



TURBULENCES

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

N° 26

Avril 2018

Mai 1968....Mai 2018.

50 ans déjà ! En 1968, le patronat, sous la pression des grèves, avait dû céder, bon gré, mal gré, des avancées sociales aux travailleurs (salaires, temps de travail, retraites, syndicats ...) Pour autant le capitalisme, durant ces cinquante dernières années a réussi à rogner une partie de ces avancées. Il vient de trouver un allié de taille avec le nouveau gouvernement Macron. Le programme de ce dernier : casse du code du travail, casse du statut des cheminots... provoque un mouvement social d'ampleur.

Retraité-e-s, fonctionnaires, cheminots, salariés d'Air France, salariés des EHPAD et des hôpitaux, éboueurs, salariés en souffrance dans une multitude d'entreprises, étudiants, sans emploi... se retrouvent pour lutter, en ce début de printemps 2018 pour stopper la casse sociale et ouvrir la voie d'un avenir meilleur.

La SNCF est en pointe dans ce combat pour défendre le service public, pour défendre son statut, pour défendre des transports écologiques. (C'est une aberration écologique de mettre toujours plus de camions sur les routes.)

Les « réformes » du gouvernement sont censées préparer l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Il s'agit d'un choix politique de sacrifier le service public de transport.

Les Anglais qui ont testé ce choix avant nous ont abouti à un fiasco. Ils réclament aujourd'hui la nationalisation de leurs chemins de fer.

Chez Dassault aussi des mouvements, des grèves sont en cours pour faire avancer les négociations sur les augmentations de salaire, entre autres.

Ci-dessous revendication de salaire :

« 6% d'AG pour tous OUI c'est possible !!! Cela représente pour un salarié à 2000 €, 120 € d'augmentation. Est-ce vraiment utopique pour une entreprise comme Dassault dont les PDG et mandataires sociaux se sont augmentés de 290 % en 8 ans. »

Nous vous proposons dans ce journal un retour sur le mai 1968 des Dassault St-Cloud. Immense lutte, avec occupation d'usine qui s'est terminée avec de nombreux acquis sociaux.

Notre Association est là pour en témoigner : ces avancées exigent de se rassembler, de s'organiser. Le syndicat CGT est à votre disposition.

Au sommaire de no 26

Pages 2 à 7	Mai 68 Dassault Saint-Cloud
Pages 7-8	Hommage à Claude PELTIER
Page 9-10	Falcon 5X – 6X RAFALE
Page 11	Livre les 78 de la SNCASO
Page 12	Livre de S..BOUCHENY
Page 13-14	Bons de commande

Pour nous contacter

Annie GOUESMEL 06 73 50 43 39
anniegouesmel@wanadoo.fr

Christophe LOPEZ 01 45 06 62 54
christophelopez@wanadoo.fr

J.-P. BOUCHET LANAT 06 12 13 64 05
bdb2@wanadoo.fr

Notre site : www.histoirecgt Dassault.com

1968 *Dassault St-Cloud*

1968 : LE PRINTEMPS chez Dassault St-Cloud

Mai 68 n'arrive pas comme un coup de tonnerre dans un ciel serein. Depuis le début de mai, les événements de Nanterre et du Quartier Latin battent leur plein. À la mi-mai, les affaires tournent au vinaigre entre étudiants et CRS. Les pavés volent, les vitrines explosent, les arbres, tronçonnés, tombent au travers des rues. Des étudiantes et étudiants vont se faire tabasser, piétiner. Face à ces violences policières, les syndicats sortent de leur réserve. Ils décident de prêter main-forte au mouvement étudiant. Il y a de grandes manifestations contre la violence et la répression. Mais les syndicats lancent surtout un grand mouvement revendicatif sur le pouvoir d'achat, les libertés syndicales, la réduction du temps de travail.



La porte massive de l'atelier ouvrant sur les quais de la Seine convient très bien pour afficher nos revendications à la fois sociales et politiques.

ÇA TOMBE BIEN : NOUS AVONS UN PASSIF

Dans la classe ouvrière, l'ambiance du moment est à l'action. Les ouvriers de Bouguenais occupent l'usine de Sud Aviation, dans la banlieue rouge de Nantes, depuis le 14 mai, pour une question de baisse de salaire due à une réduction d'horaire. Le 15 mai, les ouvriers de la chaîne de Renault Cléon occupent l'usine et sequestrent leur Directeur. Ils veulent travailler 40

heures par semaine sans perte de salaire et avoir un minimum garanti de 1000 F par mois. La nouvelle se répand aussitôt et donne des idées à tous les salariés de France.

Chez Dassault, nous sortons de la très longue grève des usines bordelaises de 1967. Une grève très animée : les ouvriers jouent du tam-tam en cadence sur les tôles de récupération. Le fameux « pan pan et pan pan pan » dure des heures. Lorsqu'il s'arrête, c'est pour céder la place à un chant choral sous les voûtes de la cathédrale de l'atelier central bordelais. Les usines parisiennes ne sont pas en reste, même si la revendication centrale des Bordelais est la parité des salaires avec les Parisiens. Au prix de plusieurs mois d'actions soutenues, nous forçons la direction à faire des concessions importantes. Cependant, il reste pas mal de revendications non réglées. Le mécontentement couve.

