



## SALON DU BOURGET

DU 16 AU 22  
JUN 2025



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](mailto:jcpradeau@orange.fr)

A l'occasion du 55<sup>e</sup> Salon international ayant comme thèmes l'aéronautique, l'espace et l'aérien, qui aura lieu du 16 au 22 juin 2025 au Parc des expositions du Bourget, une délégation du PCF conduite par son Secrétaire national Fabien Roussel & accompagnée par des militant-es des groupes Airbus, Dassault, Safran, Thalès et par des élu-es et parlementaires visitera ce Salon.

Lors de cette rencontre avec des dirigeant-es de la filière de l'industrie de l'Aéronautique & du Spatial & de l'Aérien, une déclaration du PCF résumera notre position politique concernant cette industrie qui a été et est source d'innovations technologiques majeures dans tous les domaines.

Cette déclaration sera à lire dans le prochain VDA.

Nous proposons d'aborder l'avenir de cette industrie sous trois aspects :

- **Réindustrialisation du pays**
- **Lutte contre le capital**
- **La technologie au service de la décarbonation**

Cette industrie regroupe l'ensemble de ses diverses branches (Aéronautique & Spatial & Aérien) et emploie **500 000 salarié-es**.

- **200 000 directs** travaillant dans les quatre grands groupes : *Airbus, Safran, Dassault* et *Thales*. Nous ajoutons également *ArianeGroup* et *MBDA*.
- **300 000 indirects** travaillant pour tout ou partie comme sous-traitants. Ce tissu de sous-traitants est malmené par les majors qui leur imposent des délais et des prix difficilement soutenables.

## RÉINDUSTRIALISATION DU PAYS ET LUTTE CONTRE LE CAPITAL

Jamais une branche d'industrie n'a été aussi riche d'avenir et de progrès technologiques. Qu'on en juge : 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, c'est 10 à 12 ans de plan de charge.

La première industrie à avoir plusieurs pistes de remplacement pour la propulsion comportant un réel impact sur la décarbonation et donc sur l'avenir de la planète en utilisant l'hydrogène, l'électricité, les Saf.

Toutes ces nouvelles énergies ont des avantages incontestables, mais elles nécessitent des budgets de recherche et développement très importants. De plus, une formidable puissance humaine manuelle et intellectuelle avec des techniciens d'ateliers, des techniciens de bureaux d'études, des ingénieurs et chercheurs qui ne sombrent pas dans

la facilité que peut offrir l'informatique, la bureautique ou toutes autres façons modernes de concevoir, produire et assembler les aéronefs.

L'ensemble de ces points positifs a pourtant un revers : une accélération de la dégradation des conditions de travail et la reconnaissance salariale des salariés ainsi que l'externalisation de plusieurs productions dans des pays où les salaires et les normes environnementales sont moindres.

Pourtant les luttes dans cette industrie ont permis de réelles avancées sociales.

Les mobilisations de cette dernière période pendant les négociations salariales 2025 n'ont pas permis des avancées significatives ; au mieux le maintien du pouvoir d'achat.

La confrontation de classes est forte comme par exemple à *Thalès* où toutes les catégories de salariés se sont mobilisées pour une meilleure répartition des richesses dans une période où :

- *Thalès* dégage un EBIT de 2 419 M€, en hausse de 13,4% et un résultat net de 1900 M€, en hausse de 7% et une trésorerie nette de plus de 2M€, grâce à l'implication de chaque salarié ;
- Les salariés se voient augmentés de 2% au titre de l'inflation ;
- Les directions de *Thalès* ne proposent que des primes aléatoires au titre de l'actionnariat salarié.

Certains points méritent d'avoir une approche réaliste en considérant qu'ils reflètent des exigences du monde du travail mais aussi plus largement de la population du pays. La richesse d'une nation s'établit en premier lieu sur sa capacité à produire des objets transformés et à les vendre. Il est donc impératif de réindustrialiser le pays. C'est pourquoi il est nécessaire de se réapproprier les profits des biens produits et de les traduire en biens communs. Ce que l'on appelle les obligations régaliennes de l'Etat ainsi que l'ensemble des services publics.

La bataille de la réindustrialisation doit attirer toute notre attention et surtout tous nos efforts pour convaincre idéologiquement. Seules les industries de transformations amèneront la richesse de la nation, combattront le chômage et la pauvreté. L'industrie de l'aérien occupe la deuxième place dans la balance commerciale de la France (28.7M€).

## SPATIAL/ESPACE/DÉFENSE

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 dans la branche du satellite ADS, TAS, *Leonardo* (projet *Bromo*) à l'horizon de 2 ans, après celles des activités lanceurs spatiaux d'*Airbus* et de *Safran* sur fond de privatisation, où l'Etat est de moins en moins maître de son indépendance et de sa souveraineté. Ce projet est cependant une arlésienne du secteur. L'Etat 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.

