



TURBULENCES

ASSOCIATION HISTOIRE CGT DASSAULT

N° 25

Janvier 2018

L'année 2017 n'a pas été brillante sur le plan social. Avec les ordonnances le gouvernement Macron a remis en cause de nombreux acquis gagnés par les luttes.

Le code du travail a été cassé rendant plus vulnérable les salariés : les négociations par entreprise, des droits définis avant par la loi ou les accords de branche, permettront à l'employeur de faire à sa guise pour les salaires, les licenciements, les primes....

La remise en cause des institutions représentatives du personnel, la réduction des médecins et inspecteurs du travail sont une grave régression.

Avec l'augmentation de la CSG les retraites diminuent dès le 1er janvier 2018.

Les années se suivent et ne se ressemblent pas...

Alors pour 2018 nous vous souhaitons santé bonheur et beaucoup d'énergie pour lutter contre les injustices, faire repartir les conquêtes sociales.

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



Vente des livres Turbulences et DVD de la fermeture de Toulouse à la sortie du restaurant d'entreprise à St-Cloud, le 14 décembre 2017. Excellent accueil.

Pour nous contacter

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

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

Jean Pierre BOUCHET LANAT 06 12 13 64 05
bdb2@wanadoo.fr

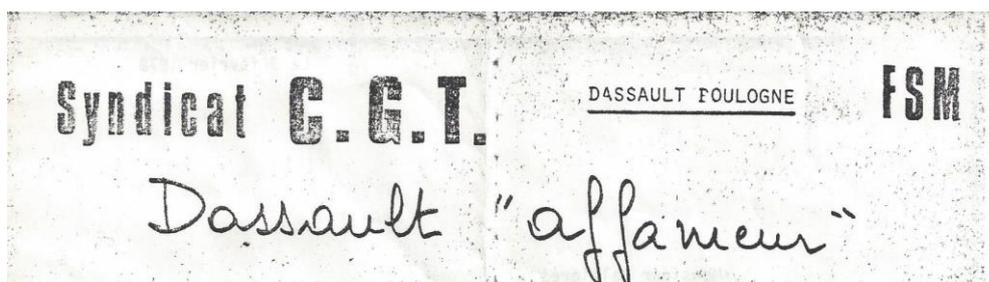
Sommaire de ce N° 25

- Page 2 : Tract retrouvé : « l'Affameur »
- Page 5 : Hommage à Michel LEMARD
- Page 8 : Hommage à F. LELAY
- Page 9 : Hommage à Louis CORTOT
- Page 11 : Le Donnet-Lévêque a volé
L'usine d'Argenteuil
- Page 12 : La Falcon 5X, Le Rafale
- Page 13 : Avion futur ?
- Page 14 : Bon de commande

Notre site : www.histoirecgtdassault.com

« L'affameur » : tract retrouvé !

HISTOIRE DU TRACT OUBLIÉ ...



En classant les archives du syndicat, nous avons retrouvé un tract au titre pour le moins incendiaire : «DASSAULT AFFAMEUR ». Si le papier a subi l'outrage du temps après quarante ans d'archivage, son contenu au vitriol n'a rien perdu de sa vigueur. Comme il émane de la défunte Dassault-Boulogne nous avons interrogé la mémoire de cette usine : Dominique RICHARD. Nous pouvons donc vous raconter l'histoire de ce tract et surtout en rappeler l'heureuse retombée. N'est-ce pas utile, à l'époque où certains jettent le manche après la cognée ?

Les faits remontent à l'année 1977 durant laquelle des mouvements sociaux, durs, éclatèrent dans tous les établissements Dassault. Ils trouvèrent leur épilogue, le 9 février 1978, à Jours de France, par une négociation en présence Marcel DASSAULT, dans les conditions que nous relatons ci-après.

Que se passait-il donc chez Dassault, en cette année 1977, pour justifier des grèves, des occupations d'usines ?

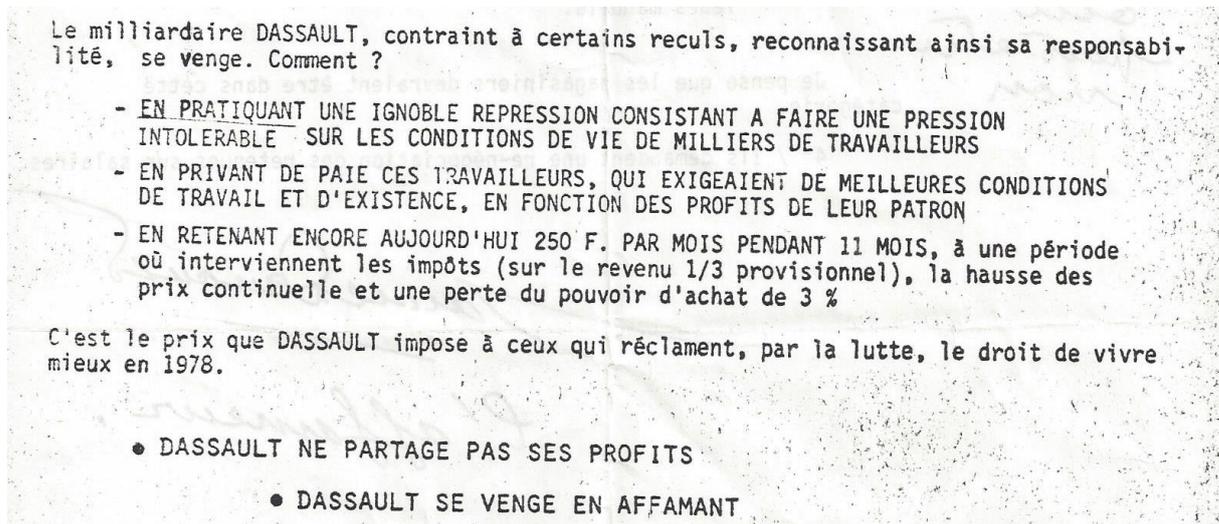
En 1976, la société avait déjà été le théâtre d'un mouvement social inédit : la grève 001. Précisons pour les plus jeunes : 001 voulait dire que le personnel en grève avait décidé de réduire les cadences de travail à 001%, se réglant ainsi sur la vitesse des négociations sur la grille des

