



octobre 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

Jamais le visage de la politique politicienne n'aura marqué la 5^e République comme le spectacle qu'elle nous offre aujourd'hui.



Un président de la République qui s'accroche encore et encore à son trône pour continuer à livrer les deniers publics de la France à ses amis de la grande bourgeoisie et du capital.

Toutes les mesures prises sont en faveur du patronat et de la finance. Aujourd'hui les entreprises du CAC 40 et quelques autres se partagent 271 milliards d'euros.

Et pendant ce temps-là, que se passe-t-il dans notre filière de l'Aéronautique, du Spatial et de l'Aérien ?

Les techniciens et ouvriers aéronautiques sont devenus une denrée rare. Ces métiers sont peu prisés des jeunes, souvent encouragés par leurs parents à entreprendre des études longues. Les difficultés de recrutement menacent les projets de réindustrialisation du pays.

En 2025, le secteur aéronautique et spatial devra pourvoir 25 000 postes.

Plus des deux tiers (60 %) des entreprises de la filière connaissent des difficultés de recrutement, selon France Travail. Une pénurie de main-d'œuvre qui menace directement les ambitions de réindustrialisation du pays, portées par le PCF et des syndicats de salariés comme la CGT

Oui, c'est une menace pour la réindustrialisation.

Des grands groupes comme *Safran*, *Airbus*, *Thales*, aux nombreuses Petites et Moyennes Entreprises (PME) et Entreprises de Taille Intermédiaire (ETI) composent le tissu industriel aéronautique. La majorité des entreprises du secteur font état de difficultés à recruter des ouvriers et des techniciens, diplômés d'un bac pro ou d'un BTS. On manque énormément d'usineurs, de monteuses, de câbleurs, de soudeurs, de chaudronniers mais aussi de techniciens...

De plus, les entreprises de l'aéronautique sont en concurrence avec d'autres industries, comme le nucléaire, pour capter les compétences nécessaires à la fabrication des aéronaves, alors même que l'avionneur européen Airbus doit augmenter la cadence pour commencer à résorber un carnet de commandes de plus de 8 600 avions, représentant dix ans de travail.

La question fiscale, d'actualité, pèse également sur le développement industriel sur le territoire français.

Il est inadmissible que les petites et moyennes entreprises :

- ne bénéficient pas d'aides publiques pour se développer et créer de l'emploi qualifié, alors que les grands groupes en captent la majorité ;
- paient plus d'impôts proportionnellement aux grandes entreprises du CAC 40.

LA QUESTION DU DÉVELOPPEMENT AU SERVICE DU CLIMAT

Alors que nos forêts brûlent avec le réchauffement climatique, les industriels ont stoppé toute recherche dans un nouvel aéronef au service de la protection civile pour remplacer les Canadairs en fin de vie.

Alors que cette recherche avait commencé dans les années 1980 avec *Dassault*, il serait nécessaire de la relancer, au même titre que sur des avions nouvelle génération, autres que **NEO**, en repartant d'une nouvelle feuille de route prenant en compte les nouvelles contraintes environnementales.

Mais là également, l'écologie s'affronte au dogme des capitalistes qui veulent peu d'investissement, mais des profits max !

Un autre exemple concernant les ambitions de réindustrialisation portées par quelques petites entreprises est le développement d'un nouvel avion appelé

Frégate et mis au point par une petite entreprise toulousaine.

Le **Frégate-F100** est encore à l'état de maquette numérique, mais les contours de son design sont déjà prometteurs. Il sera environ un quart plus grand que le **Canadair** actuel et pourra transporter jusqu'à 10 tonnes d'eau, contre 6 pour son prédécesseur.



La maquette du Frégate-F100

Sa vitesse de croisière s'élèvera à 250 nœuds, soit près de 460 km/h, ce qui lui permettra de multiplier les rotations au-dessus des zones sinistrées. Mieux encore : il pourra écopper sur des étendues d'eau courtes, de seulement 800 mètres, ouvrant la voie à des opérations dans des zones jusqu'ici peu accessibles.

Cet été, nous l'avons malheureusement vécu, notre pays n'a pas les moyens d'assurer la sécurité de son massif forestier. Aujourd'hui les canadairs sont à bout de souffle et en nombre insuffisant.



LA QUESTION DE L'EMPLOYABILITÉ

C'est une véritable guerre des talents qui est à l'œuvre entre les entreprises.

Pourquoi les métiers de l'aéronautique ont-ils autant de mal à attirer ?

