



**Déclaration des élus C.G.T.  
Dassault Aviation et Dassault Falcon Service  
Au CCE du jeudi 12 juillet 2018**

Messieurs,

**FCAS-SCAF (développement/production/maintenance/démantèlement)**

Depuis un an, nous subissons une avalanche d'annonces concernant la défense française et européenne. Parmi ces annonces se trouve le projet d'avion militaire qui serait réalisé en coopération avec l'Allemagne. De notre point de vue, ce SCAF ou FCAS, Système de Combat Aérien du Futur, constitue une série de menaces potentielles : pour **nos emplois**, pour l'**entreprise** elle-même et de façon plus globale pour **notre défense nationale voire notre indépendance**.

Nous avons bien lu les raisons avancées par les instances politiques pour justifier cette coopération franco-allemande (coûts de développement partagés, série plus longue, élément essentiel pour l'Europe de la défense et pour le rayonnement de l'Europe dans le Monde...). Mais, toutes ces raisons ne lèvent pas les dangers que nous voyons, bien au contraire.

La maîtrise d'œuvre nous permet de réaliser une cellule conforme aux besoins, mais reste à savoir lesquels. Les États-Majors expriment déjà des besoins différents, voire opposés. Cela nous conduirait à réaliser plusieurs versions ou un avion type « mouton à cinq pattes », nous aurions un avion plus ou moins raté comme l'Eurofighter ou l'A400M.

En effet, la suite logique serait que la société leader désigné, Dassault Aviation, en soit responsable et les retombées négatives sur nos emplois ne tarderaient pas.

Nous lisons également dans la presse que le SCAF pourrait réduire les coûts de développement... Mais les expériences négatives sont maintenant trop nombreuses pour continuer de croire qu'une coopération puisse réduire les coûts : Jaguar, Tornado, Eurofighter, A400M, NH90 ont tous donné lieu à d'amères déconvenues sur les coûts.

Regardons ce que nous avons connu sur le Rafale. En effet, le Rafale dont le coût de développement a été tant commenté, s'est avéré, à l'usage, moins cher que l'Eurofighter réalisé à quatre pays.

Aucune des conditions à remplir n'est réunie et ne le sera probablement pas :

- Rien ne nous garantit de voir notre savoir-faire, unanimement reconnu, ne pas passer outre-Rhin à la faveur d'une coopération (les Allemands ne travaillent qu'à parité)
- Les États-majors de toute évidence n'ont pas les mêmes besoins.
- Le Parlement allemand et l'exécutif français ne sont pas du tout sur la même longueur d'ondes concernant les interventions extérieures, encore moins sur l'export de matériel.

- Rien ne nous garantit que ce coopérant réputé solide, sérieux... ne nous lâche pas au milieu du gué : souvenons-nous de la navette spatiale HERMÈS et de son coût...

En 1954, la **Communauté européenne de Défense** avait été rejetée par un vote de l'Assemblée Nationale en France. Alors, nous présenter, soixante ans après, l'Europe de la Défense comme une idée neuve, on peut espérer mieux.

Le pouvoir politique nous pousse dans les bras de cette Europe. Avouez qu'on peut se poser des questions.

Poursuit-il vraiment l'idée de développer notre industrie aéronautique ?

Ne poursuit-il pas plutôt d'autres desseins ?

À l'époque la CGT avait défendu le Rafale franco-français face à une coalition gouvernementale poussant de toutes ses forces vers la coopération.

Le gouvernement expliquait alors que la France ne pouvait plus faire seule, que l'on ne pouvait pas faire autrement, exactement comme aujourd'hui, et qu'il était insensé de penser le contraire. Au cours de cette longue bataille en faveur de l'avion franco-français, nos anciens en ont entendu de toutes les couleurs.

Compte tenu de ce que l'on sait maintenant, sur la réalité des coopérations, sur la valeur des déclarations des décideurs, vous comprendrez que nous ne pouvons plus avaler les couleuvres du genre : « la France est trop petite, trop pauvre... », même si elles viennent du Président de la République et de la chancelière allemande réunis.

La CGT est jusqu'à présent restée silencieuse sur ce sujet mais l'avenir de nos emplois en cette période de restructuration, de l'entreprise elle-même et de l'indépendance de notre défense nationale ne peuvent plus nous laisser spectateurs.

En émettant cet avis, nous estimons être dans notre rôle dans l'intérêt des salariés et la pérennisation de la société.

### **Plan de restructuration**

**Pour revenir à un sujet pour l'instant plus concret**, qui préoccupe quotidiennement plusieurs milliers de salariés et leurs familles, nous souhaitons maintenant faire un point sur votre plan de restructuration.

Si aujourd'hui, 880 familles attendent de votre part une réponse sur la décision prise pour un établissement, celui d'Argenteuil, les bouleversements que vous avez lancés, créent pour le moment plus de problèmes que de solutions.

En effet, afin d'éviter le fiasco du déménagement de la pyro à Martignas et Mérignac, nous souhaitons être clair dès maintenant sur les activités qu'il est important de conserver (et même de rapatrier dans le cas du 1-41 stade 1 et 2) sur le site d'Argenteuil ou d'Argenteuil bis :

**Rafale** : 1-25, 1-41 stades 1-2-3, aménagement, **Falcon** : T12 toutes versions, **Mais aussi les services mixtes** : tuyauterie, chaudronnerie, magasins, qualité, réception/expédition, centre de formation, conciergerie, crèche.

