

# Mémoire de cols bleus

**l'essentiel** ▼ L'Institut CGT d'histoire sociale Midi-Pyrénées publie un ouvrage consacré à ses combats syndicaux dans l'aéronautique. Une étude à la loupe qui éclaire la relation étroite entre l'économie et le social.

Sans doute fallait-il un ouvrage sur l'histoire sociale de l'aéronautique pour briser le long silence d'archives jalousement gardées. L'Institut régional d'histoire sociale CGT s'est attelé à la lourde tâche de recueillir la mémoire d'anciens responsables et de vieux militants qui ont accompagné cette longue aventure syndicale réécrite à plusieurs. Cette fois-ci, souligne Alain Boscus, professeur d'histoire contemporaine au Mirail, « il ne s'agit pas de vanter les mérites des pionniers ou les originalités techniques d'un appareil, mais de s'intéresser à une succession de mouvements sociaux longtemps négligés qui laissent dans le flou le rôle d'acteurs pourtant majeurs, salariés, élus et syndiqués... »

« C'est une histoire pas comme les autres. Peu de livres mettent l'accent sur les artisans de la mémoire ouvrière », ajoute pour sa part Martine Bernard-Roigt, la présidente de l'Institut.

Les témoins de cette « révolution industrielle permanente » ont donc trouvé dans ce livre forcément engagé une tribune de l'histoire régionale. On y lit les grandes dates du mouvement syndical, de Dewoitine à Latécoère, de Bréguet à Dassault, des Sociétés nationales de constructions aéronautiques à Sud-Aviation avec Caravelle, d'Aérospatiale à EADS-Airbus. On y retrouve aussi les blessures, les oppositions durables entre patronat et salariés, tout le vocabulaire revendicatif qui creuse



Plus de 10 000 personnes, salariés d'Airbus ou sous-traitants, étaient dans les rues de Toulouse en mars 2007 pour protester contre le plan de restructuration sociale Power 8. / Photo DDM, Xavier de Fenoyl

le fossé entre les ouvriers et leur direction.

L'ouvrage reprend donc ce parcours : les grèves d'octobre 1942 contre la « Relève » qui désignait les réquisitions d'ouvriers pour l'Allemagne ; la transformation des industries aéronautiques d'État comme la Sncase en machines à fabriquer des gazogènes ; la grande grève unitaire des ouvriers de Sud-Aviation en 1963

**Avec cette reconstitution des grands moments syndicaux, revit l'histoire régionale de l'aéronautique.**

pour l'égalité des revenus, les actions contre les « discriminations » syndicales qui viseraient les militants CGT. A ce florilège, on pourrait ajouter la mobilisation contre la « campagne de dénigrement » dont est victime Concorde, interdit d'atterrissage à New York, la crise du spatial qui frappe l'Europe et l'agence spatiale française. Puis plus près de chez

nous, à la fin des années quatre-vingt-dix, le coup terrible de Dassault qui perd son site de Colomiers et ses 1 500 salariés recasés à Airbus, à la Sogerma ou dans la chimie. Et puis, en 2007, l'annonce par Louis Gallois du plan Power 8 suivi de la réaction unitaire du syndicalisme aéronautique. Autant de combats vécus de l'intérieur.

Jean-Marie Decorse

« L'Aéronautique, une histoire sociale en Midi-Pyrénées » par l'Irhis. 25 euros. Ouvrage en souscription.

**expert**

« IL FAUT ACCÉDER AUX ARCHIVES »



Alain Boscus, professeur d'histoire contemporaine à Toulouse II-Mirail.

L'ouvrage de la CGT, forcément engagé, n'en conserve pas moins une valeur historique ?

Ce livre a des insuffisances, mais il n'en représente pas moins une pierre très importante sur laquelle les historiens vont pouvoir s'appuyer. Il faudra bien bâtir un jour une véritable histoire économique et sociale de l'aéronautique. On a toujours dissocié les deux aspects. Jusqu'à présent, on ne s'est intéressé qu'à l'économie avec une tendance à magnifier la technologie. Les questions salariales sont pourtant importantes. Mais les archives d'entreprise manquent ?

Aucune histoire économique et sociale digne de ce nom ne pourra être faite tant que les archives d'entreprise ne seront pas à disposition des historiens. Je trouve scandaleux que les archives de l'ancienne Société nationale de construction aéronautique (Sncam) comme celle de la Sncase, de Sud-Aviation ou de la Snias soient indisponibles et conservées on ne sait où. Quarante ans passés, ces archives doivent pouvoir être accessibles.

**Et côté syndicats ?**

Moi qui travaille actuellement sur les archives de la Bourse du travail, je peux vous dire qu'il y a une richesse énorme disponible, qui témoigne également d'une reconnaissance remarquable des entreprises et de l'évolution économique.

repères

1 261

**DASSAULT > Emplois perdus.** Sans doute est-ce le combat le plus âpre qu'ont livré les syndicats à la fin des années quatre-vingt. Lors du CCE du 6 octobre 1987, Serge Dassault annonce la fermeture de 4 usines et prévoit 1 261 licenciements à Colomiers.

« Des archives d'entreprises résolument fermées... Cette situation ne peut durer sans porter préjudice au droit de tout citoyen sur son patrimoine archivistique. Surtout qu'il s'agit d'entreprises privatisées. »

Alain Boscus, prof d'histoire au Mirail.

## « MON COMBAT POUR CONCORDE »

« Ce que je regrette, c'est qu'il n'y a plus dans le monde syndical de véritable lutte pour défendre une politique industrielle. Mon premier engagement, ce fut d'abord celui de l'innovation. » Maurice Biard est entré en 1956 à Sud-Est Aviation comme chaudronnier en même temps qu'il débuté ses responsabilités syndicales. « Mes souvenirs remontent à la fin de la Caravelle, quand il s'est agi de trouver un nouveau programme. Concorde est arrivé à point nommé. Même si nous doutions du succès commercial du futur supersonique, nous savions à la CGT que sa réalisation était essentielle pour la suite. C'était une mise en chantier qui conditionnait les programmes suivants, dont l'Airbus européen. On y croyait, même si ce n'était pas dans le rôle du syndicalisme de prôner une orientation industrielle particulière », explique l'ancien chaudronnier. Voilà comment la CGT, avec le PCF,



Maurice Biard, ancien chaudronnier de Sud Aviation et représentant central de la CGT. / Photo DDM, Xavier De Fenoyl

s'est retrouvée aux côtés des gaullistes pour défendre Concorde, l'avion qui renvoyait au prestige de la France.

« Le combat syndical a été d'autant plus rude que tout le monde s'était ligué contre l'avion franco-britannique. En 1973 a surgi l'épisode des 72 retraits d'op-

tion. En une nuit, la plupart des compagnies ont renoncé à leurs contrats. Les commandes sont tombées à seize, les seuls clients se limitant aux compagnies Air France et British Airways. Mais le jour où Concorde a pu atterrir à New York, on n' imagine pas la confiance que nous a été faite. Sans

Concorde, il n'y aurait pas eu Airbus et l'A380... » En 1982, en qualité de syndicaliste, Maurice Biard a été fait chevalier de l'Ordre national du mérite. Un hommage rendu alors par le ministre Charles Fiterman pour avoir défendu la commercialisation d'Airbus. C'est dire...

**COLS BLEUS > changement de culture.** C'est peut-être une lacune dans cet ouvrage : l'explication d'un métier qui a fortement évolué au fil des années, où la culture d'entreprise s'est peu à peu substituée à la culture ouvrière, où les anciens « chaudronniers » sont passés peu à peu aux machines à commandes numériques et aux matériaux composites...