



**Commission entreprises
& lieux de travail**

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

Suivez nous :
jcpradeau@orange.fr

Éditorial de Gisèle Cailloux

Le 9 juin élections européennes à la proportionnelle chaque voix compte : avec 5% des voix pour la liste Léon Deffontaines c'est 5 sièges de droite qui basculent à gauche ! Pour le pouvoir d'achat, les services publics, l'emploi avec l'investissement industriel.



Le pouvoir d'achat : Le choix d'un tarif spéculatif pour notre électricité en dit long sur le choix du gouvernement mais aussi sur les possibilités immédiates que cela change. Alors que nous produisons l'électricité la moins chère d'Europe grâce à notre parc nucléaire couplé à une énergie renouvelable, notre gouvernement a accepté que les prix de notre énergie dépendent d'un système spéculatif basé sur le prix du gaz. Les conséquences sont terribles sur les factures d'énergie des particuliers mais aussi pour nombre de petites et moyennes entreprises qui font faillites. Cela serait le résultat d'une résolution votée par les députés européens ? Vrais et FAUX ! Aucun texte voté par les députés européens ne peut être ratifié sans l'accord du Conseil des ministres européens (Conseil qui réunit

les ministres des pays membres). La France pouvait donc refuser ce système spéculatif avec d'autres pays, système que ni l'Espagne ni le Portugal n'appliquent ! Le vote Léon Deffontaines, c'est le choix de sortir notre électricité de la spéculation !

Les services publics : Notre dépendance des marchés financiers nous conduit, avec l'inflation, à subir les hausses des taux d'intérêt qui se traduisent, à dette égale, par des dizaines de milliards de dépenses supplémentaires. Pour absorber cette hausse des frais financiers, le gouvernement annonce 10 milliards d'économie cette année sur l'hôpital déjà bien malade, sur l'école publique, sur les indemnités des chômeurs... Vingt milliards d'économie sont programmés en 2025 et plus après ! Les profits records des entreprises du CAC 40 qui ont bénéficié plein pot de la manne publique lors du Covid ne sont pas mis à contribution ! Et bien, s'il est élu, Léon Deffontaines portera une proposition applicable tout de suite, sans nécessiter l'accord unanime ni même majoritaire des 27 pour sauvegarder et même développer nos services publics : hôpitaux, école, transports, etc.

À gauche LFI propose le renvoi à des changements lointains de traité. Glucksmann propose que l'Europe s'unisse pour emprunter aux marchés financiers, ce qui de fait, nous laisse à la merci de ces marchés financiers.

Avec Léon Deffontaines nous disons : il y a une solution immédiate permettant d'utiliser la BCE pour s'émanciper des marchés financiers. Les règles européennes ne permettent pas à la BCE de prêter directement aux pays membres. Nous proposons la création d'un Fonds de développement solidaire économique et social et qui ferait l'interface entre les États membres et la BCE qui l'alimenterait. Le traité de Lisbonne permet cette création sans qu'il soit besoin d'un accord unanime ou majoritaire. Institution financière, ce Fonds pourrait ainsi financer les services publics (prêts conditionnés) à taux zéro pour des durées importantes en fonction des besoins. L'augmentation de la dette serait ainsi indolore, ne gonflerait pas les taux d'intérêts et ne nous mettrait pas à la merci des marchés financiers et de leurs taux usuraires. Pour rappel, le budget européen c'est 170 milliards d'euros, la BCE c'est 7000 euros de dépenses !

Votez pour des élus qui interviendront à cette échelle pour le développement de l'emploi industriel pour lequel les retombées acquissent

**Européennes :
Fabien Roussel
veut un droit de
vote des salariés
sur la gestion
dans les
entreprises**

Face à l'exorbitante rémunération de Carlos Tavares, directeur général de Stellantis, Fabien Roussel a fait deux propositions. D'abord celle de limiter les écarts de salaire, pour qu'ils n'aillent pas au-delà d'un rapport d'1 à 20 au sein d'une même entreprise. Et ensuite, d'accorder aux salariés des entreprises "un droit de vote sur la production et la répartition des richesses". "Ils participent à cet effort, c'est à eux qu'on demande de pas être augmenté, de travailler plus", a-t-il souligné sur le plateau de LCI, appelant à "faire confiance aux ouvriers".