Alors ce 17 mai 1968, une assemblée générale réunit le personnel Dassault Saint-Cloud devant l'ancien restaurant d'entreprise de l'époque, c'est-à-dire entre les deux bâtiments des bureaux d'études dits série et prototype. Les délégués présentent les revendications en suspens. L'une d'elles consiste à réduire la semaine de travail de 56 heures à 45 heures : rien que cela !

Notre dirigeant syndical, Serge Mathieu, prend la parole et présente sobrement les problèmes. Effectivement, c'est de l'assemblée qu'une voix s'élève, comme nous le raconte Claude Peltier, témoin de ces moments :

« Alors quoi ! Nous avons toujours été à la pointe du combat et nous n'allons pas faire comme les autres ? Je demande qu'on vote sur l'occupation de l'usine !

Il a raison ! Votons sur l'occupation, renchérissent des dizaines de voix.

Une immense majorité des présents lève la main en faveur de l'occupation. Je pense que cette proposition émanant de la base a eu plus d'effet que venant du leader CGT. C'est ainsi que les choses se passent un peu partout en France. Les observateurs plus ou moins bienveillants à notre égard diffusent l'idée que nous sommes débordés

1968 Dassault St-Cloud

par la base. Or, pour ce qui nous concerne, cette décision émanant de la base nous va très bien. Elle nous met à l'abri du reproche permanent qui nous est fait de pousser les ouvriers à la grève à des fins politiques.

Bref, il est à peu près 17 h 30. La décision prise, les délégués se rendent dans les différents services et ateliers pour annoncer au personnel encore présent que l'usine est occupée et ils les invitent à partir, afin que l'on puisse sécuriser l'ensemble de l'établissement.

Comme d'habitude, nous convions tout le monde à venir s'exprimer à l'assemblée générale, mais beaucoup de salariés du Bureau d'études rechignant à se mêler au personnel de l'atelier restent au travail. Pourtant, une fois la décision d'occuper et d'assurer la sécurité prise à une immense majorité, il leur est difficile de s'y opposer vraiment »

SÉCURISER

Sécuriser, c'est facile à dire, mais pas facile à faire...

L'usine de Saint-Cloud représente dix-sept corps de bâtiments disséminés sur les deux communes de Saint-Cloud et Suresnes sur une distance équivalant à cinq stations de bus ! Très précisément : 61 000 m² avec 2 900 salariés. Pourtant, dès le soir même, nous parvenons à verrouiller, sécuriser, tous les bâtiments, sans exception. Tout est sous le contrôle du comité de grève. Ce dernier donne une seule consigne : entretenir et protéger l'outil de travail, jour et nuit. Beaucoup de grévistes volontaires accompagnent les délégués syndicaux durant les tours de garde.

La grande majorité du personnel approuve l'action même si elle ne s'en déclare pas ouvertement partie prenante.

Partout, les grévistes font preuve d'un grand esprit de responsabilité pour assurer la sécurité et le maintien en fonctionnement de l'outil de travail. Sitôt l'assemblée dispersée, les ouvriers rentrent dans l'usine, nettoient les machines, balayent les copeaux, mettent tous les dispositifs



Cuvillier, dit Riton, plante le drapeau rouge sur le toit de l'atelier. Tout un symbole : l'usine est à nous !

en arrêt et sécurité. Par ailleurs, le comité de grève dès le lendemain autorise le directeur du contrôle, à effectuer une visite générale afin de ne laisser échapper aucune situation dangereuse. À l'issue de ce contrôle, ce directeur déclare que tout est parfaitement en ordre. N'oublions pas que nous sommes dans une entreprise travaillant pour la Défense nationale et, qu'à l'époque, le grand atelier des bords de Seine est plein de Mirage.

Au fil des jours, l'occupation prend son rythme de croisière. Nous instaurons des tours de garde afin de ménager nos forces.

« Personnellement, dit Claude Peltier, je vais passer dix-sept jours, en particulier dix-sept nuits, à monter la garde. Au début, nous dormons dans les salles de conférences, ensuite nous installons des lits au Comité d'Établissement. En fait, nous sommes moins tranquilles qu'au travail. Nous devons faire des rondes pour la sécurité. Nous devons préparer les informations destinées au personnel. Nous devons surtout assurer l'intendance, les repas pour tous les occupants, ce n'est pas là le moindre de nos soucis. Afin de régler ce dernier problème, nous décidons de prendre possession du restaurant d'entreprise »

Cependant, le restaurant n'est pas le seul point névralgique. Dès le soir du 17 mai nous prenons

1968 Dassault St-Cloud

le contrôle du standard téléphonique. Mais nous n'y connaissons rien. Comme d'habitude, en quelques heures la débrouille fonctionne : l'un d'entre nous a une sœur qui... bref, le standard fonctionne à merveille dès le lendemain.

