



Fabriquer sur fonds propres, externaliser sans limite : la CGT alerte sur les choix industriels de Naval Group



À la suite des échecs commerciaux majeurs — perte du projet de vente de sous-marins au Canada et la non-attribution du contrat FDI en Norvège — la CGT a sollicité en urgence une rencontre avec les membres du Comité Exécutif de Naval Group. Ce contrat norvégien était en effet stratégique : il devait assurer la saturation du site de Lorient pour plusieurs années, garantissant ainsi une charge de travail stable et la pérennité des emplois locaux.

Cette réunion s'est tenue le 22 septembre dernier, en présence du PDG. Face à un Comité Exécutif (COMEX) campant sur ses positions, les représentants CGT ont réitéré leurs vives inquiétudes.

Plusieurs points critiques ont été mis en avant dont :

- **Le plan de charge** : À Lorient, l'activité s'effondre. À ce jour, seuls deux contrats subsistent : la FDI 4 Grèce (si elle est confirmée) et les FDI 4 et 5 françaises sur fonds propres. Cela représente un volume de travail en production jusqu'en 2026-2027, avec un rythme d'un bateau par an.
- **La perte de compétences** : Le sous-emploi prolongé menace la maîtrise des savoir-faire.

Paradoxalement, malgré la baisse de la charge, les managers de production maintiennent une cadence de fabrication de blocs correspondant à deux bateaux par an. Cette exigence, justifiée par la volonté de « tester les capacités » du site, se traduit concrètement par le maintien des postes en 3x8 et des heures supplémentaires — sans perspective de retour à une activité normale. La CGT a souligné l'absurdité de cette situation : non seulement la production n'est pas freinée, mais les salariés subissent une pression injustifiée, sans visibilité sur l'avenir.

La CGT a également rappelé que l'absence de fabrication de navires entraîne mécaniquement la perte des contrats de maintien en condition opérationnelle (MCO). Les conséquences de ces échecs commerciaux s'étendent donc bien au-delà de la seule production.

Dans ce contexte de sous-activité alarmante, la CGT a formulé des propositions concrètes pour relancer l'activité et préserver l'emploi sur Lorient:

- **La réinternalisation immédiate des 8 coques des MCMV** actuellement construites chez PIRIOU en Roumanie et rapatriées par remorqueurs vers les chantiers de Concarneau.
- **Le retour en interne de la charge externalisée** : aujourd'hui, près de la moitié des heures de travail du site de Lorient sont sous-traitées.
- **La fabrication des « bateaux gris » de la Marine Nationale** dans les établissements de Naval Group.
- **Le positionnement de Naval Group pour la fabrication des BGDM France en interne.**

Pourtant, malgré l'urgence de la situation, le Comité Exécutif ne semble pas inquiet : Aucune volonté de réinternalisation ou de rapatriement de la charge de travail.

La seule piste évoquée concerne la vente de bateaux au Moyen-Orient. Pourtant, plutôt que de rechercher des clients dans cette région, la CGT propose une stratégie de diversification. En effet, les personnels de Naval Group — des ouvriers aux ingénieurs — disposent des compétences pour concevoir et construire bien plus que des frégates fortement armées.

Des navires océanographiques pour explorer les fonds marins et soutenir la recherche scientifique.

Des bateaux-hôpitaux, qui permettraient d'éviter le déploiement coûteux et disproportionné d'un BPC pour des situations comme les cas de COVID en Corse.

Des patrouilleurs côtiers, adaptés à la surveillance des 5 500 km de côtes métropolitaines et des 14 500 km en Outre-Mer.

Des drones de surface, pour renforcer les capacités de surveillance et d'intervention en mer.

Cette diversification permettrait non seulement de préserver l'emploi, mais aussi de répondre à des enjeux stratégiques, environnementaux et humanitaires.

Depuis de nombreuses années, la CGT défend activement le projet de **déconstruction des navires de guerre** en France. **Déconstruire n'est pas moins noble que construire** : c'est une activité tout aussi essentielle, et surtout bien plus écologique et décarbonée en le faisant localement que d'expédier nos navires vers le Bangladesh ou Madagascar.

Pourtant, malgré nos arguments, nos propositions se heurtent à une **indifférence** du COMEX, balayées d'un simple revers de main. Naval Group mise aujourd'hui sur la production de sous-marins pour maintenir l'activité du site de Lorient. **La CGT le rappelle avec force : la vocation historique de Lorient reste la construction de bâtiments de surface, quelle que soit leur taille.**

Face à cette situation, une question majeure se pose : **quelles sont les réelles intentions de Naval Group pour ce site?** Et au-delà, quelle vision industrielle défend le groupe : **produire en interne ou externaliser massivement** ? Avec seulement **20 % d'ouvriers au niveau national**, la question de la maîtrise interne des compétences et des réalisations par les équipes de Naval Group devient légitime et urgente.

Le PDG nous a répondu sans détour que nous nous trouvons actuellement dans un cycle d'ingénierie d'où les recrutements d'Ingénieurs et de Cadres.

Pour ce qui est du nombre d'ouvriers, il a fait remarquer que l'entreprise restait vigilante mais qu'il fallait constater que nos programmes étaient livrés tant du côté de FDI que de SNA, on aurait donc, selon lui, un modèle qui tourne. Autant nous dire, circulez, il n'y a rien à voir et nous ne changerons pas de cap.

La direction **ignore délibérément** les avis et alertes des organisations syndicales. Elle est clairement dans une **logique de pouvoir verticale**, où la direction agit en "maître absolu" de l'entreprise, sans tenir compte des réalités du terrain ni des attentes des salariés.



fnte.cgt.fr



Pour la CGT présents :

Nicolas Le Nédic (DSC),
Jean-François Quiec (DSC),
Bruno Le Nezet (DSL Lorient)

