



# TURBULENCES II

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

no 11

octobre 2012

## LE MOT DE LA PRESIDENTE

Nous avons profité de nos pérégrinations estivales pour rencontrer d'anciens « camarades Dassault » de province. Beaucoup de bonheur et de fraternité lors de ces rencontres entre vieux militants. Le temps, l'absence n'ont en rien coupé le fil de l'amitié et la conversation a redémarré comme si nous nous étions quittés hier. Les souvenirs affluent et nous avons récolté une moisson d'anecdotes, de témoignages que vous retrouverez dans le Tome II de Turbulences.

L'engagement des copains rencontrés est intact. Avec leur expérience, ils nous transmettent cette énergie propre à tout être humain dévoué pour une cause fraternelle.

La rédaction de notre livre a dépassé le mitan du travail. Notre comité de rédaction va maintenant profiter de cette saison d'automne pour accélérer les travaux afin de terminer dans le délai prévu de 2013.

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 € (frais d'envoi inclus) à l'ordre de : Association Histoire CGT Dassault. Notre secrétaire vous fera parvenir le livre.

## 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](mailto:anniegouesmel@wanadoo.fr)

Christophe LOPEZ 01 45 06 62 54

[christophelopez@wanadoo.fr](mailto:christophelopez@wanadoo.fr)

Maurice LIEVRE 01 39 46 42 57

[mauricelievre@orange.fr](mailto:mauricelievre@orange.fr)

Dominique RICHARD 06 77 21 84 45

[dominique.richard59@wanadoo.fr](mailto:dominique.richard59@wanadoo.fr)

## CONTENU DE CE NUMÉRO 11

**En page 2 et 3** nous revenons sur une histoire qui n'a rien d'agréable et qui de surcroît n'a rien de glorieux : celle de l'usine d'Istres CMM (Centre Montage Mercure). Mais c'est la règle : être aussi près que possible de la vérité.

Une histoire qui commence en fanfare avec le lancement du Mercure et qui se termine très mal avec la liquidation de l'usine et ses licenciements. Au milieu de la bourrasque, il y a cependant l'histoire rocambolesque d'un ouvrier qui a laissé des traces.

**En page 4**, notre page d'actualités porte sur deux nouvelles.

La première est le projet de fusion le l'anglais BAE avec l'europpéen EADS et la place de Dassault.

La seconde, relate les cris de la Direction Dassault en apprenant la décision du Gouvernement de passer la contribution sociale de 8% à 20% applicable aux fonds de Participation. Mais cette mesure correspond-elle à la revendication CGT ? Pas vraiment...



**L'usine d'Istres CMM (Centre Montage Mercure)**

### **L'aventure Mercure**

Années 1970. Se mêler du Civil tarade Marcel Dassault depuis quelques années. Il voit la société Aérospatiale, ancêtre de EADS, engluée dans des fusions inextricables. D'où son projet d'avion MERCURE, un moyen-courrier pouvant monter jusqu'à 150 places pour lequel il voit un marché fructueux.

Comme d'habitude, Il met les moyens en œuvre. Des usines dédiées à ce projet sortent de terre dont celle d'Istres CMM qui voit le jour en 1972. Elle jouxte celle d'Istres Essais en Vol. Sur 42 000 m<sup>2</sup>, un bâtiment avec de larges portes doit pouvoir recevoir l'avion le plus gros que la société ait construit. Cette usine va se consacrer au montage final de ce moyen-courrier et doit occuper 350 personnes.

En examinant la photo de ce hall de montage, on imagine aisément la ruche tournoyante autour des bâtis. On mesure aussi le pouvoir du patron de l'époque, Marcel Dassault, poursuivant son idée, bien arrêtée, de pénétrer le domaine de l'aviation civile. Nous n'avons pas de reproche à lui faire à ce sujet. Au contraire, notre syndicat est partisan de la diversification dans le civil. La revue du CCE que nous éditons sur le sujet témoigne de notre satisfaction, même si la série de 1 200 avions avancée par le PDG (Vallières) nous paraît un peu optimiste. Cette aventure Mercure se terminera malheureusement par une impasse. Nous racontons les raisons en détail, dans notre tome II.