« Ils se croient chez eux » fulmine encore Serge Dassault, en 2002, dans sa biographie présentée par Claude Carlier. Il enrage de voir des intrus arpenter la propriété, qui ne lui appartient pas encore...



Le comité de grève s'ingénie à assurer une ambiance joyeuse dans la digne tradition des aînés de 1936. Atlan, un ingénieur du bureau d'études, au demeurant copain de Claude

Luter, vient avec son orchestre de jazz : il fait un tabac.



L'Humanité est affiché chaque jour sur les murs de l'usine. Cette pratique survivra longtemps après 1968.

À cet endroit exact, se trouve maintenant un immeuble moderne de verre et d'aluminium abritant la direction Dassault.

Imaginez la tête des hôtes de ces lieux s'ils voyaient un jour reflourir l'huma sur les façades austères de la rue Palissy !

Et les revendications dans tout cela ? Nous consacrons de nombreuses réunions à les mettre au point .

Au cours de ces réunions, ouvertes à tout le personnel, interviennent régulièrement des contradicteurs, émissaires de la direction, venant contester le bien-fondé de nos discours. Le dialogue de sourds est du genre :

— *Vous allez tuer la poule aux œufs d'or avec vos revendications. La société ne le supportera pas et nous perdrons nos emplois...*

— *Dassault fait des milliards de bénéfices. Il peut payer. Ce que nous demandons ne va pas lui tomber sur le pied... Et puis vous, les directeurs, vous êtes mal placés pour nous donner des conseils avec les salaires dont on vous gave...*

L'histoire a montré que nous avons raison. Les augmentations de salaire, qui paraissent hors norme, la réduction du temps de travail, qui semble déraisonnable, vont s'appliquer sans que la société en souffre. Au contraire Dassault Aviation fait en 1968 un bilan excellent : 10 % de plus en chiffre d'affaires et des bénéfices plus que doublés par rapport à 1967 !



Eh hop ! Dassault peut payer, tout simplement.

1968 Dassault St-Cloud

La négociation finale se tient dans la salle de réunion de la Pointe Haute. Il n'y a que quelques délégués en séance. Pourtant le bruit de l'affrontement Syndicat Direction parvient jusqu'aux grévistes à l'extérieur.



« On entend tonner Vallières, se rappelle l'un des auditeurs : on arrête tout... Allez chercher à boire... Apportez une caisse de bière... Un moment après, sa voix résonne à nouveau, votre barbe ne me fait pas peur, monsieur Eyrier ! »

René Eyrier.

Il est vrai que Vallières n'est pas le premier venu : résistant, passé par l'Espagne pour rejoindre Londres et revenir parachutiste dans l'armée de libération ; comme Henri Déplante, une autre figure de la société. Mais il est tout aussi vrai que, parmi les nôtres, il y a des hommes de même trempe : Loïc Lenne, des brigades internationales : quatorze jours embourbé dans les égouts, pendant la guerre d'Espagne. Winckler, dont nous parlons au chapitre I, rescapé des camps de la mort autrichiens et l'ami Wyss. Et beaucoup d'autres.

Alors cahin-caha, la négociation va avancer et se conclure. Pour la finale, la rue Bernard Palissy, une rue sans joie, comme nous disons, est noire de monde. Une foule immense se presse entre les deux ateliers pour écouter notre cher commandant de bord, Serge Mathieu qui énumère, du haut de la tribune, la liste impressionnante des acquis.

Au sortir des mouvements sociaux de 1967 et 1968, les salariés de Dassault voient leurs rémunérations grimper de 18 % et pour certaines catégories de... 25 % ! Le travail du samedi ? Fini. De 56 heures, la semaine de travail tombe à 47 heures. Désormais les heures supplémentaires bénéficient d'une majoration de 250 % si l'on inclut la récupération.

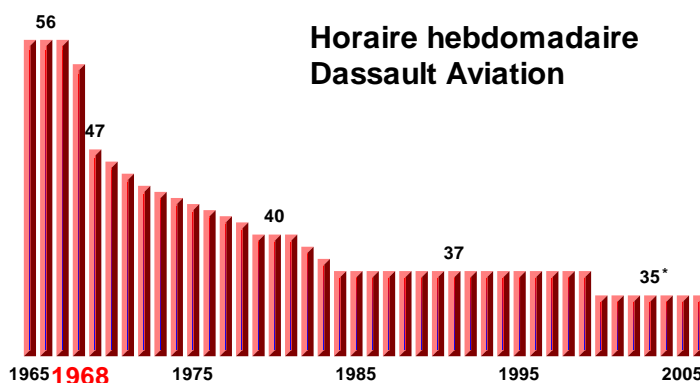
En 1967, première salve pour la réduction du temps de travail, chez Dassault, tirée à partir des usines bordelaises.

L'accord de 1968 prévoit la réduction immédiate du temps de travail et le retour aux quarante heures hebdomadaires par réductions successives jusqu'en 1978.

Tout ceci sans perte de salaire.

Puis en 1982 François Mitterrand, sur la lancée de son élection, décide que le temps de travail passera à 39 heures par semaine payées comme 40.

