



TURBULENCES II

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

no 10

mai 2012

LE MOT DE LA PRESIDENTE

Le plan de Turbulences Tome II est adopté. Les premiers chapitres écrits sont intégrés. D'autres sont en cours d'achèvement. Le travail avance... Nous devrions pouvoir tenir nos délais : « prototype » de ce livre pour fin 2012 et impression courant 2013. Encore quelques hésitations, car certaines usines nous ont fourni plus de documents que d'autres. Exercice d'équilibre difficile à réaliser pour rester équitable envers tous!

L'épopée CGT Dassault, se poursuit. Des luttes importantes ont eu lieu chez Dassault fin 2011 et se poursuivent en ce printemps 2012. Les augmentations de salaire sont minimales par rapport aux dividendes distribués. La lutte de classe relatée par notre livre TURBULENCES n'est-elle pas de plus en plus d'actualité ? Le slogan « Dassault peut payer » est ressorti sur les banderoles. Nous ne doutons pas que les « Dassault » vont réussir leur lutte.

Bien cordialement.

Annie Gouesmel

POUR ACHETER LE TOME I

Écrire à l'adresse ci-dessus avec votre nom et adresse accompagnés d'un chèque de 20 € à l'ordre de : Association Histoire CGT Dassault. Notre secrétaire vous fera parvenir le livre. (Les frais de port sont compris dans les 20€)

POUR NOUS CONTACTER

Association Histoire CGT Dassault

12 rue de la République 92 150 SURESNES

Annie GOUESMEL 01 47 50 65 54
06 73 50 43 39

anniegouesmel@wanadoo.fr

Christophe LOPEZ 01 45 06 62 54

christophelopez@wanadoo.fr

Maurice LIEVRE 01 39 46 42 57

mauricelievre@orange.fr

Dominique RICHARD 06 77 21 84 45

dominique.richard59@wanadoo.fr

CONTENU DE CE NUMÉRO 10

- En page 2 et 3 nous retraçons en quelques lignes l'histoire de l'usine de SECLIN. Cette jeune usine vient de fêter ses quarante années. Son histoire syndicale a connu des heures de gloire qui méritent d'être contées.
- En page 4, des nouvelles des recalculés. Ces retraités privés soudain de ressource sur décision unilatérale de l'administration doivent faire appel à la justice avec l'aide de la CGT pour obtenir le rétablissement de leurs droits.

BERNARD MINGUY

Nous venons d'apprendre avec tristesse la disparition de notre camarade Bernard Minguy. Celui que nous appelions amicalement « la crevette » a marqué le mouvement syndical chez Dassault, à Argenteuil et dans tout le groupe Dassault.



Il fut un général toujours à la tête des troupes. Nous en voulons pour preuve ce 9 juin 1989 lors de la

manifestation des Toulousains au Salon du Bourget, où il n'hésite pas à affronter un cordon de CRS ! Résultat : un bras dans le plâtre.

Lui qui a tant lutté pour la retraite à 60 ans, nous quitte à 62 ans.

Nous présentons nos condoléances à sa famille.



MERCURE

Ces deux pages sur l'histoire de l'usine Dassault Seclin sont dues à notre camarade Pierre DAULAN retraité CGT de Dassault Seclin. Merci Pierre. Bien entendu vous pourrez retrouver une histoire plus complète de Seclin dans notre tome II.

Le lancement des usines dédiées à l'avion MERCURE date de 1970. L'usine Dassault SECLIN a commencé à sortir de terre en 1971. Un bureau d'études a été ouvert à DON non loin de Seclin, dans la banlieue de Lille. C'est là que furent réalisés les premiers recrutements de préparateurs et ingénieurs, chefs de service destinés à l'unité de production de SECLIN.

En 1972 il y eut les premières embauches sur le site même de Seclin.

L'ouverture de cette usine Dassault à Seclin est liée au lancement de l'industrialisation du programme MERCURE. En effet, pour répondre aux besoins de la production de la série Mercure Dassault fit sortir de terre quatre usines :

1. Seclin 40 000 m², 200 personnes en 1973 destinées à l'usinage des pièces nobles.
2. Martignas 24 000 m², 230 personnes destinées à la fabrication des voilures
3. Istres Montage Mercure 42 000 m², 350 personnes destinées au montage final
4. Poitiers 11 000 m², 90 personnes destinées au montage de tronçons.

