ce qui concerne les luttes, il y a des mouvements réguliers sur les salaires. Safran bénéficie toujours des aides de l'État sur les bas salaires (370 M d'aides).

À Thalès : la direction regarde et projette un regroupement entre Thales/Airbus et Leonardo pour le spatial. Objectif : privatiser encore plus la filière du spatial.

Il y a des pertes de projets surtout militaires, ainsi qu'un départ important de personnel qui pose problème. La vision que l'on peut avoir de l'entreprise est que le spatial n'est plus qu'un objet de rentabilité. Alors que dans le même temps, il y a un sous-investissement de la recherche. C'est zéro augmentation du budget recherche. Ce projet est mené

par des cabinets Américains. Cette situation entraîne des risques psycho sociaux importants.

Concernant le volet social, des luttes durent depuis quatorze semaines pour revendiquer une politique salariale ambitieuse et des investissements pour l'avenir.

Le CNES : la tutelle du CNES a évolué depuis quelques mois. Celle-ci est maintenant conjointe entre Bercy et l'ESR (DGE - Direction Générale des Entre-

prises et DGRI - Direction Générale de la Recherche et de l'Innovation).

La mission est de faire travailler des start-up, sans aucun suivi ni obligation de résultats.

C'est donc le flou le plus complet sur l'avenir du centre de recherche. En ce concerne la R&D : la demande est de travailler sur des nouvelles technologies. Aujourd'hui, la réponse est qu'il n'y a pas d'intérêt à travailler sur des technologies d'avenir comme sur la science.

Il y a une bascule du civil au spatial militaire, avec des groupes de travail défense/sécurité.

Sur le volet social : les luttes existent depuis plusieurs années. Actuellement ce sont 250 salarié-es qui sont mobilisé-es concernant la politique salariale.

Le CNES rencontre des problèmes de personnel. D'ici 5 ans, d'innombrables départs de personnels seront liés à l'âge de la retraite et ensuite des problèmes d'embauches risquent d'apparaître.

2. CLIMAT & DÉCARBONATION POUR LE FUTUR DE L'AVIATION CIVILE

En l'absence de volonté d'investir en R&D, les solutions hydrogène sont repoussées, idem pour d'autres comme l'électrification totale. Toute la filière se concentre sur le futur A320 avec des questions autour de la capacité électrique (la filière aéronautique n'est pas assez demandeuse pour faire développer des batteries adéquates) et des carburants de synthèse (les SAF, dont les chaînes d'approvisionnements sont limitées au regard des besoins) qui constituent les premiers enjeux de décarbonation de l'aviation. Les programmes européens se tarissent également (comme Clean Aviation) et peu d'options restent.

Le SMR, futur A320 et les carburants de synthèse sont considérés par les aviateurs comme une des solutions pour

diminuer les émissions de CO₂ et il est nécessaire de travailler dessus.

La question de l'électrification de la motorisation des avions est très importante. C'est la question de la densité de puissance des batteries qui se pose, avec la situation de la filière qui n'est pas suffisamment imposante pour dire aux fabricants de batteries il nous faut tel type de batterie avec de la densité.



Sur les SAF (carburant alternatif), il y a aussi des externalités qui

font que l'approvisionnement risque d'être difficile pour contenter l'ensemble de la filière. On a eu un bon financement de la R&D, notamment Française.

Les ministères des Transports et de l'Industrie sont censés faire des annonces

en mai prochain : ils vont remettre un peu de sous dans la R&D grâce au programme France 2030 en particulier. En réalité on en remet un peu d'argent, parce qu'on en a sabré beaucoup avant, d'où le fait qu'on n'arrive pas à le soutenir.

Il y a qu'une seule filière celle de l'A320 Nex, si on n'a pas les autres filières on n'a pas la diversité dans la richesse de la R&D pour l'avenir. C'est un gros problème sensible : « si on a plus de R&D, qu'est-ce qu'on fait ? » et en particulier la question de la souveraineté.

Une autre question qui se pose, c'est vrai que la filière aéronautique est très franco-française, elle a une puissance française notamment grâce à Airbus et Safran qui dirigent un grand nombre des discussions : « comment on raisonne en tant qu'europpéen avec un éventuel partage - s'il y en a à faire - ou en tout cas les discussions en ce moment sont aussi sur le futur de la R&D au niveau européen ? ».