Puis, un accord interne prévoit la réduction d'horaire de 39 à 37 heures hebdomadaires en 1984. La CGT ne signe pas cet accord, car la réduction d'horaire n'est pas entièrement compensée. La non-compensation est



justifiée par la « garantie » de maintien de l'effectif. Nous avons vu ce que cela a donné : l'effectif a été réduit de moitié.

Enfin, plus récemment, les fameuses 35 heures de M. Jospin d'où nous viendraient tous nos maux... mais c'est une autre histoire.

(*) La loi sur les 35 heures a été appliquée avec deux forfaits chez Dassault :

- Forfaits horaires de 35 heures (ouvriers et employés)
- Forfaits-cadres qui permettent tous les dépassements.

1968 Dassault St-Cloud

C'est unique jusqu'à ce jour dans les annales des acquis sociaux de France. Dans sa majorité, le personnel souhaite s'en tenir là. Il est certain d'une chose : le meilleur pour lui est d'avoir un syndicat rouge solide face à un gouvernement et un patronat de droite.

LE « CHIFFON ROUGE » DE LA LIBERTÉ

Puis, nous devons récupérer l'immense drapeau rouge flottant au sommet de l'usine. Nous le descendons soigneusement, ensuite nous le découpons en petits morceaux que nous distribuons aux amateurs de souvenirs. On dit que les petits bouts ont encore fait beaucoup d'autres petits bouts pour satisfaire la demande.



C'est notre camarade Gherisi Salem.

Tout cela donne naissance aussi à « Notre force » un petit film de 30 minutes, réalisé par ceux qui vont former le groupe audiovisuel du Comité d'établissement avec notamment Guy Téhet, aujourd'hui disparu, Leboeuf, notre photographe de 68, Philippe Bertrand et Christophe Lopez. Ce film est à votre disposition dans le tome II de Turbulences que nous vous proposons à la fin de ce Journal.

Vote pour la reprise du travail. Bernard Palissy juin 68



C'est cela notre Mai 68, chez Dassault Saint-Cloud.

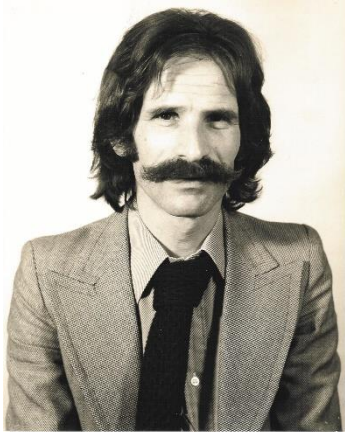
Certains vont vite nous reprocher à la CGT et à Georges Séguy en particulier de ne pas aider à la prise de pouvoir. Un pouvoir qui est, à portée de main, d'après ces révolutionnaires ! À tort. À l'échelle nationale, comme à l'échelle de notre syndicat on a bien compris que le mouvement du printemps 68, chez les ouvriers, est revendicatif.

Dans les Facultés, certains du monde estudiantin rêvent peut-être d'une prise insurrectionnelle du pouvoir, pour une utopique Société Nouvelle. Mais, dans le monde du travail, on pense surtout aux fins de mois et au temps libre.

Les slogans du 27 mai au stade Charlety « Révolution sociale », « Pouvoir ouvrier » apparaissent donc chez nous, au mieux comme une douce « illusion lyrique », au pire, comme un non-événement !

Homage aux camarades disparus

Homage à notre camarade Claude PELTIER



Pour tous les camarades de la CGT, cette fin d'année 2017 a été marquée par une triste nouvelle : la disparition de Claude le 30 décembre.

Que sa famille et son épouse Claudine trouvent, ici, avec cet hommage, l'assurance de nos pensées les plus affectueuses.

Nous devons beaucoup à Claude. Nous voulons rappeler qu'il fut à l'origine des grandes initiatives ayant marqué l'avenir social de la société.

Comment pourrions-nous oublier la construction du centre socioculturel dont bénéficient depuis trente ans, les trois mille salariés de l'usine Dassault Saint-Cloud ?

Revenons un instant en avril 1978. Ce début de printemps sera un point d'orgue dans l'histoire de l'usine de Saint-Cloud. Notre camarade Claude avait convaincu les élus du personnel, non sans mal, de la nécessité de reconstruire un nouveau bâtiment au lieu et place des vieux locaux du 12 rue de la République. La responsabilité lui en a été attribuée. C'était une tâche considérable : des milliers de m² sur plusieurs niveaux en étages et en sous-sol, avec un sol que la Seine, toute proche, avait tendance à infiltrer... Ce fut, pour Claude, 36 mois de labeur, de soucis, de galères et de nuits à mal dormir. Comme il voulait que cette nouvelle construction réponde aux besoins et aux vœux du personnel, il mit dans le circuit les dizaines de salariés responsables des diverses sections (sport, loisirs, culture...). Cette démocratie ne fut pas de tout repos surtout quand on sait que le budget global n'est pas élastique. Bref, rien ne pouvait décourager Claude. Il avait reçu une mission, il allait la mener à bien dans l'intérêt de tous.