La série du Mercure devait atteindre plusieurs centaines d'exemplaires voire 1500 si l'on en croit certaines déclarations du PDG M. Vallières. La réalité fut moins glorieuse comme on le sait : dix exemplaires vendus à Air Inter. La réussite technique se soldait par un échec commercial. Cela rappelle Concorde toute proportion gardée bien sûr. Les raisons ? La concurrence des Boeing 727 et 737 qui occupaient ce créneau des moyens courriers d'environ 150 places et qui étaient nettement moins chers : à l'époque, La compagnie nationale Air France ne voulait pas du Mercure.

LA CGT

Nos camarades du syndicat CGT d'Air France nous contactèrent à ce sujet. Une réunion se tint à la Belle Épine siège du CCE d'Air France. Nous avons fourni les réponses qu'ils attendaient pour répliquer aux objections faites par leur Direction. En particulier sur la soi-disant non-fonctionnalité des soutes du Mercure. C'était plutôt un prétexte.

Le gouvernement français avait décidé de confier les avions civils à la SNIAS (ancêtre d'EADS) et privilégiait l'A300 premier de toute la superbe série Airbus. Avec le recul ce fut un bon choix ; dommage pour tout le travail réalisé par les milliers de salariés Dassault. Finalement Dassault fut contraint d'arrêter les frais à dix exemplaires.

Revenons à l'usine de Seclin.

LE JEUNE SYNDICAT CGT DE SECLIN



En 1972, l'Union locale CGT de Seclin, diffuse un premier tract à la porte de l'usine. Ce tract cite en exemple les autres usines Dassault Aviation comme Saint-Cloud/Vélizy qui regroupent 4 500

salariés. Il met en avant les avantages acquis dans ces usines dotées d'une forte présence syndicale CGT :

- Salaires
- Prime d'ancienneté
- Treizième mois
- Couverture maladie et accidents du travail
- Avantage service militaire
- Congés payés et congés mères de famille
- ...

Les filiales « Mercure » comme Seclin n'ont pas droit à ces avantages sociaux.

Le tract de l'Union locale se termine par le souhait que ce premier contact avec les travailleurs de Dassault sera suivi d'autres. L'UL se déclare prête à aider les salariés de Dassault pour corriger cette disparité des avantages sociaux entre les usines Dassault Paris-province.

1973 : vague d'embauche à Seclin. L'effectif atteint les 200 personnes.

1974 : c'est une année très riche sur le plan syndical. Le syndicat CGT fait ses premiers pas. La Direction locale tente de l'étouffer par tous les moyens. Le jeune syndicat CGT de Seclin commence de harceler la Direction locale pour obtenir la parité avec les autres usines Dassault. La Direction rejette toute idée d'alignement des acquis sociaux du fait du statut de filiale.

LA LONGUE GESTATION

Ce dialogue de sourds va durer jusqu'à l'éclatement du conflit en 1976.

17 avril 1974. Enfin, une réunion est programmée en vue d'un accord d'entreprise GMA. Cet accord concocté par la Direction locale reste bien éloigné de l'accord en cours dans les usines Dassault de la région parisienne.

L'accord est paraphé par les autres syndicats.

La CGT ne signe pas. Comme toujours en pareil cas notre syndicat se retrouve seul.

Certes notre jeune syndicat a peu d'heures de vol, mais il ne manque pas de pugnacité. Il réengage le dialogue avec le personnel pour repartir à l'assaut.

Des camarades de la région parisienne, Fresneau et Mathieu viennent leur prêter main-forte.

Une année blanche s'écoule encore

LE CONFLIT ÉCLATE

5 Février 1976, le conflit éclate soudain. Pourquoi à cette date ? Probablement en raison d'un ras-le-bol qui a fini par gagner une majorité de salariés, en raison aussi d'un fort ressentiment d'injustice.

Au début, l'arrêt de travail ressemble à s'y méprendre à tous les autres qui l'ont précédé. Le mouvement est un peu désordonné, mais nos militants se sont aguerris, ils ont tiré les leçons des échecs précédents. Au lieu de rester isolés dans leur usine, ils utilisent les renforts de l'Union Locale et de l'intendance des autres usines Dassault.

