



C. F. T. C.  
FÉDÉRATION  
MÉTALLURGIE

# BULLETIN DU MILITANT

26, RUE DE MONTHOLON, PARIS-9<sup>E</sup> - TÉL. : TRUDAINE 91.03 - C.C.P. PARIS 537-50

Le Gérant : Jean LANNES

Supplément au Bulletin du Militant.

## RAPPORT SUR L'AERONAUTIQUE

PRESENTE PAR  
A. TEQUI

30<sup>EM</sup> CONGRÈS

ROUEN LES ~~21-22-23~~ NOVEMBRE 1958

S  
M  
M  
A  
-  
R  
E

	<u>Pages.</u>
<u>PREAMBULE</u>	1
<u>L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE FRANCAISE</u>	3
- Situation Géographique .....	3
- Concentration industrielle .....	4
- Les effectifs .....	4
- Sièges sociaux .....	7
- Industrie des Cellules .....	8
- Industrie des Moteurs .....	9
- Industrie des Equipements .....	10
<u>TRANSPORT AERIEN.</u>	11
- Utilisation des Appareils de type commercial .....	12
- Trafic AIR-MER sur l'Atlantique NORD .....	13
- Evolution du trafic aérien .....	14
<u>ACTION SYNDICALE.</u>	15
- Journée du 25 Avril 1957 .....	15
- Accords - Liaisons .....	16
- Licenciements .....	17
- Salaires .....	18
<u>CRISE DANS L'AERONAUTIQUE.</u>	19
- Démarche en Septembre 1957 .....	21
- Commandes fin 1957 .....	23
- Lettre rectificative Mars 1958 .....	24
- Positions responsables parisiens .....	26
- Groupe de Travail à l'Hotel Matignon .....	28
<u>CONCLUSIONS</u>	31

# PREAMBULE

- 1.

La commission aéronautique terminait ses travaux au Congrès de Dunkerque les 21, 22 et 23 septembre 1956 par la motion suivante :

Après un tour d'horizon sur l'activité industrielle des différentes entreprises, la commission constate :

- le plan de charge important de l'ensemble des usines qui ont toutes du travail assuré pour les deux ou trois années à venir, renversant la situation de 1954, où les plans de charge ne dépassaient pas 6 mois.

- l'augmentation constatée des effectifs qui pour certaines usines ont augmenté de 10 % durant les deux dernières années.

- pénurie de main-d'oeuvre qui oblige à une sous-traitance importante.

- des plans de charge propres aux sociétés qui travaillent pour leur réalisation d'études alors qu'il y a deux avis. Une grosse part des fabrications venait du fait d'une sous-traitance DASSAULT.

- La presque totalité des commandes restent dans le domaine militaire. Il faut néanmoins constater avec satisfaction la réalisation d'un appareil type commercial par le Sud-Est Aviation "Le Caravelle".

Sur le plan de la branche, la Commission souhaite :

- Reprise du bulletin de branche fournissant des informations techniques et permettant une liaison entre les militants.

- La possibilité d'une session nationale aéronautique en 1957.

- Et l'organisation de contacts régionaux.

Le développement des accords devant conduire tôt ou tard à une Convention Collective Nationale de l'Aéronautique.

Nous devons donc au cours de ce Congrès, voir l'évolution de la situation aéronautique en général, et l'activité de la Branche depuis deux ans.

Certes, ce qui dominera notre commission aéronautique, sera la crise de cette industrie. A l'heure où sont écrites ces lignes, nous ignorons totalement les perspectives en charge de travail de cette industrie.

L'action que nous avons tous menée ces derniers mois aura, nous l'espérons, d'heureuses conséquences pour le maintien du potentiel de l'industrie aéronautique et la garantie de l'emploi de milliers de travailleurs.

.... /

Il ne faut pas oublier pour autant l'action syndicale de chaque jour pour l'amélioration des conditions de vie des travailleurs.

De nombreuses grèves pour l'augmentation des salaires ont été menées avec succès. Des avantages sociaux furent obtenus et les régimes complémentaires de retraite se sont développés.

Ce congrès de ROUEN revêt donc une importance particulière pour notre branche aéronautique. Chaque section devra faire le maximum pour que ses délégués puissent participer à la commission de branche avec tous les éléments nécessaires pour brosser la situation exacte des entreprises, tant sur le plan des marchés-fabrications que celui de l'action syndicale.

o

o

o

# L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE FRANÇAISE <sup>- 3.</sup>

L'industrie aéronautique se caractérise par trois secteurs d'activités distincts :

- 1°- L'industrie des cellules
- 2°- L'industrie des moteurs
- 3°- L'industrie des équipements.

