



Communiqué de presse De la fédération des travailleurs de la métallurgie CGT

Abandon du partenariat DASSAULT/SAFRAN : Un choix stratégique contestable...

Mercredi 13 décembre 2017, DASSAULT AVIATION annonçait mettre fin à son partenariat avec SAFRAN AIRCRAFT ENGINES. Le projet d'avion d'affaires FALCON 5X devait être équipé du moteur SILVERCREST (SAE: ex-Snecma). Cette décision est un échec pour l'aéronautique Française. Cette coopération des deux groupes dans l'aviation d'affaires offrait pourtant de belles perspectives avec un nouvel avion et un nouveau moteur.

les importants retards du moteur SILVERCREST ont imposé de repousser la certification du Falcon 5X, prévue initialement en 2015. DASSAULT a annoncé l'arrêt de son programme avec la résiliation de son contrat sur le moteur SAFRAN mais lance néanmoins un nouveau projet sur la base du Falcon 5X, plus long, et qui sera équipé d'un moteur Pratt et Whitney Canada, tout cela à l'échéance 2022.

De son côté, SAFRAN poursuit le développement du SILVERCREST afin d'équiper, en 2020 comme convenu, un futur jet pour l'avionneur - CESSNA (USA).

On s'interroge sur la logique de DASSAULT AVIATION d'abandonner la coopération avec SAFRAN sur le modèle type 5X/SILVERCREST pour 2020, alors qu'il relance un projet très proche pour 2022, mais avec un moteur PW Canada! Il semblerait que ce soit davantage un changement de positionnement sur le marché qu'un problème moteur qui guide l'avionneur DASSAULT. Ce choix aura nécessairement des impacts dans la filière aéronautique française.

Aujourd'hui, les causes des problèmes rencontrés par SAFRAN sur ce moteur sont connues : difficulté à mener de front le développement des 3 versions du moteur LEAP en même temps que ce nouveau moteur SILVERCREST. Egalement une sous-estimation des problèmes techniques, un manque de cohérence collective des équipes de travail, des délais trop courts en faisant confiance aux modèles numériques, les manques d'essais partiels. Ainsi depuis 2013, du fait de mauvais choix stratégiques, ces difficultés accumulées ont fait dériver les délais et les coûts de ce programme.

Pour autant, SAFRAN réussit pleinement avec le moteur militaire M88 et dans l'aviation régionale avec le SAM 146, deux programmes maîtrisés à 100% par SAFRAN, et au sein de CFMI (coopération avec General Electric) avec la famille CFM 56 et maintenant le LEAP équipant les A320 et Boeing 737. Des études et prototypes sont en chantier, pour l'avenir, comme l'open rotor ou un nouveau moteur civil à fort taux de dilution.

Même dans ce contexte difficile, SAFRAN doit relever ce défi d'une famille de moteurs dans l'aviation d'affaires, afin de conforter son rôle de motoriste majeur.

Dans un transport aérien mondial en forte croissance, les avionneurs et équipementiers donnent la priorité aux marchés financiers avec des annonces mirobolantes de rentabilité de 15 à 20%. Plus que jamais, les choix industriels doivent privilégier les compétences et le travail des salariés, respecter les impératifs techniques et les « règles de l'art », tout en maintenant un investissement de haut niveau concernant la recherche/développement.

La CGT Métallurgie réaffirme que la France doit conforter et développer ses atouts dans la filière aéronautique. Dans cette période de forte montée en production des programmes, il faut aussi préparer l'avenir. Cela nécessite des investissements importants, des embauches au-delà du seul renouvellement des générations, ainsi que des politiques salariales qui reconnaissent le travail et assurent des évolutions de carrières. Montreuil le 20 décembre 2017