Les plus anciens d'entre nous se souviennent encore du jour « J ». Le jour où le nouveau CE a ouvert ses portes. Sur le haut des marches de l'entrée, Claude Peltier, élu CGT et secrétaire du Comité, regarde avec une pointe d'émotion et d'étonnement la foule des salariés de l'usine. Il conclut sa brève prise de parole par ces mots : « *Entrez... vous êtes ici chez vous !* »

En fait, ces quelques mots traduisent les qualités humaines de notre copain, faites d'empathie, de générosité, bref de vraie humanité.

Alors, par grappes, en discutant, les nouveaux « propriétaires » ont gravi les marches du perron et entrèrent pour inaugurer « leur maison » : 4000 m² équipés de bureaux d'accueil du personnel pour les services sociaux, culturels, sportifs et de loisirs. Sans oublier les nombreuses installations correspondant aux activités, aux violons d'Ingres des uns et des autres.

Ébahi, le personnel découvre un vrai « palais social ». Un quotidien parlera même de petit Beaubourg. Il faut dire que Claude avait des goûts d'avant-garde. Il avait fait adopter des couleurs mauves à tons dégradés, pour l'extérieur du bâtiment. On ne pouvait passer dans la rue sans le remarquer.

Notre copain Claude c'était une idée nouvelle chaque jour. Un foisonnement d'idées faites d'imagination, de foi qui soulève les montagnes, d'audace, de nouveautés dérangeantes, de remise en cause, de folles interrogations.

Nous avons en tête des dizaines d'exemples où son esprit entreprenant a laissé des traces durables au CE, au bénéfice du personnel. Citons-en quelques-unes au hasard : Maquettisme, aquariophilie, radio amateur, plongée sous-marine, gymnastique, géologie, astronomie... Il faut ajouter à cela la création du club Dassault

Homage aux camarades disparus

Sports regroupant une trentaine de pratiques sportives. Il fut relayé, dans ce domaine, par de nombreux militants tous passionnés et compétents.

Ajoutons encore le centre de loisirs de Breuipont au bord de l'Eure, qui répondait à la demande des pêcheurs, nombreux à l'époque. 26 hectares, un étang poissonneux, une merveilleuse maison de campagne. Les ouvriers ayant connu cette époque, en parlent encore les larmes aux yeux.

Ajoutons enfin l'inoubliable section audiovisuelle. Entouré d'une petite équipe de « mordus », Claude en a été longtemps le chef d'orchestre. Leur domaine était la grande salle, dite polyvalente, au fond de laquelle se trouvait leur « royaume » : la cabine dotée des équipements les plus modernes.

Le Comité d'établissement était devenu une véritable PME où travaillaient, en permanence, une trentaine de personnes chargées de l'administration des voyages, des vacances, des sports et des loisirs... On imagine aisément ce que la mise en route de cette formidable machine a demandé d'énergie, de souplesse autant que d'autorité, à notre copain.

Fait notable, malgré les lourdes responsabilités qui pesaient sur ses épaules, notre copain Claude n'oublia jamais qu'en plus du rôle social, le Comité doit remplir son rôle économique. Selon son habitude, il ne barguigna pas : il embaucha un jeune économiste. Ce dernier fut immédiatement chargé d'éclairer les élus sur le problème de l'avion de défense RAFALE. En particulier de fournir les éléments de jugement entre le projet « coopération européenne » et projet « franco-français ». Une contribution fut ainsi apportée au RAFALE français dont la société et le personnel bénéficient largement aujourd'hui.

À peine son œuvre achevée, mise en route, rodée, sur l'usine de Saint-Cloud, Claude fut muté avec son service à l'usine de Vélizy qui était de taille plus modeste. Il en fallait plus pour le déprimer. Avec une équipe de camarades, dont certains étaient à peu près de la même trempe que lui, il contribua à l'installation d'un syndicat solide et efficace sur le site de Dassault Vélizy. Ce fut une nouveauté sur cette usine qui connaissait un certain endormissement depuis quelques années.

Nous voudrions terminer cet hommage, trop bref, en rappelant une des heures mémorables au Comité de Saint-Cloud. Claude avait réussi, au Salon du Bourget, à prendre contact avec la délégation russe et, à obtenir qu'un de leurs membres vienne au CE répondre en direct aux questions du personnel. Et là : énorme surprise. Ce fut BÉRÉGOVOY, le général cosmonaute, directeur des vols à Baïkonour qui vint répondre, en personne, à la curiosité du personnel.



Pour la petite histoire, la Direction de l'établissement qui regardait d'ordinaire, nos activités avec un peu de condescendance, demanda à notre copain Claude si elle pouvait offrir le déjeuner.

Claude n'allait pas bouder son plaisir. Il répondit que c'était là une bonne idée. Ce fut un repas mémorable. Claude savourait ce moment, au milieu d'un cosmonaute russe et des directeurs de

chez Dassault, parlant des Yaks, de l'escadrille Normandie-Niemen. Tout ceci en pleine guerre froide : pas mal non ?