classifications. Cette dernière, émanant du ministère du Travail était, à l'époque le sujet qui fâchait. Un technocrate de service avait replacé le nom des métiers (ajusteur, contrôleur, secrétaire...) par des coefficients (140, 240...). Le personnel s'estimait déclassé dans cette nouvelle grille. Les ouvriers n'étaient pas seuls dans l'action, la maîtrise, les techniciens, bon nombre de personnes des bureaux soutenaient la grève. Bon gré, mal gré, la direction Dassault dut revoir sa copie et surtout réajuster les salaires et certains avantages sociaux. La mémorable négociation finale eut lieu, à Saint-Cloud, en présence de Marcel DASSAULT, de Vallières et de tous les directeurs d'usines. Cet épisode est raconté dans le tome I de Turbulences (pages 75 à 126).

Compte tenu des avancées sociales obtenues par l'action dite 001, on pouvait s'attendre à une période de calme. Il n'en fut pas ainsi... En 1977, les ateliers sont à nouveau en ébullition. Que se passait-il ?

En 1976, certains directeurs, quelque peu désavoués par les décisions du patron en faveur du personnel, pensent à prendre leur revanche. En particulier reprendre le personnel en main. En 1977, l'occasion leur en est donnée avec les retenues sur salaires suite à la longue grève 001. On retrouve nettement ce point dans le fameux tract l'affameur.

« L'affameur » : tract retrouvé !



Les retenues sur salaires intervenant avec les impôts, les changements de niveau dans la grille se faisant attendre, la hiérarchie se faisant de plus en plus pesante, tous les ingrédients étaient réunis pour une nouvelle explosion. À l'intérieur de l'usine de Boulogne la maîtrise n'affichait plus cette sorte de neutralité comme en 1976. Au contraire, munis de feuilles de travail, ils faisaient du zèle, notaient le moindre écart et menaçaient de nouvelles retenues sur salaire, voire des licenciements... Les compagnons, dans certaines équipes, étaient soumis à un véritable chantage sur les temps confinant à l'humiliation. La pression montait.

Les feux s'allumèrent un peu partout dans le groupe, l'usine de Boulogne en tête. Dans cette dernière, les délégués CGT, de génération en génération, ont été de remarquables syndicalistes aussi bien dans la conduite des luttes que dans la négociation. Quelques noms parmi tant d'autres : Razinkof, Schott, Bloch et Richard. Au moment de la flambée de 1977, Bloch était à la manœuvre à Boulogne. En plus d'un esprit combatif, il avait la jeunesse, la

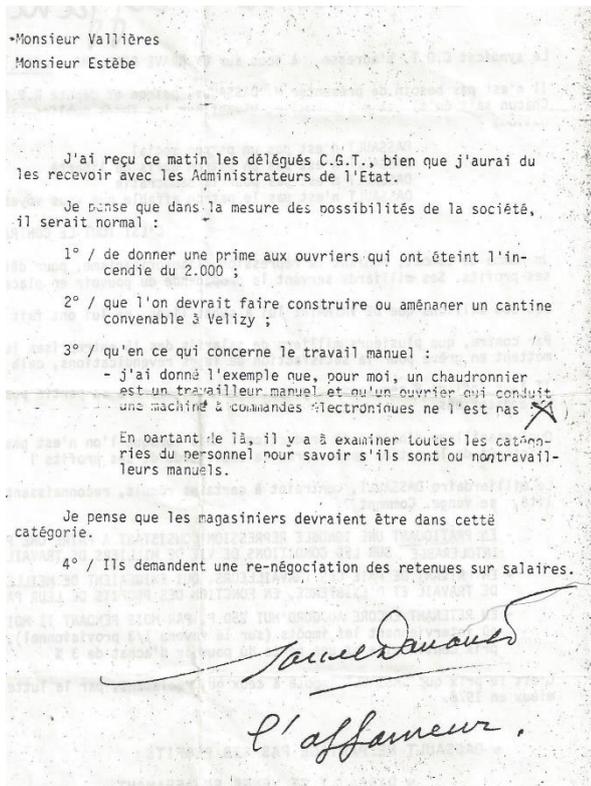
auprès de Marcel Dassault pour lui demander d'être moins clément avec les grévistes et la CGT. Il y allait de l'autorité de

pugnacité pour lui. La nouvelle grande banderole « Dassault peut payer » ne tarda pas à flotter sur la façade du Figaro, face aux fenêtres du patron et sur le Trocadéro.

