

PAS DE SOLUTION A LA CRISE DE L'AERONAUTIQUE FRANÇAISE EN REGIME CAPITALISTE

Le samedi 13 septembre, les quatre Unions de Branches de la Métallurgie se réunissaient séparément pour faire le point au retour des vacances. Les militants de l'Aéronautique retrouvaient le chemin du 94, rue J.-P.-Timbaud.

C'est en présence d'une assistance réduite, en l'absence d'Hispano Bois-Colombes, de Messier, de la SEPR, de l'ONERA, de la SNECMA Suresnes... que commença la discussion sur un ordre du jour fantôme et après un rapport de 45 minutes, aussi creux que les précédents, traitant de tout et de rien, construit sur un plan bateau allant des questions revendicatives à la vente de « la Vie Ouvrière », le tout débité d'une façon monocorde et endormeuse comme s'il s'agissait d'une corvée.

Bien entendu, les conclusions essentielles se résument comme à chaque discours de ce genre :

— Nécessité d'élaborer les « revendications », reprise de la lutte pour la défense de l'emploi », « développement de la lecture de la *Vie Ouvrière* et d'*Antoinette* », « accélérer le recrutement », « régler les timbres » et « faire fonctionner les organismes réguliers ».

Après ce chef-d'œuvre d'imprécision, on comprend que la discussion se soit engagée péniblement.

De toutes ces questions posées, les seules qui préoccupent les militants sont : les salaires, les charges de travail, le resserrement de la discipline patronale et la tactique pour y remédier.

Le reste n'a qu'une valeur de statistique, bien qu'il soit intéressant de savoir que chaque année, le nombre de cartes et de timbres syndicaux réglés est en recul (moins 643 cartes entre août 58 et août 59 sur 5.402 cartes payées en 58). Que dans la dernière période, il a été vendu quelque 200 *Vie Ouvrière* de moins... Ces reculs s'expliquent par un relâchement du militantisme (absence de collecteurs, de trésoriers...) et traduisent une désaffection des syndiqués qui ne se précipitent pas pour réclamer leurs timbres ou la *Vie Ouvrière* à leur organisation.

Venons donc aux questions essentielles.

En matière de salaires, alors que l'Aéronautique avait connu une poussée revendicative en juin-juillet, actuellement, aucune perspective revendicative pour les salaires ne se fait jour, ce climat reflétant l'atmosphère générale de la métallurgie.

Bien sûr, des discussions ont cours, les travailleurs connaissent des difficultés, mais rien de concret. Seule, Sud-Aviation La Courneuve, usine à forte tradition revendicative et aux militants de valeur, recommence à débrayer pour les salaires et pour la réintégration d'un ingénieur licencié à Sud-Aviation Cannes.

Toutefois, un point positif, les difficultés politiques amènent les militants à réfléchir et à s'orienter vers une tactique d'ensemble. Et l'on peut entendre : « Les travailleurs désirent la lutte à un échelon plus élevé et plus dur », ou encore : « La classe ouvrière tombe dans un gouffre, elle a besoin de se raccrocher à autre chose qu'une branche morte ».

Quelle gifle à la C.G.T., au P.C. et à la tactique de la particularisation !

Dans le domaine des charges de travail, les perspectives sont sombres. Déjà, avant les vacances, faisant suite à Voisin et Derveau, Hispano-Brune et Morane-Saulnier fermaient les portes.

Avec Morane-Saulnier, et malgré une campagne énergique... de collage d'affiches, disparaissent 50 ans d'aviation. Dans les trois derniers mois, cela fait 1.500 licenciements. La menace de chômage s'étend. Elle vise encore 10.000 travailleurs. On parle même de la liquidation de Sud-Aviation Saint-Nazaire et Courbevoie.

Actuellement, un rapide tour d'horizon permet de voir que quelques Caravelles restent encore à Sud-Aviation, qu'il n'y a pas un plan sur les tables à dessin de la SNECMA, que rien n'est en vue, qu'à Nord-Aviation rien ne va plus en dehors des engins spéciaux.

En fait, nous sommes dans la période critique. Les programmes en cours s'achèvent, et rien en perspective. Environ 30 % de l'effectif, soit 25.000 travailleurs vont être réduits au chômage. A quoi bon avoir battu des records, à quoi bon plastronner au Salon avec des carcasses mises à la ferraille dès la fermeture ?

Un fait est certain, la crise de l'Aéronautique française est devenue réalité. Actuellement, seuls quelques marchés de soutien assurent l'activité des usines.

LE MYTHE DE « L'AERONAUTIQUE FRANÇAISE »

Un observateur honnête pensera qu'il y a toujours eu crise dans l'aéronautique. En dépit de ce que pensent le PC, la CGT et les syndicats dans leur ensemble, la France n'a jamais eu un potentiel aéronautique conséquent depuis l'époque où la fabrication des avions est l'objet de séries importantes.

Déjà, avant la guerre de 39, il fallait battre le rappel pour les démonstrations aux fêtes d'aviation. Pendant cette guerre, l'aviation militaire et

tactique, se composait de quelques dizaines de Potez 63, Léo 45 ou encore Morane-Saulnier...