Des métiers méconnus :

- Selon une étude menée par la *Montpellier Business School* (MBS) auprès d'un échantillon représentatif de 1 049 jeunes âgés de 15 à 24 ans, seuls 14 % d'entre eux ont déjà envisagé de faire des études ou de travailler dans le secteur de la construction aéronautique.
- Plus de la moitié d'entre eux (55 %) pensent que ces métiers sont réservés aux élèves ayant eu un parcours scientifique.
- Comme c'est du travail en usine, on pense aux **Temps Modernes** ou **Germinal**.
- Les acteurs du secteur estiment aussi que le système éducatif valorise davantage les études longues, au détriment des formations plus courtes.



LA QUESTION DU TEMPS DE TRAVAIL

Les horaires décalés, les heures supplémentaires, le travail de nuit, du samedi, voire du dimanche ; ça ne fait pas rêver.

Les candidats ont plus de difficultés à les accepter, priorisant le temps avec la famille, les loisirs et la santé.

La tendance du capital à augmenter le temps de travail (réforme des retraites, suppressions de jours

fériés, abrogation voulue des 35h, etc.) et la résistance de la classe ouvrière pour le réduire est au centre de la lutte de classe.

Le travail de l'ouvrier a ceci de particulier qu'il est la source de la plus-value, l'origine de tout l'enrichissement du capitaliste, et plus il fait travailler l'ouvrier, plus il en extrait du travail gratuit.

Sur une journée de travail ou sur une toute une vie, l'ouvrier produit plus par son travail que ce que le salaire va lui rétribuer, car le salaire n'est pas là pour rémunérer le travail de l'ouvrier, il est le prix que paie le capitaliste pour disposer de nous. Si, pour le même prix, le patron peut nous faire travailler plus, il touchera une part plus importante de notre travail, qui seul génère la plus-value, des richesses que ce dernier accumule sans limite !



LA QUESTION DE LA FORMATION



Face à la pénurie, les entreprises misent sur la reconversion professionnelle et la formation interne pour attirer de nouveaux talents

L'autonomie dans la réalisation des tâches est limitée. Dassault en Gironde en fait la dure expérience en ayant embauché massivement, pour sortir ces **Ra-fales**, des salariées inexpérimentées en aéronautique ! La non qualité augmente ainsi que le turnover !

Le secteur cherche aussi à attirer un vivier encore inexploité : les candidatures féminines. Les femmes représentent 24 % des effectifs de la construction aéronautique et spatiale, selon le *Groupeement des industries françaises aéronautiques et spatiales* (Gifas).

La situation est encore plus inégale dans les métiers ouvriers, avec 6 % de femmes parmi les élèves du CFA des métiers de l'aérien.

Pire encore : selon une action de groupe syndicale, 500 femmes de la branche « *Safran Helicopter Engines* » gagnent en moyenne 20 % de moins que leurs collègues masculins. Mi-octobre, le tribunal de Pau pourrait infliger une première sanction à l'industriel.

Le PCF propose une loi Sécurité d'Emploi et de Formation reposant sur 5 points.

C'est un projet de société qui donne sens aux luttes et aux différentes revendications (emploi, RTT, développement des services publics, autre production écologique, formation, salaires, qualifications, émancipation, retraite, etc.).



LA QUESTION DES SALAIRES

Après être devenu l'un des premiers centres mondiaux pour l'entretien et la réparation des moteurs d'avions, le Maroc va bientôt en fabriquer.

Safran a en effet choisi Casablanca pour installer une ligne d'assemblage de moteurs d'avion **Leap**, son nouveau best-seller, produit en partenariat avec l'américain GE au sein de la co-entreprise CFM Inter-

national, qui équipe plus de la moitié des **Airbus A320 NEO**, tous les **Boeing 737 Max**, ainsi que les **C919** chinois.

Le discours patronal est rodé : « *augmenter la résilience de notre outil de production, à travers une politique de double source, et augmenter fortement notre capacité de production pour faire face au carnet de commandes de Leap,*

qui compte plus de 11 600 moteurs à livrer. Nous sommes déjà en forte croissance cette année, avec 15 % à 20 % de livraisons de plus qu'en 2024 [1 407 moteurs Leap livrés en 2024, NDLR], poursuit-il. Mais nous prévoyons de passer le cap des 2 000. » A terme, la production à Casablanca et Querétaro, au Mexique, représentera près de 35 % de la production de **Leap**.



Il s'agit d'un investissement de 200 millions d'euros dans la construction de la chaîne d'assemblage de 13 000 m², dans la zone aéroportuaire de Casablanca, qui s'ajoutera au futur atelier de maintenance de 25 000 m², pour lequel *Safran* a investi 120 millions d'euros. Ces deux nouvelles usines emploieront, au total, quelques 900 salariés (dont 300 pour la ligne d'assemblage), là où *Safran* a déjà 4 800 salariés.