Puis se produisit l'étincelle qui mit vraiment le feu aux poudres. Des ouvriers se retrouvèrent avec des paies en négatif par le jeu des avances à rembourser et des retenues d'heures de grève arrivant à l'échéance du mois suivant.

C'est dans cette ambiance survoltée de l'atelier de Boulogne, dans le petit local syndical au fond de la vieille usine du vieux pont de Sèvres que notre jeune camarade Daniel Bloch écrivit ces mots rageurs : « Dassault l'affameur ». La rage au ventre certes, mais, la CGT avait conscience qu'il n'était pas possible de demander aux ouvriers de Boulogne d'ajouter des heures de grève à la note à payer. Alors, faisant appel à la vieille garde des usines parisiennes la CGT Boulogne organisa une manifestation d'une centaine de grognards sous les fenêtres du patron. Le syndicat savait que la partie était loin d'être gagnée. En effet, après 1976, une délégation de hauts directeurs avaient osé faire une démarche la hiérarchie indispensable à la bonne marche de l'entreprise. Qu'en a conclu le patron ?

« L'affameur » : tract retrouvé !



La distribution du tract « Dassault l'affameur » aux passants des Champs Élysées battait son plein ... quand un grand blond, agita son bras derrière les grilles de Jours de France. Il réclamait un tract. Nanti du papier, visiblement inquiet à la vue du titre, il tourna ses talons, partit comme une flèche et disparut dans le palais doré. Il est probable qu'entendant le vacarme sous ses fenêtres, le patron avait dépêché un de ses cerbères en lui disant : « allez voir ce qu'ils veulent encore ! ».

Quelques minutes plus tard, une délégation était invitée à rencontrer Marcel Dassault. Bien sûr, notre jeune camarade, Daniel Bloch, en faisait partie.

Nos camarades découvrirent un patron livide. Lui, d'ordinaire si calme, était dans un état de grande colère. Ils comprirent

immédiatement qu'il ne supportait pas que, lui, l'ancien déporté de Buchenwald puisse être accusé d'affameur. En voulait-il uniquement aux manifestants ?

Probablement pas. Il devait considérer que certains directeurs d'usine, avec leur zèle à être plus royalistes que le Roi, se mettaient le personnel à dos. Ne pensait-il pas : ils devraient, comme moi, avoir un peu plus d'empathie envers ceux qui travaillent et tout irait mieux ?

Bref, cette journée du 9 février 1978 se termina par une retombée, rapide, surprenante et très positive pour le personnel.

Selon son habitude, sa décision prise, le patron appela Jeannine sa fidèle secrétaire et lui demanda de taper au dos du tract CGT son oukase destiné au PDG, Vallières et au Directeur industriel J. Estèbe pour une application immédiate et il signa de sa main « l'affameur » mettant ainsi tout le monde mal à l'aise, y compris l'auteur du tract qui s'appelait, rappelons-le, Daniel BLOCH...

Cette négociation expresse réglait plusieurs problèmes qui continuaient d'empoisonner les ateliers depuis la fin du conflit de 1976. Elle apportait surtout une solution aux retenues sur salaires : les grévistes recevraient un « minimum vital »...

Le cas est unique dans les annales : à savoir qu'un tract, écrit le matin, aboutisse à un résultat l'après-midi ...

Homage à nos camarades disparus

HOMMAGE À NOS CAMARADES DISPARUS

Notre lettre « Turbulences » est essentiellement destinée à faire revivre quelques épisodes de notre activité syndicale. Nous évoquons rarement nos disparus. Faute de moyens et faute d'être informés, beaucoup de nos copains nous quittent sans que notre lettre leur rende hommage. Pour autant, vous le savez, tous ces camarades restent bien dans nos mémoires et notre affection.

Il se trouve, qu'au moment de la rédaction de ce numéro 25, plusieurs figures de notre syndicat nous ont quittés. Leur activité personnelle étant liée à des moments de notre histoire syndicale, nous avons retracé leurs parcours. Ces hommages concernant des personnes aussi différentes les unes des autres, montrent à quel point notre famille cégétiste est loin d'être monolithique...

HOMMAGE À MICHEL LEMARD

Sa personnalité exceptionnelle nous amène à rappeler quelques souvenirs que nous avons partagés avec lui au sein de la société Dassault.