Europe: Contradiction avec l'Allemagne qui s'oppose au futur système de satellites Iris2, le «Starlink européen»

Pour les salariés de l'aéronautique, le vote aux élections européennes portera sur des aspects précis concernant l'industrie spatiale, certes méconnus des citoyens.

Les contradictions sont fortes, elles s'expriment au travers des propos du ministre allemand de l'Économie, Robert Habeck, qui demande la suspension de l'appel d'offres du futur système de satellites Iris2!

Ce projet est censé offrir

une alternative européenne face au groupe américain privé Starlink, développé par le milliardaire Elon Musk,

Ce système européen est une des priorités stratégiques, susceptible de garantir l'autonomie de l'Union dans le domaine spatial. Sur le plan économique le volume de chiffre d'affaires du secteur passerait de 630 milliards de dollars en 2023, à 1800 milliards en 2035 (1 682 milliards d'euros).

Les dirigeants allemands du spatial veulent gagner des parts de ce marché sur la France au sein d'Airbus et Thales, ainsi qu'Orange ou Eutelsat, ceci alors que le savoir-faire allemand est actuellement limité avec des PME comme Reflex Aerospace qui n'a lancé son premier satellite qu'en octobre 2023.

La demande Allemande, privilégie des approches très offensives visant à remettre en question les structures jugées trop françaises. Ils veulent se positionner sur les petits lanceurs et considèrent que ce type de programme ne vaut que s'il leur permet de monter en puissance.

Le montant initial de l'ardoise présentée par les entreprises - 9,5 milliards d'euros dont 2,4 milliards financés par le budget européen est jugé par l'Allemagne, comme servant



d'abord les intérêts des industriels français.

Pour les milieux industriels français, l'attitude des patrons allemands risque de fragiliser le projet européen face à Elon Musk puissamment soutenu par le financement de la NASA.

Ce qui serait lourd de conséquences pour l'industrie, la sécurité et la souveraineté de l'UE dans ce domaine très disputé que sont les constellations de satellites.

Les intérêts allemands - via les groupes OHB et Deutsche Telekom sont déjà bien présents au capital d'Airbus Defence and Space - et des intérêts français et franco-italiens - avec Thalès, Eutelsat et Alenia Space. Le Luxembourg et l'Espagne sont aussi représentés, par SES et Hispasat.

Le secteur spatial européen est en difficulté.

A la mi-2024, le bilan de la politique spatiale européenne n'est pas rose.

Depuis les sanctions contre la Russie L'Europe n'a pas d'accès autonome à l'espace et ses

opérateurs historiques dans la construction de satellites et les services spatiaux voient leurs marges fondre face à la concurrence de plus en plus féroce de Starlink. La constellation d'Elon Musk commence à leur faire subir le même déclassement que ce qu'a subi le lanceur européen après l'arrivée de la fusée réutilisable Falcon 9.

SpaceX a frôlé la centaine de lancements en 2023 et en prévoit environ 140 en 2024, quand l'Europe n'a plus aucune fusée en activité. Elle a tiré sa dernière Ariane 5 en juillet 2023 et son petit lanceur Véga a explosé en vol fin 2022 et ne sera de retour qu'à la fin de l'année. Les États européens ont fini par se serrer les coudes pour sauver le soldat Ariane en acceptant de mettre à nouveau la main au portefeuille pour la réussite du vol inaugural d'Ariane 6 prévu cet été. Du côté des satellites, le bilan est moins sombre, grâce aux bonnes performances affichées par les constellations de navigation et d'observations européennes, Galileo et Copernicus, mais le lancement d'une troisième constellation souveraine pour offrir au continent des connexions Internet prend du retard.

Votée le 14 février 2023 par une écrasante majorité de 606 voix sur 705, la future constellation Iris2 doit doter l'Union européenne de son propre réseau de satellites de distribution Internet. Elle repose sur un partenariat public privé, les opérateurs SES et Eutelsat finançant le volet civil tandis que le budget européen doit prendre en charge

Les déboires de Boeing valident notre proposition de transformation d'Airbus en entreprise publique européenne où les salariés seront dotés de pouvoirs sur les critères de gestion

La FAA (Federal Aviation Administration), l'organisme américain qui contrôle l'aviation civile a demandé récemment une enquête approfondie sur les pratiques industrielles de Boeing qui est maintenant devenu la cible de toutes les interrogations sur la sécurité du transport aérien.