Rappelons tout de même que l'avion était irréprochable sur le plan technique. La seule compagnie utilisatrice (Air Inter) l'a toujours confirmé.

Cet échec servira de leçon au patron qui ne s'éloignera plus désormais de ses chers Falcon et de ses Mirage bien sûr.

Quant à nous, nous en déduisons que le monde capitaliste de la concurrence est impitoyable et que la coopération dite « gagnante-gagnante » est une notion très théorique. Nous en déduisons aussi qu'il ne faut pas trop compter sur l'État, même si nous en réclamons la présence dans nos industries.

À la suite des déconvenues sur le programme Mercure, l'usine d'Istres CMM va se reconvertir sur des travaux de montage Falcon. Son effectif montera jusqu'à environ 400 personnes pour redescendre ensuite progressivement jusqu'à la fermeture du site en 1989. Une histoire de dix-sept ans, courte au regard des autres usines Dassault et pourtant assez longue pour que se crée une base sociale avec des traditions et un début d'histoire.

Dès la création de l'usine, le syndicat CGT s'organise et connaît un bon accueil parmi le personnel à majorité ouvrière.

Nous avons donc là, un syndicat CGT menant une existence « normale » avec les temps forts de luttes suivis de périodes plus calmes. Pourtant, un jour...

### **L'histoire rocambolesque de M. G\***

Durant ces années 1980, cette vie « normale » va être troublée par le cas d'un de nos militants CGT comme on en voit peu. Le personnage est remuant, tenace... indomptable. Appelons-le G\* de préférence tant il peut encore donner de l'urticaire à certains. Résumons son parcours. Comme il parle arabe, la société Dassault l'envoie, euh... en Lybie. Les militaires sont confiants et lui

demandent de s'occuper de leurs rampes de lancement de missiles. Notre camarade sait que ces missiles visent nos propres avions. Il refuse au nom de la clause de conscience. En principe, c'est la prison assurée.

Au lieu de cela, le capitaine commandant les lieux lui dit : « Je te félicite pour ton honnêteté ».

De retour en France, il se retrouve sur le site de Vélizy, on ne voit pas bien pourquoi, lui non plus. Naturellement il s'y embête et embête tout le monde. C'est alors que le cours des événements va prendre une bifurcation grave pour lui. Le Directeur de Vélizy qui fait partie de ceux qui savent tout régler mieux que tout le monde, a une idée de génie. Lui sait comment débarrasser l'usine de cet énergumène bien trop agité et bruyant au goût des services feutrés de l'usine de Vélizy. Il parvient à obtenir le classement de G\* comme inapte au travail. Notre Directeur, si malin, fait alors jouer le code du travail pour licencier G\* et hop, bon débarras pense-t-il... Belle erreur ! Le syndicat CGT de Vélizy met les pieds dans le plat. Parmi nos délégués CGT de l'usine, se trouve un certain Pol Jaffeux. Difficile de trouver plus aimable et consensuel que Pol. Pourtant, ce militant ne supporte pas l'injustice et ne cède jamais dans les combats qu'il entreprend. C'est un retors. Pol Jaffeux prend le dossier G\* en main.

Dans la bataille qui s'ouvre, la Direction semble d'abord avoir l'avantage du code du travail : le licenciement est possible en cas d'inaptitude au travail reconnue par la médecine du travail. Cependant, Pol Jaffeux parvient à prouver qu'un reclassement chez Dassault est possible. Palabres, contestations se succèdent. C'est finalement à Istres CMM qu'échoue notre camarade G\*. Le Directeur de cette usine accueille sa nouvelle recrue avec toutes les réserves possibles et s'empresse de le muter chez un sous-traitant. Chronique attendue, G\* rue dans les brancards, il s'insurge contre cette mise au ban de la société. Il a de bonnes raisons. Chez ce sous-traitant, on le relègue dans un coin de l'atelier, sans véritable travail. Un jour, G\* apporte la preuve de l'ostracisme qui le frappe : il montre un de ses outils, une pince qui n'a plus qu'une mâchoire ! Comment tordre la tôle ? s'indigne-t-il. Fort de tout cela, Pol Jaffeux décide de hausser le ton et surtout de s'adresser à la Direction générale et au patron qui est encore Marcel Dassault. Ce dernier botte en touche et renvoie sur M. Vallières. Le PDG fait la sourde oreille pensant que ce Jaffeux qui s'adresse à lui se fatiguera assez vite.



