



# TURBULENCES

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

N° 18 novembre 2014

## Atterrissage en vue !

L'épopée de notre Association vient de passer le cap des dix ans. Elle nous a conduits à l'édition d'un Turbulence I en 2007 puis d'un tome II en 2013.

De bout en bout, ce fut une aventure très agréable durant laquelle nous avons revu des centaines d'anciens Dassault. Ce fut un plaisir de faire sortir de l'oubli beaucoup de souvenirs enfouis dans les mémoires et les tiroirs. Ce fut une vraie jubilation de réentendre certaines anecdotes où la réalité dépasse parfois la fiction.

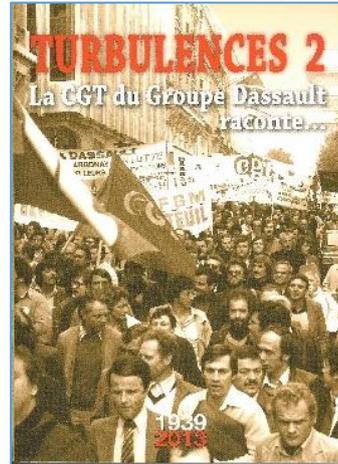
Vous trouverez dans les pages intérieures de ce numéro une rétrospective sommaire de cette épopée.

Lors de la création de notre Association, notre petite équipe avait une idée bien précise en tête. Elle figure dans l'article 2 de nos statuts publiés au JO en 2006 : « **Cette Association a pour objet d'éditer un livre sur l'histoire de la CGT chez Dassault Aviation et de participer à toutes activités liées à cette histoire** »

Nous pensons avoir rempli la mission que nous nous étions fixée.

Nous avons écrit deux livres relatant l'histoire de notre syndicat chez Dassault. Nous en avons fait une large diffusion. À cette fin, nous avons publié un journal d'information envoyé à 700 correspondants. Ce numéro est le dix-huitième.

À ce point de notre voyage, une question se pose : quelle pourrait être la suite ?



Une logique s'impose.

Notre mission telle que définie dans nos statuts étant achevée, l'atterrissage est en vue.



Comme le Rafale, nous allons sortir le train et les volets.

Ce qui signifie que notre Association doit procéder à sa dissolution et à la dévolution de ses biens.

En effet, à partir de cet héritage de nouveaux hommes de bonne volonté de notre syndicat peuvent se lancer dans un nouveau projet, une nouvelle épopée.

**La prochaine assemblée générale de notre Association, va statuer sur cet avenir.**

# L'ÉPOPÉE DE TURBULENCES

Nous sommes en 2004, dans le local CGT de Saint-Cloud. Quelques copains sont là en train d'évoquer leur prochaine retraite.



*Maurice Lièvre  
Jean-Pierre  
Bouchet-Lanat*

Comme tous les salariés, ces militants CGT ayant pu parvenir à l'âge de la retraite, n'étaient pas fâchés de poser le harnais. Pourtant l'idée de tout quitter de tout stopper les troublait un peu... Ils allaient s'éloigner de cette camaraderie qui leur avait tant apporté. Au milieu de la turbulence habituelle de nos conversations, l'idée d'un livre jaillit soudain. Raconter notre histoire syndicale recueillit immédiatement l'adhésion générale.



*Notre regretté camarade :  
Pascal Borelly*

L'atelier d'écriture va commencer : recherche de documents et de témoignages. Un gros classeur prit rapidement de l'embonpoint. Mais cette compilation ne correspondait pas à un livre, malgré les tentatives de mise en forme. Aucun d'entre nous n'était ni écrivain, ni historien.

Pendant que le comité de rédaction patageait dans ses brouillons, notre bureau, avec sa présidente, rédigeait les statuts de notre Association. Nous entamions les démarches administratives.

*La présidente de  
l'Association :  
Annie Gouesmel*



**Le 13 mai 2006, notre Association Histoire CGT Dassault était officialisée** par sa publication au Journal officiel sous le numéro 1357. Régulièrement, nous nous réunissions pour faire le point de l'avancement de nos

travaux. Le constat était invariable : ça piétinait...