Né dans le quartier du Marais en 1940, juste après l'exode, l'environnement de ses premières années, rue de Turenne à Paris, a été celui des rafles et des arrestations de Juifs et de communistes. Ses parents étaient d'origine ouvrière, communistes actifs. Comme il le rappelait lui-même, il avait une lourde hérédité. Son Père, meneur de grèves en 1936, réfractaire au STO, manifestait contre « Ridway la peste » en 1952. Sa mère, Képissière, avait affronté un patron, mauvais payeur, devant les Prud'hommes. Tout ceci valut à la famille des périodes de chômage. Périodes durant lesquelles Michel n'entendit pas dire de louanges du patronat. Chacun peut s'en douter.

À l'époque, dans les quartiers rouges de la Capitale, les enseignants étaient eux-mêmes souvent orientés à gauche et les enfants de familles ouvrières, comme lui, y trouvaient une chance de s'en sortir. Il eut cette chance. Son professeur de lettres, Monsieur de Villeneuve, malgré sa particule, était plus rouge qu'un

congrès du Parti communiste. Il emmenait la classe aux

matinées du TNP où rayonnait un certain Gérard Philippe.

Son professeur d'Histoire était Claude Willard longtemps

Président de « la société des Amis de la Commune ». Les lycées que fréquenta notre copain étaient tenus par des enseignants de grande qualité. Il y côtoya des personnages devenus célèbres comme Alain Krivine, en hypokhâgne au lycée Condorcet. Il fréquenta le cinéma d'art et d'essai studio 43 de la rue Montmartre, avec une joyeuse bande de loustics parmi lesquels se trouvait un certain Pierre Arditti.



Hommage à nos camarades disparus

Dans les années 1955, le plus naturellement du monde, Michel adhéra à l'Union des étudiants communistes qui avait, à l'époque une grande activité. Notre ami participait aux discussions enragées qui agitaient les groupes de jeunes sur l'avenir du Monde. Il hanta également la place Painlevé où se trouvait le journal Clarté. Il y croisa un certain Bernard KOUCHNER. C'est dire si le passé de Michel : son enfance et son adolescence le prédestinaient à devenir un militant.

En février 1965, diplômé d'ingénieur en poche, Michel fut embauché chez Dassault Aviation. Plongé dans l'ambiance si particulière du bureau d'études, il mit un certain temps à retrouver ses esprits. Son expérience acquise avec les étudiants communistes l'aïda à reprendre pied au milieu de tous ces cerveaux d'acier. Ce n'était pas très facile quand on est jeune embauché, isolé au milieu de grands bureaux où l'on ne voyait que des têtes penchées sur des feuilles de calcul, où l'on n'aurait pu entendre que le bruit des neurones. Le couloir longeant ce service des « avant-projets » ne portait-il pas le nom, bien mérité, de « Rue sans joie » ?

En Mai 68, Michel fit, ce qu'il appela, « son coming out syndical ». En entendant le bruit des grévistes ouvriers défilant dans la rue, sous les fenêtres du bureau d'études, il s'est arraché de son siège et les a rejoints. Ce jour-là, il a causé une vraie stupeur parmi ses collègues. Il n'y a que le premier pas qui coûte. Après ce coup d'éclat, il participa à tous les mouvements sociaux. Ils furent nombreux. Il adorait titiller ses collègues sur ce point. Dès que les ouvriers donnaient de la voix, dans la rue, prenant son air le plus naïf, il lançait à la cantonade : « tiens, il y a du bruit dans la rue, quelqu'un sait-il ce qui se passe ? ». Personne ne répondait. Certains souriaient, mais d'autres n'appréciaient pas vraiment cette ironie et affichaient leur hostilité.

Michel, grand admirateur d'Alphonse Allais, maniait l'humour avec brio. Il avait choisi l'arme

de la dérision pour tenir en respect la cohorte de ses adversaires.

Par ailleurs, notre Don Quichotte mena, en solitaire, de nombreux combats. C'est ainsi qu'il causa des soucis à JP Fourcade, maire de Saint-Cloud. Ce dernier avait accepté un plan d'occupation des sols, illégal quant au nombre de parkings destinés à l'usine Dassault. Le stationnement des voitures était son cheval de bataille. Le directeur du personnel, éberlué, dut écouter sa critique sur la disposition des parkings perpendiculaires au trottoir alors que sous un angle alpha calculé par ses soins une dizaine de places auraient été gagnées. Il y eut bien des épisodes dans cette guerre de Trente Ans, dont un, particulièrement cocasse. La Direction de l'usine comprenant qu'elle n'arriverait pas à bout d'un individu aussi pugnace, lui attribua un parking. Il le refusa du fait, qu'au tableau des priorités, il était au dernier rang depuis des années.

Michel mena des combats collectifs avec le syndicat CGT. Il participa à toutes les manifestations pour défendre l'avion RAFALE. La photo que nous avons choisie est prise aux abords du Ministère de la Défense à Paris. Il arbore le badge CGT, avec un dessin du Rafale et le slogan : « construisons des avions français ». La corde enroulée autour de ses poignets n'est pas destinée à pendre le ministre, mais elle lui servait à expliquer sa dernière trouvaille à une déléguée CGT. Il était le plus pacifique, le plus doux, le plus galant des hommes.