Ceux qui font état de la « Gloire des Ailes Françaises », sont des gens dont les compétences et les souvenirs s'arrêtent à l'époque des « pionniers » et de la première guerre mondiale, fervents admirateurs des Guynemer, Blériot, Mermoz, Saint-Exupéry..., dont le souvenir ne suffit pas à maintenir la France à un rang enviable dans l'aéronautique mondiale.

La guerre 39-45 ne devait pas arranger cette situation et, en dépit de quelques figures illustres, le retard s'accrut.

De 40 à 45, les « puissances alliées », avaient mis à profit leur expérience et leurs besoins militaires pour faire progresser de façon considérable leurs techniques. En 1945, privée de cette expérience, la France *repenait et envisageait la fabrication en série de ce que les U.S.A. et l'Angleterre s'approprièrent à abandonner*. Eux, dans le domaine militaire, pensaient 600 et 700 km/h et caressaient le rêve de passer bientôt le « mur du son » grâce à la réaction ! Dans le domaine civil, l'expérience des bombardiers lourds à grand rayon d'action, laissait entrevoir les longs courriers, vastes et confortables de 50 places minimum...

La France, de son côté, se trouvait avec des moyens de production anéantis, aucune étude valable, aucun programme mais un ministre communiste : Charles Tillon ! N'oublions pas que c'est l'époque du « Produire d'abord », du « retrousser les manches ». Embôtant ces slogans, poussés par une folie de grandeur, l'industrie aéronautique se lança dans des séries, sans étude approfondie des conditions objectives de la situation.

Disposant de moteurs désuets de 800 à 1200 CV contre 3.000 à 3.600 aux U.S.A., des chaînes sont mises en route à la hâte avec comme perspectives la fabrication de plusieurs centaines de chaque type (ex : 600 Nord 1200, dont seulement 250 seront fabriqués et vendus... à perte).

Si nous insistons sur cette période, c'est afin de montrer que l'aéronautique française fut un mythe qui permit à des industriels de se refaire aux frais de l'État et à l'aide des « manches retroussées » comme c'est le cas de Dassault, de Potez, Ratier, Messier...

COMMENT LA CRISE S'EST-ELLE DEVELOPPEE ?

1947 marque la fin de ce bel essor. C'est l'année de la mise en place du Plan Marshall et de ses conséquences dont la principale est « l'abandon de la politique nationale » si chère aux communistes.

Il est aisé de comprendre que dans la situation artificielle où elle se trouvait, l'aéronautique s'écroulait rapidement, et c'est de 47 à 51, la liquidation de toute une série d'usines : la SNCAC (Centre) éclate, la SNCAN (Nord) ferme successivement Le Havre, Caudebec, Issy-les-Moulineaux. Aucun programme de construction n'est mis en avant. Les prototypes sont envoyés à la ferraille, bien que certains soient d'un intérêt possible pour l'exploitation de lignes secondaires.

Puis, succède une période de recherches, d'études et d'essais sans qu'aucun programme judicieux ne les guide.

Enfin, on renoue avec la période des réalisations : Dassault sort l'Ouagan, le Fouga-Magister séduit l'Alouette (record d'altitude) et le Djinn sont encore les meilleurs hélicoptères du monde dans leur catégorie, la SNCAN sort le Gerfaut (record du monde), le Griffon (record du monde des 100 kms en circuit fermé), le Nord-Atlas (quelque 250 fabriqués en série). Sud-Aviation, avec la « Caravelle » conquiert une place d'honneur parmi les moyens courriers.

Mais, depuis ce redressement, l'Aéronautique vit essentiellement de commandes militaires. Elle en dépend pour les neuf dixièmes, ce qui est cause de son instabilité.

L'asservissement aux USA, l'intégration dans l'OTAN, la guerre d'Indochine, la compétition pour la suprématie de la réaction dans le domaine militaire, la guerre d'Algérie, la menace des engins sont autant de tourments.

Tant de virages pris sur les chapeaux de roues devaient avoir une fin. Le dernier se situe en 1957 quand, pour poursuivre la guerre d'Algérie, le budget de l'Air fut brutalement amputé par rapport à l'année précédente au bénéfice du budget de guerre en général.

Et ce fut un second cycle de fermeture, dont les premières parmi les fabricants d'équipement — Derveau-Hispano — et les avionneux — Voisin, Morane-Saulnier — en même temps que des licenciements — Bréguet, Nord-Aviation...

Ce fut aussi l'abandon de prototypes. Le Trident, le Leduc et aussi le Griffon, dont la particularité est la propulsion par stato-réacteur, technique encore au stade expérimental mais d'un grand avenir où, pour une fois on était en avance sur les USA et la Grande-Bretagne.

Dans cette débâcle, il est bon de signaler que seul Dassault avec son *Mirage III* reste en piste. Le gouvernement maintient les marchés avec une société privée alors qu'il réduit au chômage les sociétés nationales !