



TURBULENCES II

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

no 8

Octobre 2011

LA RENTRÉE

Finies les vacances. L'Association va reprendre le cours de ses travaux. Nous devons maintenant, selon l'expression des ateliers, « rentrer dans la moule ». C'est-à-dire commencer la rédaction du tome II de l'histoire de la CGT du groupe Dassault. Avons-nous recueilli assez de témoignages, de photos ... ? En ce domaine, il n'y en a jamais assez, mais la collecte a été tout de même bonne et surtout de qualité. Merci à tous nos correspondants.

Nous avons reçu également une commande groupée du tome I des anciens de Bordeaux. Une commande qui ne peut que nous réjouir.

Autre satisfaction, les colonnes de notre petit journal sont de plus en plus prisées, y compris par nos camarades actifs. Ceci au point que nous avons dû reporter certaines tribunes, faute de place. Nous espérons que ces contraintes matérielles ne décourageront pas nos chroniqueurs. Nous nous rattrapons dans ce numéro avec une contribution d'un ancien délégué CGT de l'usine de Toulouse aujourd'hui reprise par EADS.

Enfin, même si les travaux d'écriture sont lancés, continuez à nous envoyer tout témoignage, document ou photo que vous jugez utile à notre récit.

Bonne reprise à tous. Bonne lecture

Le comité de rédaction

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
01 46 26 89 76
dominique.richard59@wanadoo.fr

CONTENU DE CE NUMÉRO 8

En page 2 et 3 vous pourrez lire quelques souvenirs tirés de la documentation envoyée par A. Rumeau délégué CGT à Toulouse, depuis les années Breguet jusqu'aux années Dassault.



En page 4, nous donnons un bref aperçu de la situation économique et sociale de la société.

TOULOUSE

Nous avons reçu de la part de notre camarade Alain Rumeau, une très intéressante documentation sur l'usine de Toulouse. Une usine qu'il a bien connue puisqu'il y a été délégué CGT durant une bonne trentaine d'années. Une usine qu'il a vue passer aux mains de l'Aérospatiale, crève-cœur qu'il n'oublie pas ; et pourtant, 22 ans ont passé !

Notre camarade participe aux travaux de l'institut d'histoire sociale de Midi-Pyrénées sur l'usine Breguet Toulouse qui a une longue et belle histoire.

Nous ne pouvons en donner ici qu'un aperçu compte tenu des limites de notre journal. Mais, patience, les lecteurs du second tome de Turbulences auront tout loisir d'en savoir plus sur l'épopée des avions Breguet et des usines de Toulouse, Biarritz-Anglet-Parme et Vélizy.

Naissance

La société Breguet a une longue, très longue histoire. Quand, en 1911, Louis Breguet crée la société, Marcel Dassault est encore à l'école.

En 1914, création de l'usine de Vélizy jouxtant le terrain de Villacoublay. Puis ce fut la longue série d'avions dont certains sont passés dans la légende : le Breguet XIV, le « point d'interrogation ». Des hydravions, des hélicoptères, des planeurs ...

Breguet Le Havre est aussi entrée dans l'histoire, l'histoire syndicale au moins, puisqu'elle fut la première usine en France à déclencher une occupation d'usine le 11 mai 1936, pour protester contre un licenciement ...



Pendant la guerre 1939-1945

En 1939, Breguet rachète à Latécoère les usines de Toulouse, Anglet et Biscarosse.

L'histoire de l'usine Breguet Toulouse allait aussitôt entrer dans les remous de l'occupation allemande. Dès 1940, l'usine Breguet Vélizy est réquisitionnée par les Allemands. L'usine de Toulouse voit affluer les effectifs parisiens cherchant à échapper à la férule de l'occupant. En 1942, l'usine de Toulouse se retrouve en zone occupée et est contrainte de travailler (ou de faire semblant) sur les Junkers et autres Heinkels.