Dans cet adieu, que pouvons-nous dire d'autre à notre camarade Claude que : MERCI ?

Et, si un jour on devait donner un nom au centre socioculturel de Saint-Cloud, souhaiter qu'il s'appelle : centre socioculturel Claude PELTIER ?

Falcon 6X

ACTUALITÉ FALCON



Disons-le sans ambages, la formule classique de la presse : « Le 5X est mort, vive le 6X » nous laisse tout de même un goût amer d'échec. Un échec pour l'industrie aéronautique française représentée en l'occurrence par Dassault Aviation et Snecma (Safran Aircraft Engines).

Rappelons quelques dates ponctuant la longue carrière chaotique de ce couple Avion-Moteur connu d'abord sous le nom de SMS et qui devient le projet Falcon 5X.

L'aventure commence en 2006. Charles EDELSTENNE dévoile le projet SMS (Super Mid Size). Un avion grand confort, dont le prix bien ajusté est établi pour récupérer une part du marché sur lequel lorgne le concurrent américain Gulfstream avec son G550.

En 2007, peu d'informations filtrent sur ce SMS. On apprend seulement qu'il sera motorisé avec de moteurs Rolls Royce RB282 en cours de développement. Il répond aux performances nécessaires à haute altitude (50 000 pieds)

Durant cette période, Snecma poursuit la mise au point d'un réacteur (Silvercrest) dont la poussée correspond à celle d'un avion d'affaires de la taille du SMS

En 2010, Dassault commence à lorgner sur ce Silvercrest qui paraît très prometteur.

En 2013, à Las Vegas, Salon de l'aviation d'affaires, Dassault annonce que le Falcon 5X sera motorisé avec deux moteurs Silvercrest (Snecma) répondant mieux à l'avion que les Rolls ... L'entrée en service est fixée à 2017.

En 2015, Snecma détecte une série d'anomalies sur son Silvercrest lors des essais. Retards.

En 2016, la certification prévue initialement pour 2015 est reportée en 2018.

En 2017, Dassault enregistre des annulations de commandes de son 5X. Le premier vol de l'avion a lieu avec un moteur Silvercrest provisoire, dont les performances en altitude ne sont pas conformes. Rien ne va plus.



Le 13/12/2017 Dassault entame la rupture du contrat avec Snecma. Il annonce le lancement du Falcon 6X motorisé cette fois avec des moteurs Pratt & Whitney. Le 6X sera un peu plus long que le 5X, il aura la même voilure et bénéficiera du même confort. Sa certification est prévue pour 2022. Avec le Falcon 6X tout semble remis sur les rails. Seule ombre au tableau : Gulfstream, éternel concurrent de Dassault, aura pris quatre ans d'avance et pas

mal siphonné le marché des 5 500 NM d'autonomie.

Dès le début du programme Falcon 5X en 2006, Charles Edelstenne, face aux déboires rencontrés avec les fournisseurs, avait fait cette déclaration prémonitoire :

« Je suis très inquiet sur le futur des industries comme la nôtre. Le jour où il n'y aura plus de technique, on aura de très gros ensembles cotés en Bourse qui ne sauront plus sortir de produits. »

Les salariés Dassault, avec le Falcon 6x vont relever le défi technique une fois de plus et le gagner.

Rafale et le Futur Avion De Combat

ACTUALITÉ RAFALE

Un nouveau contrat de 12 RAFALE vient d'être signé par le QATAR s'ajoutant au contrat de 24 RAFALE déjà signé en 2015.

Le carnet de commandes export du RAFALE grossit : les 36 avions du Qatar s'ajoutent aux 24 de l'Égypte et aux 36 commandés par l'Inde.



C'est donc au total 96 Rafale qui ont été commandés à l'export.

En ce début 2018, huit avions ont été livrés à l'Égypte. Reste donc à livrer à l'export : 88 Rafale.

Au total, les commandes françaises sont de 180 Rafale dont 149 déjà livrés. Reste donc à livrer 31 avions.

Côté Falcon, à la suite des mésaventures du Falcon 5X ajoutées à un marché anémique dans l'aviation d'affaires, le carnet de commandes, en ce début 2018 est de 52 Falcon.

Le RAFALE apparaît donc comme un sérieux ballon d'oxygène pour la société.

Un Directeur de Dassault Aviation disait récemment à un ancien délégué CGT ayant participé à la bataille pour le Rafale français : « Tout le monde se félicite aujourd'hui de l'existence du Rafale, mais à l'époque vous étiez bien les seuls (il parlait bien de la CGT) à le défendre ».

Mais l'histoire risque de recommencer si l'on en croit les informations récentes...

UN REVENANT : L'AVION DE COMBAT EUROPÉEN

Parmi les travaux d'Hercule d'E. MACRON, en phase avec A. MERKEL, se trouve la vieille idée de réaliser un avion de combat franco-allemand. Les plus anciens se souviennent des années 1980 quand les gouvernements de l'époque voulaient à toute fin nous imposer un avion de combat réalisé en coopération avec les Anglais, les Allemands... Il a fallu pas mal de discussions, de batailles et même de manifestations pour éviter la glu de la coopération.