D'ailleurs, comme Président de Dassault Aviation, n'a-t-il pas autre chose à faire que de s'occuper du sort d'un ouvrier perdu dans une usine du Midi ? Lui aussi se trompe : il va devoir s'en occuper. Comment cela ?

Notre camarade Jaffeux, en plus de sa casquette syndicale a une casquette politique. C'est un militant socialiste. Pol a ses entrées au PS, y compris chez Charles Hernu, le ministre de la Défense d'alors. Vallières ne tardera pas à l'apprendre à ses dépens. Il reçoit une première lettre du ministre qui s'étonne que l'on « martyrise » un ouvrier chez Dassault. Le PDG est assez perplexe. Il classe en se disant : « Wait and see ».

Oui, mais voilà G\* devient de plus en plus intenable dans son usine d'accueil.

Pol Jaffeux aussi, car il interprète le silence du PDG comme du mépris à l'égard du personnel, du délégué CGT et même à l'égard du ministre. C'en est trop. Pol avertit son camarade ministre. Ceux qui connaissent l'histoire tourmentée de Charles Hernu savent qu'il ne faut pas trop le chatouiller.

Dassault ou Vallières sont peut-être maîtres chez eux, mais ils ne sont pas au-dessus des lois de la République. Ensuite, un peu de respect pour le monde du travail ne peut nuire à la société surtout quand le Ministre en personne le leur demande...

Charles Hernu prend à nouveau la plume. Le ton de sa seconde lettre est différent et ne permet plus d'interprétation. « *Je croyais vous avoir demandé, dans mon courrier précédent ...Vous voudrez bien m'avertir quand vous aurez rétabli M.G\* à son poste de travail. Signé Charles Hernu.* »

Évidemment, la Direction n'a plus qu'à calmer le jeu. Elle fait réintégrer G\* au sein de Dassault. Il finira d'ailleurs sa carrière chez Dassault Bordeaux.

Le cas de G\* ne peut faire oublier des moments difficiles vécus par les salariés du CMM.

### **La fermeture du CMM**

Après l'abandon du Mercure, la société doit alimenter l'usine d'Istres CMM avec des transferts de charges Falcon prélevées sur les autres sites de production. La situation précaire de l'usine ne va pas durer. La Direction décide la fermeture du CMM en 1989.

La CGT entame une lutte pied à pied pour sauver les emplois. Nous avons sur place d'excellents militants qui mobilisent au mieux le personnel restant. Il apparaît rapidement que les forces intra-muros ne peuvent, à elles seules, imposer quoi que ce soit : ni empêcher la fermeture, ni assurer le reclassement de tous les salariés. La CGT locale va donc lancer une série de SOS, appelant les autres usines à la rescousse.

Cela ne suffira pas. Il n'existe pas de bouton rouge sur lequel appuyer en cas de danger extrême. Le CMM fermera.

Certains de nos élus vont rester sur le carreau bon nombre d'années avec toutes les conséquences familiales... Oui, le CMM nous laisse un souvenir amer.

# ACTUALITÉS

## Projet de fusion BAE et EADS

On vient d'apprendre le projet de fusion de la société anglaise BAE très orientée dans le militaire avec la société européenne EADS orientée plutôt aéronautique civile avec Airbus. La constitution d'un tel mastodonte de plus de 70 milliards d'euros de chiffre d'affaires (supérieur à Boeing) est-elle une bonne nouvelle pour l'industrie aéronautique et surtout pour notre souveraineté nationale en matière de défense ?

Parmi les raisons évoquées, il y a l'échec du Typhoon en Inde qui s'est fait ravir le marché par le Rafale de chez Dassault, qui serait le phénomène déclencheur.