L'IHS Midi-Pyrénées dans sa chronologie intitulée « de Montaudran à Colomiers » écrit :

« Dans la clandestinité, la résistance s'est organisée, la CGT s'est reconstituée et participe au Conseil National de la Résistance. »

Effectivement, résistance il y avait puisqu'à la barbe de l'occupant l'usine de Toulouse abritait par exemple René Leduc qui mettait au point son statoréacteur (Mach 2) avec la totale complicité des ouvriers, techniciens ingénieurs et directeurs.

Après-guerre

Breguet Toulouse Montaudran va connaître des heures de gloire. Nous résumons ci-après les belles pages écrites par l'IHS Toulouse.

Dès 1945, un géant des airs pour l'époque, de 72 tonnes, était monté à Montaudran. Les routes du Gers voyaient passer d'énormes camions acheminant les éléments du Laté 631. Prémonitoire ?

En 1948, le plan Marshall de nos libérateurs n'irriguait pas vraiment les investissements aéronautiques il aidait surtout les importations US. L'action du personnel finit tout de même par aboutir : ainsi naquit le célèbre deux-ponts. On contourna aussi le plan Marshall et ce fut la naissance de l'alizé qui vola jusqu'à nos jours.

Années 1960, c'est la construction de l'Atlantic, en coopération européenne. Breguet fut en la matière un pionnier en coopération : Jaguar et Alpha jet

Breguet Toulouse : luttes sociales

En 1967, Dassault rachète Breguet et il s'empare de fait du Jaguar avion franco-britannique qui vient d'achever sa longue carrière et l'Alpha jet franco-allemand que le public applaudit encore lors de chaque démonstration de la Patrouille de France.



C'est l'époque des premières mises à la préretraite pour ne pas dire licenciements. Le personnel de Toulouse participe à tous les mouvements nationaux et régionaux en particulier quand il s'agit de défendre les emplois. La CGT s'honore d'avoir contribué au développement des écoles aéronautiques (génie mécanique, IUT techniques aérospatiales).

Toulouse Montaudran ferme, et l'activité est transférée sur Colomiers. C'est sur ce dernier site que vont éclater des conflits assez durs pour l'harmonisation des salaires Breguet-Dassault. Conflits victorieux puisque la Direction fut obligée d'accepter le rattrapage de 19 à 25 % d'augmentation !

L'usine Breguet a pour voisine et concurrente l'usine de la SNIAS-Aérospatiale-EADS. Le personnel des deux sociétés se regarde un peu en chiens de faïence. Et pourtant ...le 27 septembre 1974, apprenant une intervention policière à la SNIAS, la CGT mobilise sur le champ le personnel Breguet-Dassault et fonce sur l'usine de Saint Martin pour leur prêter main-forte. A. Rumeau nous dit : «Ce fut un tonnerre d'applaudissements qui nous accueillit.

Je m'en souviens encore, tout ému... »

Heures de gloire sociale

En 1975, des centrales syndicales signent une nouvelle convention collective avec le patronat. Nous avons raconté cet épisode dans le tome I. Il s'ensuivit un mouvement social de force 9 dans le groupe Dassault. L'usine de Toulouse y participa massivement et en récolta les fruits. Le constat de fin de discussion établi au cours d'une ultime négociation en présence de Marcel Dassault apporta au personnel de Toulouse des augmentations de salaires variant entre 12 et 15%. En 1979, toujours dans la dynamique du conflit victorieux de 1976 les toulousains sont toujours prêts à l'action. Les voici ci-dessous le 16 novembre 1979, bien décidés à accueillir Giscard qui est de passage à Toulouse. « Le plan Barre au placard » était le refrain le plus souvent entonné.



16 novembre 1979 - Giscard à Toulouse - Conflit de l'automne.

Heures moroses

Un vent mauvais se mit à souffler sur Toulouse. Le 20 octobre 1987 un CCE a lieu, malgré la perturbation engendrée par l'intervention massive du personnel des usines parisiennes, le couperet de Serge Dassault tombe : 1261 licenciements et quatre usines doivent fermer, dont Toulouse.