C'est bien tard car l'origine des problèmes remonte au moment où Boeing a racheté les activités de McDonnell Douglas en 1997, mais avec le poids de l'actionnariat ce cette firme absorbée. Rapidement les directives des actionnaires de ce nouveau géant US se sont préoccupés du rendement financier pour l'actionnaire (le transfert de son siège social à Chicago puis à Arlington, se fait par exemple pour des raisons d'économies fiscales). Il faut dire que les groupes financiers qui ont mis la main sur le capital du groupe aéronautique veulent à tout prix des résultats. C'est ainsi qu'entre 2015 et 2020 Boeing qui a enregistré un très important bénéfice de 22 milliards de dollars, a cependant reversé en dividendes et rachats d'actions pas moins de 61 milliards de dollars à ses actionnaires. Pour financer cette redistribution, le constructeur a emprunté 51 milliards de dollars aux banques. Une folie qui prive des recherches de financements et entraînent des coupes sombres dans des services indispensables.

L'entreprise qui fabriquait des avions d'une sécurité non égalée et avec laquelle il n'était pas question de transiger, se transforme en une machine à distribuer de l'argent à des actionnaires avides de cash pour rémunérer à leur tour leurs mandants. Pour l'exemple le principal actionnaire de Boeing «The Vanguard Group» gère 264 fonds d'investissements qu'il faut bien alimenter.

C'est en 2016 qu'Airbus a mis sur le marché la version Neo de son appareils drapeau l'A321 dont la version long courrier le A321NeoXLR a été présentée en 2019 pour une entrée rapide en opération. Voilà ce que le constructeur américain ne pouvait accepter sans réagir. Or à l'encontre d'Airbus dont l'architecture de la série A320 permettait un équipement de moteurs plus gros, Boeing ne disposait que des dernières versions du B 737-800 dont le train d'atterrissage, un peu trop bas, ne permettait pas de supporter les gros moteurs. Et au lieu de repenser totalement un nouvel appareil, comme Airbus l'a fait pour remplacer progressivement l'A320 par l'A350 de conception totalement originale, Boeing a cherché la formule la moins onéreuse, celle qui nécessitait un minimum de coûts de recherche. C'est le 737 MAX 8. On connaît le résultat de cet appareil qui au final n'aurait pas dû

exister.

Cet appareil est lancé alors que la culture de la sécurité avait progressivement disparu au profit de celle du résultat financier. Et compte tenu de la complexité de construction d'un avion et de la multiplicité des sous-traitants chacun en charge de la construction d'une



partie voire d'une toute petite partie de l'appareil, la garantie de la sécurité est devenue un vrai casse-tête et elle oblige les constructeurs à de considérables investissements pour les contrôles qualité. Or il semble bien que ces investissements n'aient pas été réalisés par Boeing pendant quelques années et le constructeur en paie maintenant le résultat.

En 2005, Boeing vend la Wichita Division au fonds d'investissement canadien Onex Corporation qui la rebaptise Spirit AeroSystems. Spirit AeroSystems devient un sous-traitant de Boeing pour l'ensemble de ses appareils.

Ajoutons qu'au moment de l'épidémie du covid Boeing taille dans ses effectifs pour supprimer au final 30.000 emplois en deux ans et perd ainsi son personnel qualifié.

En France et en Europe nous avons échappé de justesse à cette dérive dans laquelle la politique de Thomas Enders pouvait, il n'y a pas si longtemps, nous engager. Comme les dirigeants de Boeing, il s'opposait pour des raisons de rendement financier pour l'actionnaire, à l'étude de nouveaux avions.

Pour le PCF cette dérive financières de Boeing nous renforce dans notre volonté de garantir l'avenir de ce genre d'entreprises par sa transformation en entreprise publique européenne où les salariés seront dotés de pouvoirs sur les critères de gestions, sur les projets industriels, leur financements, l'appel au crédit, la politique de l'emploi accompagnée de plans de formations efficaces et qualifiants du personnel afférant.