Dans son activité professionnelle, Michel s'est illustré par sa connaissance de l'informatique à une époque où beaucoup pataugeaient. Les anciens se souviennent certainement de sa petite note manuscrite sur les cartes contrôle. Cette note était un vade-mecum indispensable à ceux qui voulaient converser avec l'ordinateur. Il travailla également à la création des logiciels permettant d'analyser les essais en vol. Cet électron libre, cet original, celui que l'on aurait

Hommage à nos camarades disparus

pu prendre pour un rigolo était, en fait, très sérieux et très efficace dans son travail. Il apporta une contribution décisive à l'harmonisation des traitements des données obtenues en vol, entre le centre d'essais en vol d'Istres et le bureau d'études de Saint-Cloud. Ce n'était pas une mince affaire. Bref, il fut un geek avant l'heure.

À la retraite, il demeura sur la même ligne de conduite. Il travailla avec l'institut de paléontologie humaine dont il reçut les compliments du Directeur pour avoir informatisé le traitement des données sur les roches récupérées dans les grottes du Midi.

Mais, Michel, pour nous, tes copains, tu resteras celui qui partageait notre grande table du midi. Celui avec lequel nous faisons des concours de bonnes blagues, de contrepèteries, art dans lequel tu étais difficile à battre. C'était une table où l'on riait fort. C'était la table des « Rouges ». C'était aussi celle, où l'on abordait les sujets graves de l'actualité avec le recul et l'esprit de dérision en vigueur dans notre cénacle.

*Pas des amis choisis par Montaigne ou La Boétie,
Mais ils s'aimaient toutes voiles dehors...
Au moindre coup de Trafalgar
C'est l'amitié qui prenait le quart...
Au rendez-vous des bons copains
Y'avait pas souvent de lapins
Quand l'un d'entre eux manquait à bord
C'est qu'il était mort...
Cent ans après, coquin de sort
Il manquait encore...*

Oui, Michel, c'est exactement ce qui nous arrive : TU MANQUES À BORD.

Le rire se déchaînait quand, cher Michel, tu parvenais à entraîner toute la tablée, fourchettes et couteaux, bien en main, pointés vers le haut, dans la fameuse charge de Reichshoffen, en mémoire du sacrifice dérisoire de nos cavaliers face aux Prussiens trois fois plus nombreux. Battant la mesure tu entonnais : « C'était un soir, la bataille de Reichshoffen, il fallait voir les cuirassiers charger. Attention ! Cuirassiers ! Chargez ! »

Derrière ce délire, n'évoquait-il pas certains travaux de la société réalisés en pure perte ? Ne parlait-il pas de certaines actions syndicales aussi vaines que coûteuses ?

Cette sourde ironie ne passait pas toujours inaperçue et ne lui a pas valu que des amis.

Quoi qu'il en soit, Michel, sache que tu demeureras aussi longtemps que durera notre mémoire, un très grand copain. Ce copain de la trempe de ceux décrits par Brassens, naviguant en pères peinarde sur la grande mare des canards :

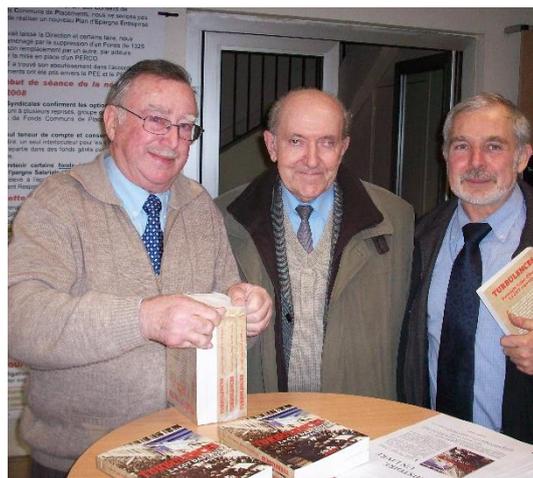
Hommage à nos camarades disparus

Nous évoquons maintenant la mémoire de camarades ayant eu des parcours originaux très différents.

L'un d'eux, Louis CORTOT, reçut un hommage national aux Invalides. Imaginez ...

Différents certes, mais tous avec un idéal commun : un attachement indéfectible à la cause sociale.

François LELAY (à gauche) Louis CORTOT (au centre) Pascal BORELLY à droite, à Saint-Cloud lors d'une vente de nos livres « TURBULENCES »



HOMMAGE À FRANÇOIS



François LE LAY est décédé le 22 octobre 2017.

Il avait 81 ans.

Toute la section syndicale des retraités CGT, adresse ses plus sincères condoléances à sa famille.

C'est avec une grande émotion que nous apprenons la disparition de notre copain François.

Aujourd'hui, la CGT de Dassault est en deuil, c'est une grande perte pour tous ces amis.

Toutes nos pensées vont à son fils Christian, son frère Pierre et à toute sa famille.

François a réalisé toute sa carrière chez Dassault à St Cloud comme ajusteur au DED. Militant CGT de la première heure, il fut membre du CHSCT pendant plusieurs années, avec un grand sérieux, pour le plus grand bien de ses camarades.