Pendant quatre ans les toulousains vont mener une guérilla de tous les instants. La fermeture aura lieu tardivement mais elle sera effective en janvier 1991. La bataille permit de sauver 430 salariés réfugiés à l'Aérospatiale, d'autres à la SIDMI, d'autres à la Sogerma. Il y eut même 120 ingénieurs sur le site pour le projet éphémère de navette Hermès. Puis, EADS a racheté l'usine.

Certes aujourd'hui, les vieux murs de Toulouse se consolent avec les magnifiques Airbus, mais ...

DASSAULT 2011

Les anciens destinataires de ce journal sont toujours intéressés pour avoir des nouvelles de la société. Bien sûr, ils reçoivent le Dassault information qui magnifie, à juste raison les productions de la société, mais qui oublie le personnel et les problèmes sociaux jugés trop terre-à-terre.

CCE

Lundi 18 juillet, s'est tenu le premier C.C.E comprenant les délégués de Falcon Service. N'oublions pas qu'il a fallu en recourir à la justice pour obtenir leur présence.

Le PDG, Charles Edelstenne, égal à lui-même, a prononcé son credo favori : « *Attention nous pilotons à vue* », « *les mois qui viennent seront cruciaux pour l'avenir* ». « *Il nous faut réussir le lancement du SMS* ».

Les plus anciens de nos militants retrouveront la tonalité, des discours qu'ils connaissent bien

Pour M Edelstenne, le C.C.E n'est pas un lieu pour débattre ni du social ni des salaires.

Rien ne change donc côté social, chez Dassault : ce n'est pas un bon sujet.

RAFALE – INDE : Le Rafale est « short listé », pour le contrat Inde. En face : le Typhoon. Le Rafale devrait gagner, mais Pour le contrat retrofit d'une cinquantaine de Mirage 2000, dix personnes seraient concernées pour un déplacement de 18 mois.

E.A.U : M Edelstenne nous tient le discours : *tant que rien n'est signé l'on ne peut rien dire, mais les négociations et les discussions continuent.*

BRÉSIL : Cela fait maintenant un an que les discussions se sont arrêtées. La nouvelle présidente, Dilma Rousseff, dit que l'achat d'avions de chasse pour son pays n'est pas une priorité. Les discussions reprendront en 2012.

nEUROn : L'assemblage final de ce démonstrateur, lancé voilà 5 ans, est arrivé à son terme. Le premier vol est prévu pour mi 2012 à Istres.

MALE : un drone (Medium Altitude Long Endurance) lancé en coopération avec B.A.E, (Grande-Bretagne) est en attente d'éventuelles commandes des décideurs (les États). Une maquette à l'échelle 1 a été présentée au Salon du Bourget.

FALCON :

2000 S : Cet avion d'entrée de gamme a été lancé dans ce 1^{er} semestre. Première livraison prévue début 2013.

SMS : La phase B de cet appareil commencée fin 2010 continue. La phase C prendra le relais en fin de cette année. Si sur cet avion, seule la direction connaît l'aspect final, aujourd'hui 1 000 ingénieurs travaillent sur ce projet, dans la société.

F 7X : Suite à l'incident sur un appareil en avril dernier, tous les vols (soit 112 appareils) ont été stoppés. À ce jour la totalité des vols a repris. Cet incident n'aurait, selon la direction, eu aucun impact sur la livraison ou les commandes.

FINANCES

Les geignements du PDG ne peuvent masquer l'insolente santé financière de la société.

Comme le montre le tableau ci-dessous, les résultats des cinq dernières années de Dassault Aviation sont en hausse. Chez Dassault Aviation une seule chose plonge, c'est malheureusement : l'EMPLOI.

Dassault Aviation	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires En millions euros	2853	3605	3540	2748	3551
Bénéfice distribué En millions euros	75	107	59	89	108
Effectif	8614	8430	8349	8362	8138

Où est-elle la société qui regroupait plus de 16 000 salariés ?

Alors la crise chez Dassault ?

Le carnet de commandes fin 2010 était à près de 9 milliards d'euros soit l'équivalent de trois années de travail d'avance. Mais chut ! N'en parlons pas, les négociations salariales approchent ...