Les traînées de condensation des avions sont elles aussi nocives que le CO2 pour le climat ?

Les conséquences des traînées de condensation des avions sur l'environnement seraient selon des détracteurs de l'aéronautique, équivalentes à celui du CO2. Des chercheurs travaillent à des solutions technologiques pour les éviter.

La mise en œuvre opérationnelle d'un tel système pourrait intervenir en Europe d'ici à 2030. L'aérien représente 2,5% des émissions mondiales de CO2.

Parmi les effets non issus du CO2 pour le transport aérien, les nuages artificiels constituent de loin la source de perturbations la plus importante. En prenant en compte toutes les sources d'émissions, le transport aérien représente sans doute 5% de l'impact climatique global. D'où l'accélération des travaux pour les limiter, menés par les industriels et les laboratoires.

Les striures blanches apparaissent en haute altitude, dans les zones très froides et dans une atmosphère sursaturée en humidité. Les scories issues de la combustion du carburant servent de noyaux à la création des cristaux de glace, qui génèrent des traînées. hyper-localisée, leur existence ne dépassent pas les deux jours. Quand leur effet se fait-il le plus ressentir ? De nuit, lorsque

les traînées empêchent le rayonnement infrarouge de la Terre d'être évacué, et quand elles s'étendent et fusionnent, jusqu'à former de vastes cirrus, véritables champs nuageux persistants. «Selon l'Impérial Collège britannique, en modifiant 10% des vols sur l'Atlantique Nord, on pourrait réduire de 80% l'impact des traînées. Des travaux qui prennent en compte le kérosène, mais aussi les carburants d'aviation durable (CAD) et l'hydrogène. Les simulations montrent que lorsque les émissions de suie diminuent, ce qui est le cas avec des carburants contenant peu de composés aromatiques comme les CAD, l'impact radiatif des traînées tend à décroître. Avec l'hydrogène, il n'y a ni suies, ni souffre. Mais trois à quatre fois plus de vapeur d'eau.

Étudier les différents de condensation s'annonce prometteuse. Il faut définir les méthodes et l'évolution des outils des contrôleurs pour rendre possible l'évitement des traînées quels que soient les territoires survolés et sans rogner sur la sécurité aérienne ni renchérir le coût des vols en les allongeant, ouvrant la voie à un système commercialisable dans la foulée.

Le florilège des émissions hors CO2.

Le CO2, seul coupable de l'impact du transport aérien sur le climat ? Pas vraiment. Car les moteurs d'avions génèrent d'autres émissions qui ne sont pas non plus sans conséquences. Tout l'enjeu étant d'évaluer pour chacune son impact réel, dénommé forçage radiatif effectif et mesuré en mW/mm². Pour le CO2, il s'élève à 34 mW/m².

Il faut prendre en compte...

Les traînées de condensation (57 mW/m²). Elles empêchent en particulier l'évacuation de la chaleur durant la nuit. Mais de nombreuses incertitudes demeurent sur leur impact.

Les NOx (17 mW/m²). Les oxydes d'azote génèrent des effets complexes et antagonistes, mais globalement réchauffants.

Les suies (0,9 mW/m²) et les particules de sulfates (- 7 MW/m²). L'évaluation de l'impact réel reste à déterminer mais serait plutôt refroidissant.

La vapeur d'eau (2 mW/m²). Son impact, pour l'heure très faible, risque d'augmenter avec le déploiement des avions à hydrogène.

Elections Européennes

En Juin 2024 prenons la main en France et en Europe. avec Léon Deffontaines

- je souhaite recevoir les informations sur les initiatives de campagnes du PCF pour les élections européennes.
- Je souhaite rejoindre le PCF

Entreprise :

Nom :

Prénom :

Adresse :

Téléphone :

Adresse courriel :

Envoi par mail à J.C. PRADEAU Coordinateur National du Collectif : jcpradeau@orange.fr

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

Le Medef 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? "Aujourd'hui c'est le Medef qui inspire les thèmes des programmes pour les élections de la droite.