### QUELLE APPROCHE NOTRE PARTI PEUT-IL APPORTER ?

**Sans vouloir conclure, un examen approfondi de l'aéronautique militaire est nécessaire.**

- Quelle position devons-nous avoir sur le succès du Rafale à l'exportation ?
- Quel regard devons-nous porter sur

le peu de vente du Rafale aux Européens ?

De plus, nous devons nous interroger sur le *SCAF* qui dépasse le strict cadre industriel.

Il ne s'agit pas de remettre en cause le *SCAF*, mais d'interroger les conditions de sa réussite : gouvernance commune, calendrier réaliste, choix technologiques cohérents, et vision partagée des priorités stratégiques.

La question de la cohérence des politiques de défense au sein de l'Union européenne doit être posée. Alors que la Commission européenne promeut depuis 2020 un Fonds européen de la défense, les grands programmes communs peinent à s'imposer dans la durée.

Les divergences de doctrines nationales, les contraintes budgétaires et la logique des marchés de court terme fragilisent les dynamiques de coopération.

Il faut savoir que l'Europe est capable de trouver 800 milliards d'euros pour se réarmer mais est incapable de se battre pour imposer à la banque Européenne plusieurs centaines de milliards pour sauver l'Humanité.

De plus il faut savoir que rien ne garantit une poursuite de la progression de l'industrie aéronautique Française, alors que la Chine - avec sa société *COMAC* -

s'insère dans le tissu mondial de l'aéronautique et du spatial. Ne négligeons pas les immenses efforts financiers et les bonds technologiques que ce pays est en train d'accomplir.



**Le Comac 919**

Pour cela la lutte contre le capital est impérative. Nous ne pouvons pas accepter que les donneurs d'ordres se gavent avec l'argent du contribuable. En premier lieu, il faut faire cesser le scandale des exonérations de cotisations sociales, ensuite il faut imposer des audits systématiques sur les subventions Françaises et Européennes reçues à des fins de recherches et développements alors que tous les majors de la branche annoncent l'arrêt ou des coupes très importantes dans ces domaines budgétaires, ainsi que des sanctions pour le détournement de ses fonds publics.

Seuls les actionnaires bénéficient de cette manne. Alors qu'une partie de cette manne devrait être dirigée vers l'intérêt général.



## LA TECHNOLOGIE AU SERVICE DE LA DÉCARBONATION

Afin de préserver le plus possible les ressources de la planète, la technologie doit être au service de la décarbonation, comme elle doit être au service de l'Humanité. C'est pourquoi, les Communistes ne peuvent accepter les propos tenus par des Écologistes sans connaissance des bonds faramineux que l'industrie de l'aéronautique a fait en un demi-siècle. Tous les dix à quinze ans la consommation en carburant diminue de 20%. Dans un peu moins de 10 ans, va entrer en service le moteur RISE. Ce dernier va encore faire gagner 20% de réduction de CO<sub>2</sub>. A cela s'ajoute 20% de consommation de carburant (kérosène) en moins. Si on y rajoute les carburants de synthèses – ou synthétiques – disponibles, la diminution sera énorme.

Le grand public ne sait pas suffisamment qu'un Airbus A320 consomme 2,5 litres aux 100 km par passager. Quelle est la voiture qui peut rivaliser ?



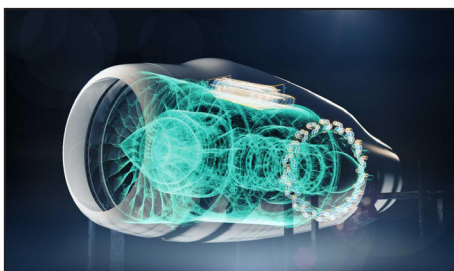
**Moteur Rise (démonstrateur Safran)**



**GE 36 (sur Boeing 737)**

**Regardons de plus près les problèmes liés aux nouvelles énergies :**

**L'hydrogène** : le premier obstacle à surmonter est la sécurité des avions. En effet, l'hydrogène doit être liquéfié à -253 degrés. Celui-ci suppose d'avoir des réservoirs plus grands et surtout de pouvoir être conservé à la même température et cela sans fuite. Le deuxième obstacle est la ressource par elle-même qui doit être présente dans tous les aéroports. Sachons qu'il y a d'autres problèmes qui pourraient être liés à son utilisation sous forme de pile électrique.



**Moteur Rolls-Royce à hydrogène**

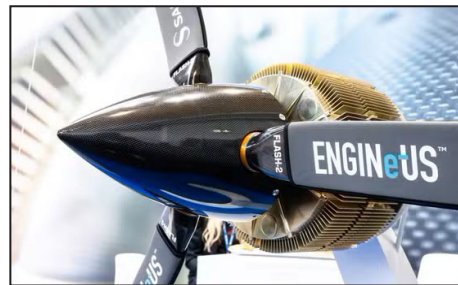
Gardons la tête froide, le moteur à hydrogène n'est pas pour demain mais pour après-demain.