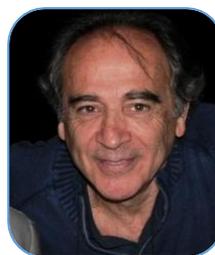
Nous avons pris langue avec l'Institut d'Histoire Sociale de la CGT. L'aide nous arriva d'une manière abrupte. Au cours d'une entrevue avec l'IHS, on nous dit que malgré l'intérêt des anecdotes, le tout n'était pas publiable.

Vexés, nous l'étions.

Au final, cette gifle fut salutaire. Nous allions trouver la solution.

Le secours vint d'un de nos copains, un ancien reporter de la Vie Ouvrière. Il avait été le secrétaire de Louis Saillant (Président de la FSM). Une plume. De surcroît, il connaissait bien la société car il avait été Directeur du personnel au Comité d'établissement de Dassault Saint-Cloud. Il fit la mise en forme. Cette fois ça ressemblait à un livre. Finalement avec ce formidable tuteur nous avons réussi à mettre en forme nos documents.

**En haut de la page 1 il est indiqué « ouvrage collectif » : c'est « vraiment vrai ».**



*Notre trésorier :  
Christophe Lopez*

Un autre souci, de taille celui-là, a été le financement de l'édition de notre livre.

Les premiers frais de rédaction, d'impression et divers ont été couverts par les militants embarqués dans l'aventure. En revanche, nous ne pouvions pas payer l'impression d'un livre de 360 pages à plus de 1 000 exemplaires. Nous avons lancé une souscription parmi les adhérents de notre syndicat. Au bout de quelques semaines, nous n'avions reçu en commandes payées d'avance que quelques dizaines de livres. Nous étions loin du compte.

La section des retraités consentait à nous faire un prêt. Nous n'étions pas encore au niveau. Alors, nous avons dû nous résoudre à frapper à la porte du patron. En fait, le patron a eu un regard positif sur l'exemplaire d'épreuve. C'était pourtant un livre qui ne l'épargnait pas. Bref, la démarche fut concluante et le financement de l'impression fut bouclé.

# L'ÉPOPÉE DE TURBULENCES

Pour être juste, notre démarche nous valut une volée de bois vert de la part de certains copains intraitables sur ces questions.

**Le tome I sortit de l'imprimerie en 2007.** Les commandes ont afflué immédiatement. Beaucoup de nos camarades retraités, curieux de revivre leur propre épopée syndicale, commandèrent le livre. Ils y trouvèrent leur compte d'après ce qu'ils nous ont dit.



Louis Avelannal  
Dominique Richard

En octobre 2007, la campagne de promotion du tome I allait connaître un point d'orgue. Une présentation du livre au personnel de Saint-Cloud dans la grande cafétéria de l'usine. Au cours de cette brillante soirée regroupant plusieurs centaines de personnes internes et externes à l'entreprise, les ventes firent un bond appréciable. Comme la Direction était partie prenante, des ingénieurs et cadres firent l'acquisition de l'ouvrage.

En janvier 2008 nous faisons une nouvelle vente à l'occasion du repas annuel des retraités au restaurant d'entreprise. La Direction elle-même nous passa commande de cinquante exemplaires.

Nous avons appris plus tard que certains passages étaient cités dans les cours de management dispensés par la société...

Une critique sérieuse nous vint de nos camarades de Province. Nous entendions : « Vous avez raconté l'histoire de la CGT de Saint-Cloud, mais quid de la CGT des autres usines ? »

En 2009, au cours d'une assemblée générale statutaire de notre Association, nous avons à l'unanimité décidé de lancer les travaux d'un tome II de turbulences. Notre objectif était, cette fois, de raconter l'histoire de la CGT sur l'ensemble du groupe Dassault. La tâche était d'une autre ampleur. Il fallait aller pêcher l'information et les témoignages dans toutes les usines.



Bernard Mevel  
François Lelay

Pour cette raison, l'écriture du tome II fut donc plus laborieuse. Les militants de province fouillèrent leurs armoires et firent appel à leurs souvenirs. Cette pêche dura plusieurs années et donna des résultats différents d'une usine à l'autre. Certains camarades, collectionneurs nous apportèrent des matériaux parfaits prêts à insérer dans le livre. Sur d'autres sites, l'histoire était enfouie, ou envolée. Nous avons dû recoller les morceaux du puzzle.

Ce fut un travail passionnant, car au bout de chaque enquête il y avait la mise au jour de faits étonnants, d'anecdotes incroyables.