Le journal local « la voix du Nord » relate jour après jour les faits marquants. Les titres sont évocateurs :

« La production a cessé à la GMA, une grande partie du personnel fait grève ».

Puis, l'idée fait on chemin que la Direction locale n'est qu'un paravent derrière lequel s'abrite le vrai patron : Marcel Dassault. Adressons-nous plutôt au Bon Dieu qu'à ses saints ! Allons voir Marcel Dassault.

Mercredi 25 février : « TOUS À PARIS » titre le tract CGT. Deux cars sont affrétés.

Dès lors, nos affaires se règlent assez vite. Marcel Dassault dicta ses ordres et nous étions alignés sur la région parisienne...



AUJOURD'HUI

La vie continue comme le montre la photo en haut.

RECALCULÉS

le journal

du Pays Basque
Euskal Herriko Kazeta

Pays Basque 18/02/2012

Les retraités "recalculés" continuent leur combat.



Vendredi matin, les retraités "recalculés" ont profité du fait que l'un d'entre eux passait en audience pour se réunir devant le tribunal de Bayonne.

"C'est pas parce que nous sommes en période électorale que la CGT va se taire", scande André Davant, responsable CGT, conscient que les mobilisations précédentes ont fait évoluer les choses, puisque plus de dix retraités ont été rétablis dans leurs droits.

Ce sont en effet une vingtaine de retraités en Pyrénées-Atlantiques qui ont vu remises en cause les clauses de leur départ en retraite sous le dispositif dit "Fillon" (régularisation des trimestres sur les longues carrières). "Avec la loi Fillon de 2003, des gens qui avaient commencé à travailler à 14, 15, 16 ans, ont eu la possibilité de partir en préretraites en rachetant des trimestres, par le biais du dispositif 'carrières longues'. On faisait valider ces rachats par l'Urssaf et la Carsat, anciennement la Cram", expliquait Claude Héguy, porte-parole des retraités recalculés, dans notre édition du 27 janvier dernier.

"Nous sommes très contents, même s'il reste encore sept à dix cas", a ajouté André Davant, distribuant une motion dans laquelle les recalculés des Pyrénées-Atlantiques et la CGT exigent "que tous soient pleinement rétablis dans leurs droits".

BORDEAUX MERIGNAC

Notre action avec les recalculés de la retraite continue avec la confédération CGT et le secteur retraite. A ce jour les Dassault Bordeaux ont réglé 13 dossiers sur 15 plus un extérieur à l'entreprise.

Ce premier succès sera fêté à l'UL CGT de Mérignac le jeudi 3 mai autour d'un apéritif offert par les retraités qui ont retrouvé leurs droits.

L'action sur les autres dossiers se poursuit.
(Communiqué Georges Gili 20 avril 2012)

ACTUALITÉS



La grande nouvelle est bien sûr le marché indien de 126 avions Rafale pour lequel Dassault Aviation reste seul en lice après l'élimination du concurrent Typhoon européen.

Chez Dassault, on évite tout triomphalisme, on s'applique à finaliser le contrat qui pourrait être signé dans quelques mois.

Une partie de ces Rafale (18) devrait être fabriquée, montée et livrée à partir des usines Dassault en France. Le reste de la commande (108 avions) serait fabriqué partie en France, partie en Inde.

C'est un marché total de l'ordre de 10 milliards qui se partagera entre Dassault Aviation (un bon tiers) Thalès, Snecma et les équipementiers.

La campagne de dénigrement du Rafale connaît une étonnante volte-face. La presse qui qualifiait naguère cet avion de « non vendable à l'export » qui voyait Charles Edelstenne sur un siège éjectable, tresse maintenant des lauriers à notre avion français et encense le PDG.

Du coup, le PDG a présenté les résultats 2011 avec une certaine jubilation. Le chiffre d'affaires à 3 305 millions € est en baisse, mais cela n'émeut personne.

Le carnet de commandes s'élève à 8 751 millions €

Le bénéfice net hors Thalès : 282 millions €

Le bénéfice net avec Thalès : 407 millions € (Dassault ne perdait pas le Nord en entrant au capital de Thalès)

En 2012 prévisions de livraison de 65 Falcon et de 11 Rafale

Côté social. Les négociations annuelles ont donné lieu à une manifestation monstre de toutes les usines sur St Cloud le 21 Mars 2012