Rolls-Royce espère être en mesure de propulser des avions avec de l'hydrogène liquide d'ici au milieu des années 2030. Plus sûrement vers 2050 pour les avions de lignes commerciales.

Trois défis technologiques avaient été pointés : maîtriser la combustion du carburant, développer les systèmes idoines pour alimenter les moteurs avec de l'hydrogène liquide et réaliser l'intégration du moteur hydrogène sur un aéronef.

**L'électricité** : le problème numéro un est l'impossibilité de stockage de cette énergie autre que sous forme de batteries. C'est donc en premier lieu le poids qui est un facteur de difficulté.

Un A320 pèse au décollage environ 80 à 100 tonnes, selon sa destination et son occupation. Les batteries doubleraient le poids de l'appareil. De son point A à son point B l'appareil aurait la même masse donc le même poids, contrairement à toutes autres formes d'énergies liquides ou solubles.



**Moteur Electric certifié pour avion de tourisme (Safran)**

**Les Saf** : ce carburant qui peut être composé de déchets végétaux ou d'huiles usagées n'est pas le plus difficile à obtenir. L'autre façon de produire un carburant synthétique à base de carbone nécessite plus d'attention et d'investissements.

Les fournisseurs de carburant d'aviation sont tenus de fournir des quantités minimales de SAF, les quotas obligatoires augmentant progressivement à partir de 2029, puis très fortement entre 2049 et 2050, pour représenter environ 80% de l'ensemble du carburant, y compris les carburants synthétiques.

Mais quoi que l'on choisisse comme formule, les pétroliers ne sont pas prêts d'investir afin de franchir le pas. Cela repose sur une raison simple : la manne du pétrole est encore trop prégnante et ne nécessite plus que des forages plus profonds et peut être moins verticaux, mais la ressource est encore disponible pour des dizaines d'années, sinon pourquoi ne se précipiteraient-ils pas sur les Saf(s) de synthèse ou pas.



**Carburant durable de synthèse**



## DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le transport aérien a su engager un processus de transformation technologique au service du climat, qui rassure une partie des voyageurs pour l'avenir. Le rapport **Waypoint 2050**, élaboré par l'*Air Transport Action Group* (Atag), établit que les seules améliorations technologiques (motorisations, biocarburants) au sein du transport aérien permettront de réduire les émissions de CO2 de 22% d'ici à 2050. En outre, le recours à la propulsion électrique, voire à l'hydrogène, autoriserait une réduction des émissions de CO2 de 34% d'ici à 2050.

La décarbonation du secteur aérien est une des conditions essentielles de sa durabilité. La directive Européenne Re-

fuel contraint les compagnies aériennes à l'emport de 6% de SAF au départ de l'Europe à l'horizon 2030. Le groupe *Air France* s'est donné comme objectif ambitieux d'atteindre 10% d'utilisation de SAF à 2030. Le contrat signé en fin d'année dernière avec *TotalEnergie* pour l'achat d'1,5 million de tonnes de SAF sur 10 ans permettra de concourir à l'atteinte des objectifs.

La question se pose quant à la distorsion de concurrence qu'engendre cette directive. En France, le prix de la tonne de SAF est située en moyenne à 5 000 €, en Europe à 3 000 €, là où aux États-Unis par une politique incitative, la tonne de SAF est à 2 000 €. La récente

augmentation de la TSBA aurait été une occasion de fléchir ses revenus vers la décarbonation du secteur en investissant dans la filière de production SAF et en subventionnant son achat.

Les problèmes liés aux nouvelles sources d'énergies bloquent donc sur l'argent à y consacrer et comment les pouvoirs publics imposent à la chaîne de l'aérien une obligation du respect du genre humain et par la même, de la planète. La concomitance idéologique entre le capital et le pouvoir politique est évidente. Il est donc plus que nécessaire d'éreinter les deux parties afin de les neutraliser.



### EN CONCLUSION

Cette branche d'industrie de l'aéronautique, de l'espace et de l'aérien mérite de se renforcer en effectifs de travailleurs formés et à former.

**Le Parti communiste français** ne peut se désintéresser de cette industrie au prétexte qu'elle serait bien portante.

**Le Collectif National PCF de l'Aéronautique, du Spatial, du Transport et de l'Aérien** suggère de porter une attention accrue et de faire des propositions conformes aux progrès technologiques d'avenir indispensables aux besoins des populations désireuses des découvertes du monde.

#### 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 : €



Le montant est en euros

Chèque à l'ordre de ANF-PCF à renvoyer au 2, place du Colonel Fabien, 75019 Paris

Entreprise : .....

Prénom : ..... Nom : .....

Adresse : .....

Téléphone : ..... E-mail : .....