



Entrée de DCNS au capital de STX ?

DCNS, la nouvelle bouée de sauvetage de l'État "apprenti-stratège"?

18 octobre 2016

Il semble que faire appel à DCNS, en sollicitant de sa part un rachat, ou une entrée au capital, d'un autre groupe, soit devenu une habitude. Ces dernières années, plusieurs dossiers ont amené l'État à solliciter notre entreprise dans ce sens. Avec dernièrement une certaine accélération comme si, en coulisses, des dispositions politiques poussaient les astres à s'aligner ???

L'argument est le même à chaque fois: *"Eviter de laisser partir des savoir-faire pour garantir la souveraineté industrielle de la France"*. C'est « visiblement » une nouvelle fois le cas avec la mise en vente de STX par le groupe Coréen STX Offshore & Shipbuilding.

Tout d'abord, il faut rappeler qu'à une époque STX s'est appelé Alstom. La France avait alors cédé un outil industriel qu'il considère aujourd'hui comme stratégique !

Il semble en effet juste de rappeler l'État à l'ensemble de ses responsabilités lorsqu'il cède aux exigences financières de certains, oubliant alors les intérêts du plus grand nombre. Une fois de plus, ce sont les salariés de ces entreprises et les contribuables qui trinquent dans une logique de nationalisation des pertes et de privatisation des profits.

Laisser des entreprises se faire déchiQUeter, et solliciter ensuite le contribuable pour réparer les dégâts, c'est une faute, voire une escroquerie !

La raison (devenue une rengaine !) de cette opération, serait que STX est la seule entreprise à pouvoir assumer la réalisation de navires militaires de fort tonnage. Il est un peu fort de café qu'on vienne aujourd'hui nous brandir cet argument, d'autant plus qu'il est faux!

Nous le réaffirmons, à DCNS nous avons encore les moyens de produire des navires militaires de fort tonnage. Il suffirait par exemple que l'argent destiné à entrer au capital de STX soit consacré à l'embauche, à la formation et à l'investissement industriel dans nos propres établissements.

En gros, plutôt que de nous empêcher de travailler, notre direction devrait œuvrer au renforcement de notre capacité à produire par l'investissement et l'embauche !

Au passage, il est stupéfiant de voir comment certains experts autoproclamés s'autorisent à dire et écrire qu'un second porte-avions ne pourrait pas rentrer dans les formes Brestoises de DCNS. C'est archi-faux ! Sauf à oublier que dans un contexte de Brexit, le prochain porte avion n'a aucune raison d'être Franco-Anglais et a donc très peu de raison d'être à propulsion classique...

Ces mêmes experts oublient alors bien vite de préciser que le prochain porte-avions qui, s'il voit le jour, sera sans doute à propulsion nucléaire et pourrait dès lors être judicieusement réalisé à Brest (dans l'établissement "qui a mis au monde le premier exemplaire"), du moins au regard des règles et standards actuels.

De plus, si second porte-avions il y a, il serait pour le moins judicieux de s'assurer de l'interopérabilité de celui-ci avec « son grand frère », le Charles de Gaulle.

Pour ce qui est de la garantie que pourrait représenter une entrée de DCNS dans le capital d'une entreprise, il suffit de regarder les faits...

DCNS reste-t-elle aujourd'hui un gage de stabilité ? La stratégie de l'entreprise et les politiques industrielles successives menées par les différentes directions ont fait la démonstration qu'en terme de filialisation, externalisation, recours au travail détaché, à la délocalisation des charges de travail, nos responsables ne se refusent maintenant plus rien...

Ce qui se passe avec notre activité Énergie Marine Renouvelable (EMR), menacée de filialisation totale, sous prétexte qu'elle ne relève pas de notre "cœur de métier" en est un triste exemple !

Pour finir, rappelons que la navale civile et la navale militaire sont deux domaines différents. Les produits finis ne sont pas les mêmes, et surtout, ils n'ont pas le même usage. **C'est pour cela que la Cgt dit et défend que les armes "ne sont pas des marchandises comme les autres".**

Se rappeler régulièrement qu'un porte-avions, une frégate, une corvette, un sous-marin, ne sont pas des machines comme les autres, c'est ce qui fait de nous des progressistes et surtout, c'est ce qui nous différencie des dangereux marchands de canons....

Dans l'état actuel du monde, n'y a-t-il pas lieu de s'interroger sur le fait qu'en 2014 les dépenses d'armement s'élevaient à quelques 1800 milliards de dollars ? Est-ce normal ?

Ce dont les deux composantes de la navale en France ont besoin, c'est une double ambition réciproque de maintien et de développement de leurs activités propres et socles, tout en contribuant à faire émerger, dans des activités voisines, des produits répondant aux besoins des populations.

Et pour finir...

Il y a quelques semaines, notre direction semblait "discuter" avec les Italiens dans le cadre d'une future alliance concernant la fabrication des navires de surface.

Comment ne pas voir dans de dossier STX, le cheval de Troie d'une opération mettant finalement en danger l'ensemble de l'activité de construction des bâtiments de surface militaires à DCNS?

Nous sommes par contre totalement convaincus que l'État, qui est responsable de cette situation, doit faire en sorte que cette entreprise revienne sous responsabilité et propriété françaises.

Reste que, la CGT rappelle à titre d'exemples qu'elle est en attente de nombreuses réponses de l'ensemble des pouvoirs publics et des collectivités :

- **Quelle réponse et quelle prise en compte de la proposition CGT d'un Pôle Public National de Défense ?**
- **A DCNS, quid d'une rencontre tripartite (État, DCNS, Syndicats) sur la stratégie, la politique industrielle et l'emploi à DCNS, dans la perspective d'un contrat d'entreprise engageant ?**