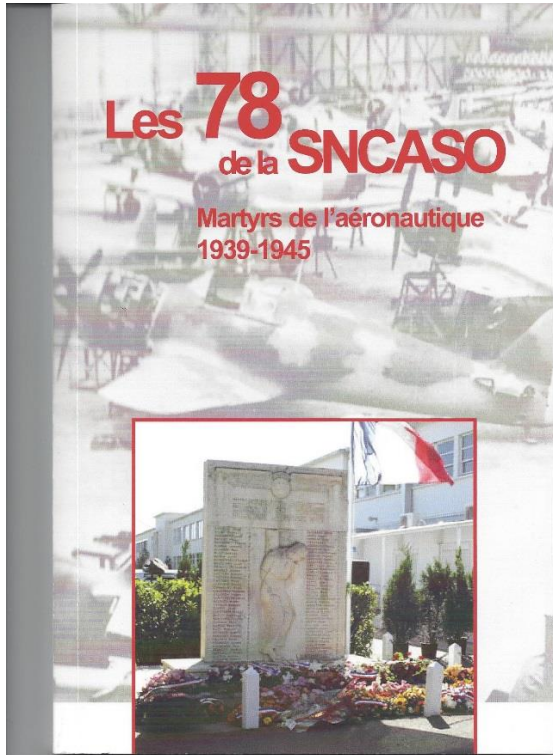
Aujourd'hui, notre industrie aéronautique militaire se retrouve face au danger de la coopération. Cette dernière est toujours présentée sous l'angle idyllique : coûts réduits ... La réalité a été largement démontrée par les exemples du Tornado, Eurofighter, la coopération augmente les coûts, allonge les délais et aboutit à des avions plus ou moins réussis.

En 2018, ce danger est doublé du fait que les Allemands font miroiter un budget militaire appelé à passer à 2 % de leur PIB.

Tout ceci annonce une nouvelle bataille encore plus rude que celle des années 1980. Il faut que notre pays maintienne son indépendance nationale... Espérons que les mots souveraineté et indépendance nationales auront encore un sens aux yeux de nos dirigeants politiques...

Les 78 de la SNCASO .Martyrs de l'aéronautique

Parution



Un des grands mérites du livre « Les 78 martyrs de la SNCASO » est d'avoir rassemblé des documents très rares, voire inédits, sur cette période noire de notre histoire. C'est le fruit d'un énorme travail collectif regroupant plusieurs Associations auxquelles nos camarades bordelais, Guy Joubert, Gilly ... ont prêté leur concours.

Nous ne saurions trop conseiller à nos lecteurs intéressés par l'Histoire de se procurer ce magnifique document. Certaines pages sont poignantes. Comment revoir toutes ces photos, ces biographies de tous ces camarades fusillés, déportés, torturés ayant sacrifié jusqu'à leur vie pour un idéal de Liberté et de Paix ?

Comment regarder cette terrible page 55 avec la photo du peloton d'exécution de nos camarades de Souge ?

Les documents rassemblés constituent une page d'Histoire authentique. Celle des travailleurs, des résistants, celle du peuple qui luttait contre l'occupant, avec des moyens de fortune. Ce peuple qui sauva l'honneur de la France.

Nous avons noté également la contribution de M. Éric TRAPPIER, PDG de Dassault Aviation. Il rappelle la longue histoire de la société allant de la SNCASO à Dassault Aviation.

Enfin, tous les syndicalistes liront avec émotion la quatrième de couverture de cette plaquette. Elle mérite un grand respect.

Fallait-il que les militants CGT aient un haut esprit de responsabilité, un sens profond du devoir à accomplir pour lancer ce terrible mot d'ordre :

« TRAVAILLEURS

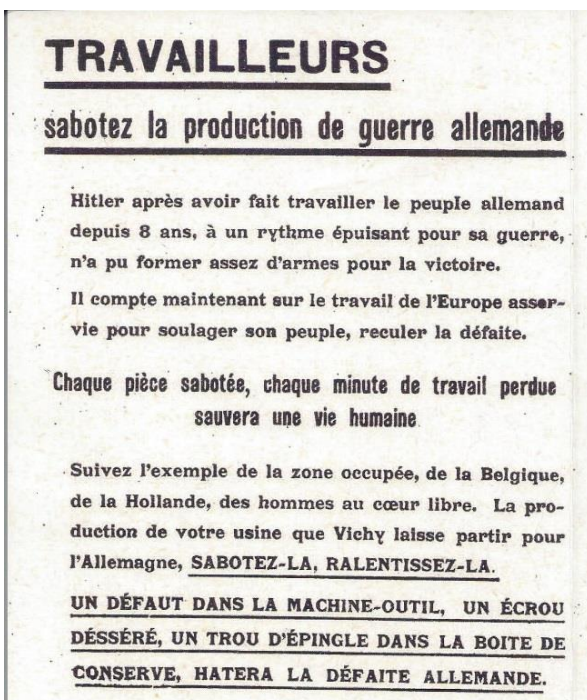
Sabotez la production de guerre allemande »

Même les plus jeunes d'entre nous peuvent imaginer ce que cela représente.