Autre aspect, la société anglaise BAE réalise près de la moitié de son activité avec les USA. Autrement dit, le nouvel ensemble BAE-EADS sera fortement teinté américain.

Le projet prévoit la création d'un pôle de défense européen. Si tel était le cas : adieu notre indépendance nationale dans la défense.

Que deviendrait Dassault Aviation au milieu de tout cela ? Certains commentateurs n'hésitent pas à écrire que le petit Dassault, face au géant BAE-EADS, n'aura plus guère d'autre choix que de vendre son secteur militaire et de continuer à jouer avec ses Falcon s'il y tient.

L'idée de se mettre à plusieurs pour construire un avion militaire ne date pas d'hier. Une idée séduisante, mais fautive. Les résultats sont connus. Le Tornado n'a pas été une réussite (ni technique, ni financière, ni commerciale). L'Eurofighter pas mieux.

Autre exemple, le F35 qui devait être, sur le papier, un avion mondial devant rassembler les meilleurs talents existant sur la planète, sous l'égide de l'illustre Lockheed, sera certainement le plus grand fiasco de l'histoire de l'aéronautique militaire mondiale.

Winslow Wheeler, un ancien expert du Sénat US déclare : *« Le JSF (F35) coûtera 1 500 milliards de \$ au contribuable américain sur un cycle de vie. Il est temps de le jeter à la poubelle. Les Européens auraient de bonnes raisons d'en faire autant »*

À contre-courant de tout le monde, Dassault Aviation pratique la devise du SMALL IS BEAUTIFUL. Cela lui a réussi.

Reste à savoir comment continuer ?

## Forfait social : Dassault voit rouge

Lors d'une récente passe d'armes avec Serge Dassault, il nous a reproché de nous plaindre des salaires en oubliant les 3 mois et demi de participation et d'intéressement. Oui, répondions-nous, mais cela pèse sur la politique salariale et surtout n'ouvre aucun droit de retraite, ni de couverture sociale. Dialogue prémonitoire.

Le gouvernement décide au 1<sup>er</sup> août de passer le forfait social sur la Participation et l'intéressement de 8% à 20%. Serge Dassault voit rouge

Au cours du dernier CCE, la Direction a annoncé qu'elle allait dénoncer les accords et les renégocier. La raison : la société ne peut pas payer une telle hausse de charges... Pensez donc, ces dernières années, au titre de la Participation et de l'intéressement, la société versait de l'ordre de 100 millions d'euros aux 8 500 salariés, soit l'équivalent de 3 mois et demi de salaire. Le supplément de charges serait donc de l'ordre de 12 millions. C'en est trop ! Le patron actionnaire empoche bon an, mal an, de 40 ou 50 millions d'euros en dividendes, mais verser 12 millions d'euros de plus à l'État, il s'étrangle...

Dassault attend d'une renégociation des accords que le supplément de charges soit prélevé sur les sommes attribuées au personnel. La CGT ne l'entend pas ainsi et le délégué central a clairement dit que la CGT combattrait tout recul des ressources quelle qu'en soit la forme. L'augmentation du forfait social est destinée à boucher les trous des finances publiques.

Ce nouveau prélèvement n'a rien à voir avec la revendication de la CGT : cotisation sociale (Sécu et retraite) sur les fonds de participation et intéressement. Autrement dit, le nouveau forfait social n'apportera pas un seul point de retraite supplémentaire aux contributeurs de chez Dassault.

Les plus crédules des salariés de chez Dassault penseront qu'ils ont aidé à « passer la crise ».

Quant aux sceptiques, dont nous faisons partie, ils se diront qu'à leur corps défendant, ils ont engraisé quelques « actionnaires » acheteurs de la dette publique. En effet, cette dette énorme de 1 700 milliards € et les intérêts annuels allant de pair, sont de l'ordre de 50 milliards, n'effraient pas les spéculateurs. Au contraire, ils se pressent pour acheter de la dette qui leur rapporte du 3 ou 4%. Salariés retraités sont appelés à mettre la main à la poche pour éviter la chute des taux de ces messieurs !

Drôle de monde, drôle de crise...drôle de gouvernement.