Dès qu'il fut à la retraite, il a tout naturellement prolongé son engagement syndical à la section CGT des retraités car il savait que le combat n'est jamais fini. Combien avait-il raison !

D'un naturel jovial, François n'était pas seulement un bon copain, c'était un homme juste et intègre qui n'aimait pas l'injustice. C'était aussi un homme de paix, ses engagements le prouvaient.

Bien que nous ayons travaillé tous les deux, près de 25 ans chez Dassault, Saint Cloud, ce n'est qu'à ma première réunion des retraités, en novembre 2003, que je l'ai rencontré.

Suffisamment persuasif, ce jour-là, il m'a poussé à reprendre la rédaction des comptes

Homage à nos camarades disparus

rendus de réunion parce que lui ne s'en sortait pas vraiment.

Un peu plus tard, il m'a convaincu aussi de participer aux rencontres des retraités CGT Dassault, organisées par les copains de Bordeaux, il était le seul retraité de St Cloud à y participer et s'y sentait un peu seul.

Ce qui m'a surpris chez lui c'est sa disponibilité, il était omniprésent, il ne manquait aucune réunion. Une distribution de tracts : il y était. Une manif : il répondait présent. Les séjours avec les copains de Bordeaux : il en était et depuis la première édition. Chaque fois qu'il y avait un coup de main à donner, inutile de lui demander, c'était, pour lui, une évidence d'en être.

HOMMAGE À LOUIS CORTOT

Nous complétons ci-dessous le portrait de notre camarade Louis Cortot évoqué dans notre Journal N°23

Notre syndicat s'honore d'avoir compté également dans ses rangs un militant comme Louis CORTOT. C'est un ancien de Dassault Saint-Cloud. Il resta fidèle à son idéal syndical toute sa vie durant.

Son discours devant les lauréats du Concours national de la Résistance et de la Déportation reste dans les mémoires :

« Vous vivez une époque avec des progrès que je ne pouvais même pas imaginer lorsque j'avais votre âge [...] mais j'avais quelque chose de bien plus précieux, de bien plus utile pour une vie : j'avais un idéal ».

Le vendredi 10 mars 11h a eu lieu, aux Invalides, un hommage national à Louis Cortot,

Tout ça aujourd'hui, il faudra s'en passer, François a tiré sa révérence, trop tôt bien sûr, mais la maladie s'est mise de la partie et, comme bien souvent, c'est elle qui a gagné.

La section syndicale des retraités CGT de St Cloud se joint à moi pour saluer le militant, mais surtout, l'homme que tu étais. Nous ne t'oublierons pas.

Tous les copains retraités CGT d'Argenteuil, de Martignas et de Mérignac s'associent à cet hommage.

Au revoir François

Pour la section des retraités, **B. Mevel**



Compagnon de la Libération, décédé dimanche 5 mars à l'âge de 91 ans.

Rappelons le parcours exceptionnel de cet

homme d'exception. Louis Cortot est né le 26 mars 1925 à Sombernon en Côte d'Or. Son père était artisan ferblantier.

Il quitte la Côte d'Or en 1937 avec ses parents pour s'installer à Saint-Cloud où il passe son certificat d'études. Il fréquente également le club d'aviation populaire de Boulogne-Billancourt qui lui apporte des connaissances en mécanique.

Au début de l'occupation, il est étudiant dans une école professionnelle à Suresnes. Très rapidement, au début de l'année 1941, à l'âge de 15 ans, il rejoint la résistance tout comme son frère aîné, Jean Cortot.

Entré en contact avec l'Organisation spéciale (OS) du Parti communiste, il manifeste son désir de participer à l'action directe ; il commence par récupérer des armes, couper des lignes téléphoniques et distribuer des

Homage à nos camarades disparus



tracts. Parallèlement, il doit abandonner ses études au milieu de sa troisième année à l'Ecole supérieure de Suresnes et devient ajusteur.

C'est dans l'usine dans laquelle il travaille qu'il confectionne les bombes qu'il va utiliser lors de ses missions.

Louis Cortot réussit avec brio de nombreuses opérations ; il provoque ainsi avec son groupe le déraillement d'un train de tanks provenant des usines Renault, rend inutilisable un transformateur disjoncteur à Issy-les-Moulineaux en mai 1942 et participe au grenadage d'un convoi de jeunesses hitlériennes à Trappes.

En juillet 1942, au sein des Francs-Tireurs et Partisans (FTP), son groupe fait sauter le bureau du Rassemblement national populaire (RNP) à Boulogne-Billancourt, puis détruit à l'explosif le bureau d'embauche des ouvriers français volontaires pour le travail en Allemagne de Courbevoie.

En décembre 1942, il prend part à l'attaque à la bombe de la maison de la Gestapo rue de Bussy à Paris. En janvier 1943, il devient chef de groupe et participe notamment, en novembre 1943, au sabotage de la centrale électrique d'Issy les Moulineaux.