**Le tome II sortit de l'imprimerie en 2013.**

Un des derniers épisodes et en même temps un des plus heureux fut la présentation du tome II au personnel de Saint-Cloud, dans l'enceinte du



Comité d'Établissement. En effet, notre camarade Bernard Thibault a accepté de venir dédicacer nos livres.

Ce fut une rencontre chaleureuse.

Nous espérons que cette petite histoire connaîtra une suite. Quand ? Comment ? Sous quelle forme ? C'est à la jeune garde montante d'en décider.

Nous leur laissons un modeste héritage, mais qui peut leur permettre de lancer un nouveau projet correspondant à leurs idées et leurs ambitions.

**Nous leur souhaitons : BONNE CHANCE !**

*De nombreux autres copains devraient figurer sur les photos. Qu'ils nous excusent. Manque de place !.*

# DASSAULT 2014 : ENVOLÉE INDUSTRIELLE ET FINANCIÈRE, SOCIAL EN BERNE

Le prochain passage de relais que nous annonçons dans ce numéro 18 va se produire au moment où la société Dassault connaît une phase positive.

Nous voulons parler du lancement en cascade de deux nouveaux Falcon : le 5X et le 8X. Ces derniers suivant de près la commercialisation du Falcon 7X (un champion dans sa catégorie avec 250 exemplaires vendus).

Cette flambée technique et industrielle ne se retrouve pas dans le domaine social

- Les salaires restent au régime sec.
- L'effectif était à 7 841 salariés en septembre 2014 ! Chute de moitié en vingt ans.
- Classifications : un procès est en cours.
- Organisation du temps de travail : contestations, manifestations se multiplient....

Lors du dernier CCE, nos camarades CGT ont bien résumé la situation en lançant à la Direction : « **Une entreprise prospère qui détruit des emplois, des savoirs, des compétences et écrase les salaires** ».

Prospère, oui elle l'est.

D'abord, sur le plan technique et industriel.

## Voici le trimoteur Falcon 8X.



Avec une cabine allongée de 1 m par rapport au 7X, avec de nouveaux moteurs Pratt, le 8X peut franchir près de 12 000 km d'un coup d'aile. Ce qui surpasse son rival le Global 6000. Il rapproche de fait les grandes capitales du Monde et les grands centres d'affaires.

De quoi susciter un grand intérêt parmi la clientèle des avions d'affaires d'autant que Dassault annonce la possibilité de choisir l'aménagement intérieur parmi trente versions différentes.

Le 8X est actuellement en phase d'essais au sol et son premier vol est programmé pour le second trimestre 2015.

Mais ce n'est pas tout.

## Voici le Falcon 5X

Avec sa cabine haute de 1.98 m et large de 2.18 au plancher, le 5X est le plus spacieux de sa catégorie y compris le G650 de chez Gulfstream. C'est tout dire !



Lui aussi est aux essais et fera son premier vol en 2015. Avec une certification prévue pour 2016. Les deux années à venir seront, a priori, des années fastes pour Dassault Aviation.

**Sur le plan militaire**, à l'heure où nous éditons ce numéro 18, le marché indien du Rafale est toujours en attente. Idem pour le Qatar.

Le marché militaire s'avère d'année en année de plus en plus difficile. Dassault comme tous les autres avionneurs militaires subit la baisse mondiale des budgets de Défense. Heureusement le secteur civil des Falcon sauve la mise. On mesure combien les anciens délégués de la CGT avaient raison de réclamer la mutation vers le civil, malgré les hauts cris du patron ...

## Voici enfin les résultats financiers

Sur ce plan, nous savons tous que ça marche très très bien. Inutile d'épiloguer. La société veut racheter 10% de son capital détenus par Airbus (actions venant d'un don en 1983 de Dassault à l'État afin de rester maître chez lui). Aujourd'hui, pour racheter 10% de son capital la société met 1.2 milliard d'euros sur la table ! Les actions ainsi rachetées seront vouées à être « détruites » afin de renforcer le dividende versé.

Comme on peut le constater avec cette dernière péripétie, l'histoire de la société Dassault et la saga de la famille éponyme sont loin d'être terminées.

**Les héritiers de notre Association auront encore du grain à moudre pour longtemps.**