3. SPATIAL & ESPACE

Le Premier ministre a lancé un exercice de stratégie spatiale nationale 2040 avec un budget actuel très contraint et qui pousse entre autres à la réflexion sur une fusion ADS, TAS, Leonardo (projet Bromo) à horizon de 2 ans. Ce projet est cependant une arlésienne du secteur. L'État ne fait rien pour le secteur et manque de vision prospective sur le sujet : que faire après la constellation IRIS² de télécommunications européennes ?

Faut-il perdre des pans entiers d'une industrie stratégiques ? Diversifier les industriels en coopérant dans l'Europe mais avec quelle structure ? Dans l'équation budgétaire contrainte et qui est la seule ligne de mire de Bercy, on oublie toute la recherche scientifique qui a permis l'essor du spatial et qu'on menace de couper en premier.

Une nouvelle stratégie spatiale nationale est en réflexion, qui se décline en

un grand nombre de thématiques et notamment Bercy qui impose beaucoup la rigueur budgétaire à tous les étages. Après la fusion sur les lanceurs (Ariane-Group), un projet de fusion entre TAS, EADS et Leonardo dans le domaine des satellites, serait en discussion avec une décision sous 2 ans.

C'est très bien que le PCF puisse réfléchir à quel positionnement il peut avoir.



Evidemment l'idée est effectivement son équilibre financier ; le secteur spatial n'est pas rentable parce qu'il vit de commandes essentiellement institutionnelles. Mais il faut le sauvegarder parce qu'on en a besoin pour notre indépendance et souveraineté.

Pour faire une mauvaise analogie, on ne va pas virer l'Éducation parce que ce n'est pas rentable. Il y a une posture qu'on peut avoir et réfléchir à de l'argumentation sur lesquels on peut assez facilement converger.

Sur Iris² (constellation européenne) la recherche va être incluse. On est en plein dans la préparation du futur plan septennal européen qui s'appelle le cadre financier pluriannuel 2028 à 2034 et petit à petit, on va négocier des budgets, avec un budget conséquent qui est demandé pour la

R&D Iris², même si cela est un peu trop tard.

La position qu'on doit avoir systématiquement, c'est ne pas sacrifier la R&D parce que c'est l'avenir.



La direction générale des entreprises a une seule obsession, couper les budgets, ce qui est complètement stupide vis-à-vis de la préparation de l'avenir.

Donc du côté de Bercy il y a un manque de vision spatiale. Les ministères en charge du spatial doivent présenter au Premier ministre d'ici quelques semaines une vision pour 2040 sur le spatial. En France, il y a encore beaucoup de mal collectivement à s'y projeter. Les décisions sont arrêtées pour une année !

Pour revenir sur nos positions, elles doivent aller dans le sens d'une amélioration, en prenant en compte les enjeux notamment climatiques, des usages sociaux et citoyens à la fois de l'espace et de de l'aviation.

Les communistes doivent pouvoir se positionner sur le moyen et long termes dans une perspective progressiste et humaine de tous ces usages pouvant guider les réflexions et les luttes.

4. COÛT DU CAPITAL DANS LA FILIÈRE

La question du capital est importante. Le capital est un **coût** et une **logique**.

La majorité des salarié-es de la filière veulent comprendre la gestion de leurs entreprises. De plus, ils comprennent que nous sommes dans un moment particulier pour l'économie en général, et pour leur groupe d'entreprise en particulier.

De plus, les comptes consolidés des groupes de la filière commencent à être connus concernant l'année écoulée. Il apparaît une productivité apparente du travail et du capital dans la majorité des groupes. Il y a une recherche permanente de productivité apparente du travail. Les directions cherchent à tout prix à obtenir plus de production, et donc de profit, par tête de salarié-e. Les gestions patronales cherchent à renforcer l'exploitation des travailleurs, voire à les surexploiter.

Distribuer des dividendes aux actionnaires plutôt que de verser une juste part aux salarié-es n'est pas la solution

pour le présent ni pour l'avenir de la filière. La financiarisation à outrance n'est pas non plus la solution. Il est préférable de verser une juste part aux salarié-es ou encore investir dans l'outil industriel. Cette pratique de financiarisation est à dénoncer au niveau de nos parlementaires en alertant nos élu-es avec l'appui des salarié-es.