Le manque d'anticipation et de réflexion dans les déménagements actuels sont flagrants mais beaucoup de freins auraient pu être levés simplement en versant de l'huile dans les rouages, avec une communication plus claire et plus sincère prenant en compte les demandes des salariés concernés.

Les conditions de mobilité sont nettement insuffisantes.

Vous sous-estimez largement les difficultés rencontrées par les familles.

Quand certains directeurs ou chefs d'établissements qui gagnent plus de 15 000 € par mois nous expliquent « *qu'il faut être mobile, que la vie c'est comme ça* » nous ne pouvons pas l'accepter.

Oui la vie est facile quand on a les moyens, mais pour les autres tout est compliqué. C'est à vous d'accompagner les salariés, tous les salariés : ceux qui suivent leur activité, ceux qui restent sur le site, ceux qui sont contraints de se reconvertir et ceux qui décident de quitter la société.

Au-delà de la mise en œuvre de ce plan, la photographie à terminaison de notre entreprise nous alerte : La polarisation de la société entre 2 gros sites cumulant « gros » effectifs et « gros » salaires avec 7 autres sites de production de taille plus modeste est déjà en train de créer un déséquilibre social, source d'insatisfaction explosive. C'est vous qui avez créé le problème, c'est à vous de le régler.

Pour cela vous avez plusieurs leviers à votre disposition : une égale répartition des primes d'intéressement et de participation pour chaque salarié, un accord QVT plus ambitieux, ou même plus simplement des augmentations de salaires significatives.

Une autre demande, inlassablement défendue par la CGT, est une répartition plus équitable des budgets de CE.

Notre demande de répartition « à l'effectif » et non plus « à la masse salariale » nous semble aujourd'hui plus justifiée que jamais.

**Les écarts de masses salariales seront de plus en plus importants entre les établissements. Cela impose un rééquilibrage social. Nous vous alertons depuis de nombreuses années : la cohésion des équipes et le sentiment de bien-être au travail sont le fruit d'un équilibre qui se fragilise quand les inégalités se creusent.**

Nous terminerons cette déclaration par un mot sur les effectifs.

Vous aviez annoncé en début d'année la reprise des embauches mais nous ne voyons rien venir. Les rares embauches ne permettent pas le maintien des compétences. Vous pouvez nous dire qu'il n'y a aucun dogme sur le nombre de SF, mais à regarder les planches présentées à la dernière commission étude emploi, le maintien des effectifs ne semble pas être votre priorité.

Messieurs TRAPPIER et SÉGALEN, vous avez certainement su pérenniser financièrement la société mais industriellement parlant nous pensons que les risques encourus par la baisse des effectifs productifs Dassault sont démesurés.

Le nombre d'intérimaires présents sur nos sites de production est une bombe à retardement. Le travail sort, certes, mais le savoir-faire n'est plus entre nos mains, il se perdra définitivement quand les intérimaires signeront des CDI ailleurs.

Les dernières planches de production présentées, annonce une montée en cadence à la rentrée de septembre, mais comment le personnel va être formé alors qu'il ne reste que deux mois avant l'échéance ?

Allons-nous retourner dans nos travers, en laissant les malfaçons reprendre de plus belle ?

Sans vouloir noircir le tableau, nous pensons que la question du maintien des savoir-faire et compétences n'est pas encore aujourd'hui prise à sa juste mesure, une fois de plus tout n'est question que de volonté : les intérimaires/sous-traitants/prestataires sont là aujourd'hui, il ne tient qu'à vous de les embaucher afin qu'ils soient encore présents demain pour fabriquer nos avions.

### **Dassault Falcon Service**

Dassault Falcon Service filiale 100% Dassault Aviation, station majeure de référence pour l'entretien, les modifications, le dépannage, a toujours tenu le haut du pavé du côté de l'hémisphère Est.

Dassault Aviation, dans un but de satisfaction client a agréé nombre de stations dont certaines qui rivalisent avec DFS comme Jet Aviation en Suisse, 290 000 heures Falcon en 2017 versus aux 250 000 réalisées en 2016 progressant de 40 000 heures échappant à DFS.

Force est de constater qu'il existe un trop grand nombre de stations de maintenance agréées Falcon au regard de la charge d'activité MRO Falcon.

De ce fait, le client peut aisément mettre en concurrence ces différentes stations agréées Falcon, mettant à mal les charges et heures productives de DFS.

De plus, Jet Aviation station de maintenance agréée Gulfstream, Dassault-Aviation et Bombardier, vient de se faire retirer l'agrément de maintenance de ce dernier représentant un volume de 200 000 heures annuel.

À n'en pas douter Jet Aviation va tout faire pour combler cette perte de charge sur le Falcon au détriment de DFS.

Que compte faire Dassault-Aviation dans la pérennisation de la charge d'heures productives de DFS ?

Jet aviation s'est déjà positionné dans le secteur Asie en achetant Hawker Pacific.

Le marché de la MRO Falcon sur l'Asie représente 50 avions, à 90 % du 7X, et une dizaine d'appareils en commande.

Que compte faire Dassault-Aviation sur ce point ?

Nous pensons à la CGT qu'il est urgent que Dassault-Aviation redistribue les cartes des agréments et préserve la MRO pour DFS, tout comme elle l'a déjà fait dans l'hémisphère Ouest en détenant pas moins de 4 stations dédiées au Falcon.

En effet, tous les grands constructeurs se réapproprient la MRO, Dassault Aviation doit réagir rapidement tout comme Bombardier vient de le faire.

Argenteuil le jeudi 12 juillet 2018