Ce livre est disponible à l'adresse suivante :

Maison des Associations de Mérignac
55 Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny
33700 Mérignac
Son coût est de 5€.

martyrsaeronautique33@orange.fr
site www.martyrs-aeronautique.fr



Parcours 67 salariés SNECMA 39-45

Parution

L'association d'Histoire sociale CGT SNECMA vient d'éditer un livre sur le parcours de 67 salariés durant la guerre de 1939 -1945. C'est un magnifique hommage rendu à tous ces salariés, militants, fusillés ou déportés de l'entreprise Gnome et Rhone devenue Snecma par la suite..

Ce livre est disponible à l'adresse suivante :

« Association d'Histoire Sociale CGT SNECMA 94 Rue Jean-Pierre Timbaud 75011 paris » Son coût est de 10€.

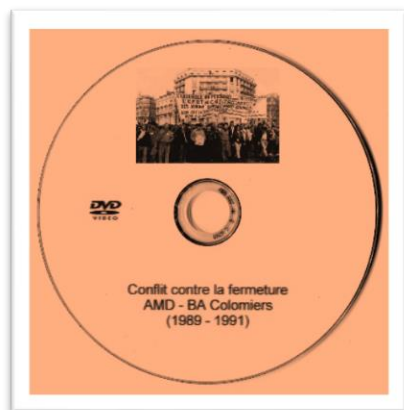
À travers les notices biographiques de 67 travailleurs de l'ancienne Société des Moteurs Gnome et Rhône implantée sur le boulevard Kellermann dans le 13^{ème} arrondissement de Paris, devenue la SNECMA à la Libération et aujourd'hui SAFRAN, ce livre nous révèle un pan d'histoire de notre pays, les souffrances, le courage de ces hommes, de ces militants, fusillés ou déportés, des ouvriers requis pour le STO comme des morts au combat, des victimes du racisme et des morts sous les bombardements.

Par fidélité, pour la vérité et en hommage, leur nom est à placer aux côtés des hommes célèbres car sans eux rien n'aurait été possible.

La diversité de ces notices biographiques, de ces parcours nous apprend beaucoup au plan sociologique, politique et professionnel sur le monde du travail durant cette période noire de 1939 - 1945, de l'Occupation.



Bon de commande : vidéo Toulouse



USINE DASSAULT-BREGUET DE COLOMIERS

L'INTOLÉRABLE FERMETURE (1989-1991)

Prix : 12€

Cette vidéo retrace le quotidien des salariés des AMD-BA Toulouse-Colomiers dans leur combat social.

BON DE COMMANDE Vidéo Toulouse

Indiquez l'adresse à laquelle votre commande doit être envoyée :

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Commande (frais de port inclus)

Vidéo Toulouse et plaquette **au prix de 12€**, nombre commandé :

Chèque à libeller au nom de : **Association Histoire CGT Dassault**

Le joindre à votre bon de commande et envoyer à :

Association Histoire CGT Dassault

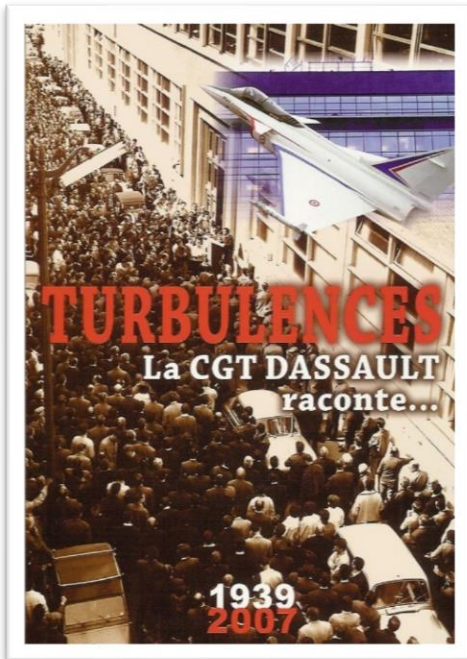
12 rue de la République

92 150 Suresnes

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

Bon de commande : livres Turbulences

Deux livres : **20€ Prix Spécial 2018**



Des syndicalistes CGT, actifs et retraités retracent la longue histoire des salariés Dassault.

Le mot « *Turbulences* » emprunté au vol des avions n'est pas trop fort : il illustre bien ce qui attend le lecteur qui voudra embarquer pour ce voyage au-dessus de soixante-dix années de vie socio-économique mouvementées.



BON DE COMMANDE livres Turbulences

Indiquez l'adresse à laquelle votre commande doit être envoyée :

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Commande (frais de port inclus)

Livres (Tome 1 + Tome 2) au prix de 20€ les deux, nombres commandés :

Chèque à libeller au nom de : **Association Histoire CGT Dassault**

Le joindre à votre bon de commande et envoyer à :

Association Histoire CGT Dassault

12 rue de la République

92 150 Suresnes