En janvier 1944, sous les ordres de son frère Jean (alias capitaine Buick), Louis Cortot rejoint les

FTP de Seine-et-Marne pour participer à l'implantation d'un maquis à Saint-Mammès. En mai, juin et juillet, il prend part à des attaques de convois allemands en Seine-et-Marne. A partir de mai 1944, nommé aspirant et commandant de trois groupes de 15 hommes, il est également chargé des liaisons entre l'état-major des Forces françaises de l'intérieur (FFI) de Seine-et-Marne et celui de Paris.

Le 26 août 1944, il est très grièvement blessé à la face à Lieusaint en Seine-et-Marne, par des éclats de balles explosives, au cours des combats de la libération, faisant, malgré cela, preuve d'un grand courage et de sang-froid en n'acceptant que sur ordre formel de rejoindre un poste sanitaire.

Le 11 novembre 1944, il est décoré de la [croix de la Libération](#) par le général [de Gaulle](#) à l'Arc de Triomphe.

Après sa convalescence, il est responsable pour la Seine-et-Oise des milices patriotiques et de la Garde civique républicaine. Il est notamment en charge de l'instruction des dossiers pour le jugement des collaborateurs du département.

Aspirant de réserve à la fin de la guerre, il retourne à la vie civile d'abord comme ajusteur, puis dans la branche aéronautique chez Dassault en 1947 où il fait ensuite toute sa carrière.

Louis Cortot est président national de l'Association nationale des anciens combattants et ami(es) de la Résistance (ANACR) et membre du Conseil de l'Ordre de la Libération depuis décembre 2010. Il préside aussi, à compter de l'été 2012, l'association des amis du musée de l'ordre de la Libération.

Louis Cortot est décédé le 5 mars 2017 à Saint-Mandé dans le Val de Marne. Il est inhumé au cimetière du Père-Lachaise à Paris, dans le caveau de l'Ordre de la Libération.

- Grand Officier de la Légion d'Honneur
- Compagnon de la Libération - décret du 8 novembre 1944
- Croix de Guerre 39/45 (1 citation)
- Croix du Combattant 39/45
- Croix du Combattant Volontaire 39/45
- Croix du Combattant Volontaire de la Résistance

Le Donnet Lévêque a volé

LE DONNET LÉVÈQUE A VOLÉ

Nous avons eu le plaisir de recevoir le mail suivant, de notre camarade Michel Berthieu, animateur de l'équipe des rétro-planes de Dassault Argenteuil ayant mené à bien la reconstruction de l'hydravion Donnet-Lévêque.

De : michel.berthieu@sfr.fr

[mailto:michel.berthieu@sfr.fr]

Envoyé : jeudi 23 novembre 2017 10:44

Le 16 Novembre 2017, premier vol du Donnet-Lévêque réussi à la Ferté Alais, avec Edmond Salis aux commandes.

Les essais continuent.

Merci à tous pour votre soutien.

Les Rétro-Planes d'Argenteuil

Berthieu



Les lecteurs souhaitant en savoir plus, pourront trouver l'histoire de ce groupe des rétro-planes dans notre tome I de « TURBULENCES » dans le chapitre « les Dadas des Dassault » aux pages 337 à 342.

ACTUALITÉ ARGENTEUIL

Les lecteurs du Parisien ont dû être surpris en ouvrant leur quotidien du 13 novembre 2017 en lisant que :

« Le syndicat CGT a proposé la construction d'une nouvelle usine Dassault Aviation au parc d'activités des Béthunes à Saint-Ouen-l'Aumône. Ici, exemple d'implantation. LP/Marjorie Lenhardt »



Beaucoup ont certainement été sceptiques sur l'aboutissement d'un tel projet. C'est mal connaître la pugnacité de nos copains

d'Argenteuil. Ils mènent depuis cette date des actions tous azimuts pour ce projet... Jusqu'à parvenir à M. TRAPPIER auquel ils ont expliqué leur projet : *« Nous avons exposé les raisons qui nous ont amené, depuis 2 ans, à travailler sur cette proposition : volonté de travailler dans une usine adaptée au 21^{ème} siècle, avancée du Grand Paris, localisation des domiciles des salariés, nécessité d'investissements pour regagner la confiance des salariés,... M. Trappier a été extrêmement attentif et la discussion a été constructive. A l'issue de cette réunion, le PDG nous a annoncé qu'il nous rendra visite le mois prochain et surtout qu'il lance une étude industrielle de cette proposition. »*

Actualités : Falcon 5X, Rafale .

ACTUALITÉ FALCON 5X



Le dernier né de la famille Falcon avait fait son premier vol à Mérignac le 5 juillet 2017, mais avec deux moteurs « provisoires ». En effet le nouveau chouchou des ateliers Dassault, celui où l'on peut entrer dans la cabine sans retirer son chapeau, avait dû reporter sa mise en service à deux reprises à cause des moteurs ne répondant pas aux performances attendues. Ces retards ayant causé la perte

de marchés, Dassault a décidé de rompre le contrat avec Safran et de lancer un nouveau Falcon reprenant la cabine large du 5X et de l'équiper de moteurs Pratt & Whitney. Il est prévu un range un peu plus grand que celui du 5X soit 5 500 NM (supérieur à 10 000 Km). La mise en service prévue est 2022. Décidément, en France, on a beaucoup de mal à produire français...