Le coût de la main-d'œuvre et des subventions du gouvernement Marocain n'a pas été dévoilé, mais la grève du début de l'année 2025 à *Safran* Villaroche, qui avait fortement ralenti les livraisons de moteurs pendant un mois et demi, a peut-être aussi contribué chez les dirigeants de *Safran*, à la nécessité de disposer d'un second site d'assemblage, loin du syndicalisme conquérant français.

Au Maroc, le salaire horaire moyen d'un technicien de montage moteur d'avion chez *Safran* n'est pas directement disponibles dans les sources récentes. Cependant, on sait que les salaires dans l'aéronautique au Maroc sont généralement bien inférieurs à ceux pratiqués en France, souvent de 3 à 5 fois moins pour des postes similaires. Par exemple, un technicien aéronautique au Maroc peut gagner entre 3 000 et 6 000 MAD brut par mois (soit environ 270 à 550 €), soit un salaire horaire brut d'environ 1,60 € à 3,30 € (sur la base d'un mois de 160 heures).

En France, le salaire horaire moyen d'un technicien de montage moteur d'avion chez *Safran* est d'environ 11,57 € à 19,57 € brut, selon l'expérience et la spécialisation. Pour un technicien aéronautique spécialisé (B1/B2), le salaire horaire peut atteindre 20,94 € brut. Soit, en moyenne, environ 13,31 € brut de l'heure.

Egalité salariale Femmes/Hommes : en France, d'après l'action de groupe engagée par les syndicats (CGT et CFE-CGC) sur deux sites français de « *Safran Helicopter Engines* » en 2022, environ 500 femmes seraient discriminées. Titulaires d'un bac +2, elles sont toutes entrées en fonction chez *Safran* dans les années 1980 avec un coefficient de salaire inférieur d'au moins 40 points à celui des hommes engagés à même niveau de diplôme, à la même période. Une discrimination à l'embauche qui a donné lieu à des écarts de salaire d'environ 20 %.

L'augmentation des salaires est une des mesures prioritaires si l'on veut se sortir réellement de cette crise dont les responsables ont décidé de la faire payer à ceux qui produisent les richesses de la nation.

Le partage des richesses est devenu une notion caduque de la société du 21^e siècle. Il n'y a aucune raison de partager quelque chose dont seuls les producteurs suent pour les créer. C'est donc l'appropriation des richesses qui doit conduire la classe ouvrière à se mobiliser en se réappropriant les outils de production et le secteur bancaire.

Or, dans une période historique marquée par des situations diverses et complexes, et malgré des erreurs historiques, une chose est sûre : le PCF a, depuis sa création, été un élément de conquêtes sociales et démocratiques, de dénonciation et de résistance acharnées aux régressions générées par le capitalisme.

Les avancées des idées néolibérales ont fait des ravages en France et dans le monde. En France, nous avons pu voir dans les entreprises aéronautiques et spatiales comment nous sommes passés de l'investissement industriel à la recherche des taux de profit à deux chiffres aux dépens de cet investissement.

Les programmes aéronautiques et spatiaux, de par le retour sur investissement à long terme, sont contradictoires avec l'exigence de rendements financiers tels que l'exigent les marchés financiers qui poussent à plus d'exploitation et plus de difficultés.

Le Parti communiste français porte l'exigence que l'industrie de l'Aéronautique, du Spatial et du Transport Aérien demeure un secteur clef sous contrôle public, structurant pour une économie dynamique, créatrice d'emplois en lien avec l'aménagement de nos territoires. Promouvoir et développer en France cette filière industrielle à l'abri des marchés financiers et de la rentabilité boursière, c'est prendre parti pour l'intérêt général en France et dans le monde.

L'emploi stable, la formation et la réévaluation des salaires doivent être au cœur de toute stratégie de développement pérenne de la filière de l'industrie de l'Aéronautique, du Spatial et du Transport Aérien. Ils fondent en effet la qualité, la continuité et l'efficacité de la production et de la recherche & développement.

Le PCF encourage en ce sens des propositions portées par les salariés pour donner à notre industrie de l'aéronautique, de l'espace et de l'aérien une véritable dynamique de développement social et de l'emploi à partir de l'ensemble de ses atouts industriels et ses formidables perspectives commerciales, que le dernier salon de l'aéronautique n'a pas manqué de dévoiler.

C'est pourquoi il est urgent de renforcer ou créer des sections et cellules PCF dans les entreprises...

OUVRONS LE DÉBAT !

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 :