Cette politique que nous retrouvons dans la plupart des groupes s'accompagne d'une pression sur les emplois et les salaires. Ceci contribue à la crise économique et sociale que connaît la France.

Il faut :

- Changer cette logique pour fortifier les sites, les bassins d'emploi, les groupes eux-mêmes et les filières en France.
- De nouvelles stratégies industrielles pour éviter que la France ne soit condamnée au chômage et à l'appauvrissement de ses salarié-es.

- Réduire le rendement pour les actionnaires, rendement qui se fait au détriment des activités économiques porteuses d'emplois.
- Promouvoir l'emploi et les protections sociales pour le monde des salarié-es, créateurs de richesses dans la filière.

Le Parti communiste français, pleinement engagé, œuvre pour une tout autre politique de réindustrialisation de la France. Il soutient sans réserve le mouvement des salarié-es et les invite, quel que soit leur niveau de responsabilité dans l'entreprise, à s'impliquer dans le débat pour la politique à mettre en œuvre.

Productivité apparente du travail, efficacité du capital et taux de profit, voici les trois axes que les salarié-es débattront avec les économistes, avec le PCF lors d'une réunion de travail prévue début juillet 2025, afin de savoir ce que disent les comptes dans nos groupes.



5. UNE DÉMARCHE POLITIQUE À AVOIR

Le Parti communiste, aujourd'hui et encore plus qu'hier, a besoin de ce contact direct avec le monde du travail, pas pour se présenter comme un syndicat *bis*, mais plutôt comme un maillon pour peser dans le rapport de force, un besoin pour faire entendre les revendications du monde du travail et les porter plus haut qu'à une seule direction.

C'est là que le rôle de nos parlementaires est important. Etre au côté de celles et ceux qui agissent dans l'intérêt collectif

et pour la souveraineté de la nation. Des lois peuvent être travaillées (syndicats, partis politiques, élu-es des salarié-es et élu-es locaux-ales).

Un point important a été relevé : « *comment faire de la politique sur les lieux de travail ?* ».

Afin de mettre en œuvre sur le terrain les résolutions avancées lors de nos deux derniers congrès et de notre dernière conférence nationale de décembre 2024

sur ce sujet, les camarades demandent que ce thème soit mis au programme de l'Université d'été du Parti, puis de programmer différentes réunions afin de coordonner des démarches pour organiser des actions « *comment faire de la politique sur les lieux de travail ?* ».

Des aspects pratique de cette démarche pourraient se construire à base d'expériences réussies et de difficultés rencontrées.



TROIS DÉCISIONS MAJEURES VALIDÉES EN FIN DE RÉUNION

1. Préparer une journée d'étude aux environs de la 25^e semaine avec nos parlementaires et notre secrétaire national pour organiser une « conférence de presse politique » (PCF) en présence de syndicalistes afin de rendre publique l'actualité de notre filière et des propositions du PCF lors du salon du Bourget (rappel du 15 juin au 22 juin).

2. Préparer une journée spécifique « Coût du capital » de la filière aux environs du 3 juillet.

3. Faire une demande pour mettre au programme de l'Université d'été du PCF un atelier « *Comment faire de la politique sur les lieux de travail ?* ». Puis programmer des réunions afin de coordonner différentes démarches pour organiser des actions. Cette initiative est souhaitée pour le mois d'octobre.

La citoyenneté et l'activité politique ne doivent pas s'arrêter à la porte de l'Entreprise.

Le Medef devrait convaincre les communistes et les salariés de faire de la politique sur les lieux de travail lorsqu'il affirme : « *Nous les entrepreneurs nous pouvons être à ce siècle ce que les instituteurs ont été à la troisième République. L'école était chargée de former les citoyens. N'est-ce pas à nous à l'entreprise de leur apprendre le nouveau monde ?* »

J'adhère au PCF Je souhaite recevoir les informations sur les initiatives des campagnes du PCF Je veux aider financièrement, je verse : € Chèque à l'ordre de ANF-PCF à renvoyer au 2, place du Colonel Fabien, 75019 Paris

Entreprise :

Prénom : Nom :

Adresse :

Téléphone : E-mail :