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'Egypte et aux 36 commandés par l'Inde.

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...

INFORMATIONS RÉCENTES

Au cours des dernières semaines, sous l'égide d'E. Macron et E. Merkel on entend parler, à nouveau, d'Europe de la défense. Quelques lignes glissées dans la loi de programmation militaire indiquent le projet d'un avion de combat 5^e génération (successeur du Rafale) qui serait réalisé en coopération Franco-Allemande. Jour après jour les instances européennes précisent leur Europe de la Défense à 23 pays ! Chacun y apportant selon ses moyens et ses compétences. Les anciens reconnaîtront un air de déjà-vu.

Pendant que les politiciens européens signent un PESCO (Coopération Structurée et Permanente ... s'il vous plaît) eh bien ! La Suède s'équipe en système de défense aérienne américain. De son côté l'Allemagne lorgne sur le F35 américain pour remplacer ses Tornado. Ajoutons le tropisme bien connu des Polonais à choisir américain. Au final, ce PESCO s'annonce au mieux comme un nouveau fiasco, mais peut aussi démolir notre industrie aéronautique.

La nouveauté, par rapport à ce que nous avons connu à l'époque du Rafale, vient de l'Allemagne. Ayant sous le coude le gros paquet d'euros tiré de ses exportations, elle revendique aujourd'hui le leadership de cette Europe de la Défense et de son industrie. Ne vient-elle pas de s'emparer du contrôle du Drone MALE au nom du principe : besoin allemand = besoin européen ? La commission européenne a donné le marché Galileo (GPS européen) à la société allemande OHB. Cette dernière n'arrivant à tenir ni les délais ni les coûts a dû faire appel à Thalès pour l'aider à s'en sortir. Regardons aussi l'avion de transport militaire A400M, pur produit d'une coopération européenne : très grands retards, dépassement des coûts, mise au point plus que laborieuse, voire dangereuse.

Nous avons plus que des craintes sur la coopération européenne de Défense.

Nous pensons qu'il faut combattre de telles idées dans l'intérêt de notre avenir industriel, de notre indépendance.

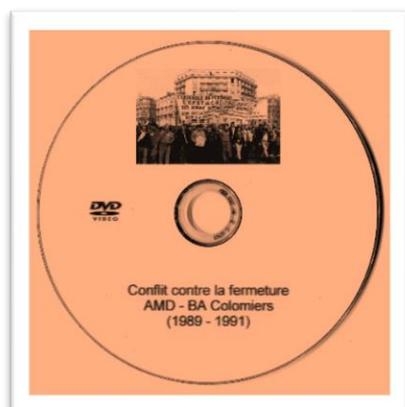
Bon de commande : vidéo Toulouse

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 :

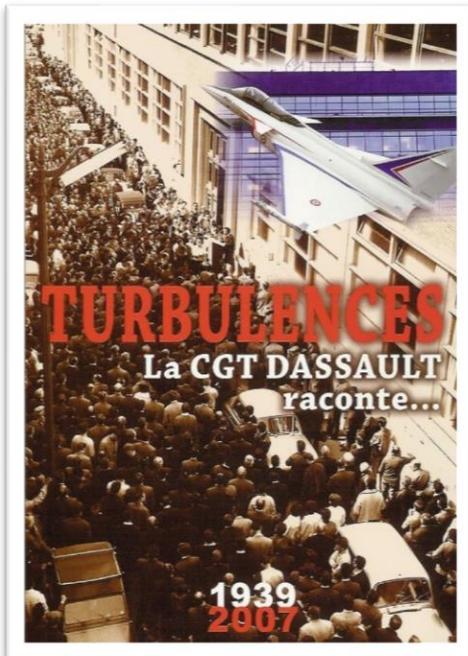
Association Histoire CGT Dassault

12 rue de la République

92 150 Suresnes

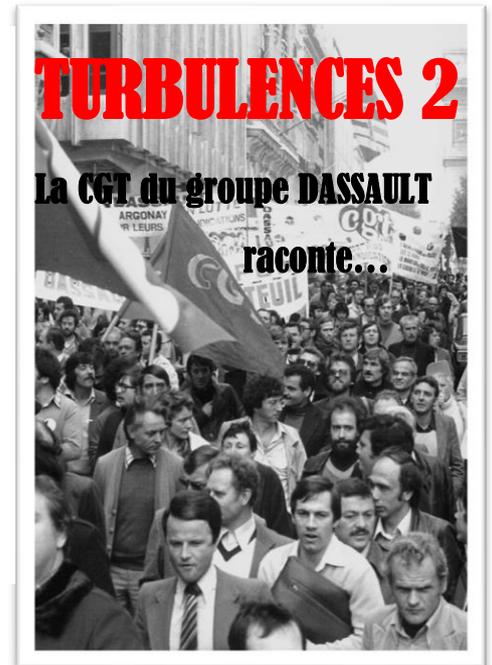
Bon de commande Livres turbulences

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