Mais il faut constater que cette division n'est plus aussi nette que les années précédentes. En effet, l'évolution des techniques, l'apparition des engins, l'utilisation de fusées comme moyen de propulsion, modifient d'une manière importante la structure traditionnelle de l'industrie aéronautique, et soyons certains que l'utilisation de l'électronique, l'énergie nucléaire et chimique, ira en se développant dans les années à venir.

Beaucoup de sociétés aéronautiques ont réalisé des départements : ATONIQUE, ELECTRONIQUE ou CHIMIQUE. La création d'un organisme comme FRANCE-FUSEE se situe dans cette voie.

Nous allons donc aboutir dans les années à venir à un bouleversement technique particulièrement important en matière de défense nationale et comme l'industrie aéronautique française a sa capacité de production orientée en majeure partie dans le domaine militaire, cela aura pour conséquence des modifications profondes de l'industrie aéronautique et des répercussions graves pour tous les travailleurs.

## - SITUATION GEOGRAPHIQUE

L'industrie aéronautique comprend trois centres importants :

- La région parisienne et Nord
- La côte Ouest - Sud-Ouest
- La région du Midi, pyrénées, située dans le triangle Bordeaux, Toulouse, Bayonne.

Il faut ajouter le secteur méditerranéen et la région de Bourges.

Dans ces régions, se retrouve indistinctement l'activité des Cellules, moteurs et équipement.

Soulignons, cependant, que la principale concentration de l'industrie des moteurs se situe dans la région parisienne avec HISPANO et la S.N.E.C.M.A.

.... /

Le fait important au cours de ces deux ans c'est la fusion du groupe SUD-EST AVIATION et OUEST-AVIATION, en un groupe dénommé SUD-AVIATION. Le groupe OUEST-AVIATION ayant absorbé SUD-EST AVIATION. Le président directeur de ce nouvel ensemble, groupant plus de 21.000 salariés est Mr. Georges HEREIL.

Les buts définis par la direction de SUD-AVIATION étant le souci de donner à l'industrie aéronautique un caractère plus concurrentiel dans la compétition internationale par :

- une utilisation rationnelle du matériel
- une concentration des moyens de production
- la mise sur pied d'un ensemble industriel comportant 8 usines et groupant 21.000 personnes.

En dehors de cette fusion importante, les usines aéronautiques ont conservé leur structure propre, mais des contacts plus étroits sont réalisés entre les différentes usines. Un bureau d'études commun a été créé entre Turboméca et Hispano, et la réalisation d'un groupe France-Fusée a vu le jour. Le conseil d'administration est sous la présidence de Mr. DESBRUERES, actuel président de l'U.S.I.A. et directeur général de la SNECMA.

Ce groupe comprend les sociétés suivantes :

Sud-Aviation  
Nord-Aviation  
Hispano-Suiza  
Air-Liquide  
Dassault  
Bréguet-Aviation  
Ugine  
Nobel-Bozel  
Forges et Ateliers du Creusot.

On remarquera qu'un certain nombre de sociétés sont nettement extra-aéronautique.

#### - LES EFFECTIFS

Longtemps, la France a eu un rôle de premier plan dans l'aéronautique mondiale. Pendant la guerre de 1914-1918, l'industrie aéronautique française fut la première du monde. Exportatrice encore pendant de longues années, elle fut dépassée par les industries aéronautiques américaines, russes et anglaises.

La dernière guerre vit un développement considérable de l'industrie aéronautique dans ces derniers pays alors qu'en France, du fait de l'occupation, ce n'était que stagnation. Industrie orientée, presque exclusivement vers des réalisations militaires, cette industrie est soumise à toutes les fluctuations possibles provenant de modifications de budget d'Etat, d'évolution technique, voire même d'une détente internationale (ce que nous pouvons tous souhaiter par ailleurs.

En conséquence de quoi, les effectifs restent très variables et l'industrie aéronautique voyait ces effectifs passer de 240.000 personnes en 1938 à 90.000 en 1946, pour descendre à 45.000 en 1950. Depuis ce "trou" de 1950, l'industrie est répartie et comptait environ 100.000 personnes au milieu de l'année 1957. :

Cellules 47 000 - Moteurs 19 000 - Equipements 19 400 - soit 85 400  
A ce chiffre peut s'ajouter :

- Ateliers d'Etat	7.000
- Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques (O.N.E.R.A.)	1.900
- Ateliers d'entretien des compagnies de transport	7.000

Certes, ces effectifs demeurent faibles, si on les compare à ceux des U.S.A. 765.000 personnes, l'U.R.S.S. dont les effectifs sont au moins égaux à ceux des U.S.A. et de la Grande-Bretagne qui s'élèvent à 280.000 personnes.

L'ensemble de l'industrie aéronautique française, secteur nationalisé et secteur privé, groupe au total 21 firmes dont 15 fabriquent des cellules et 6 des moteurs.

EFFECTIFS (Chiffres arrondis)

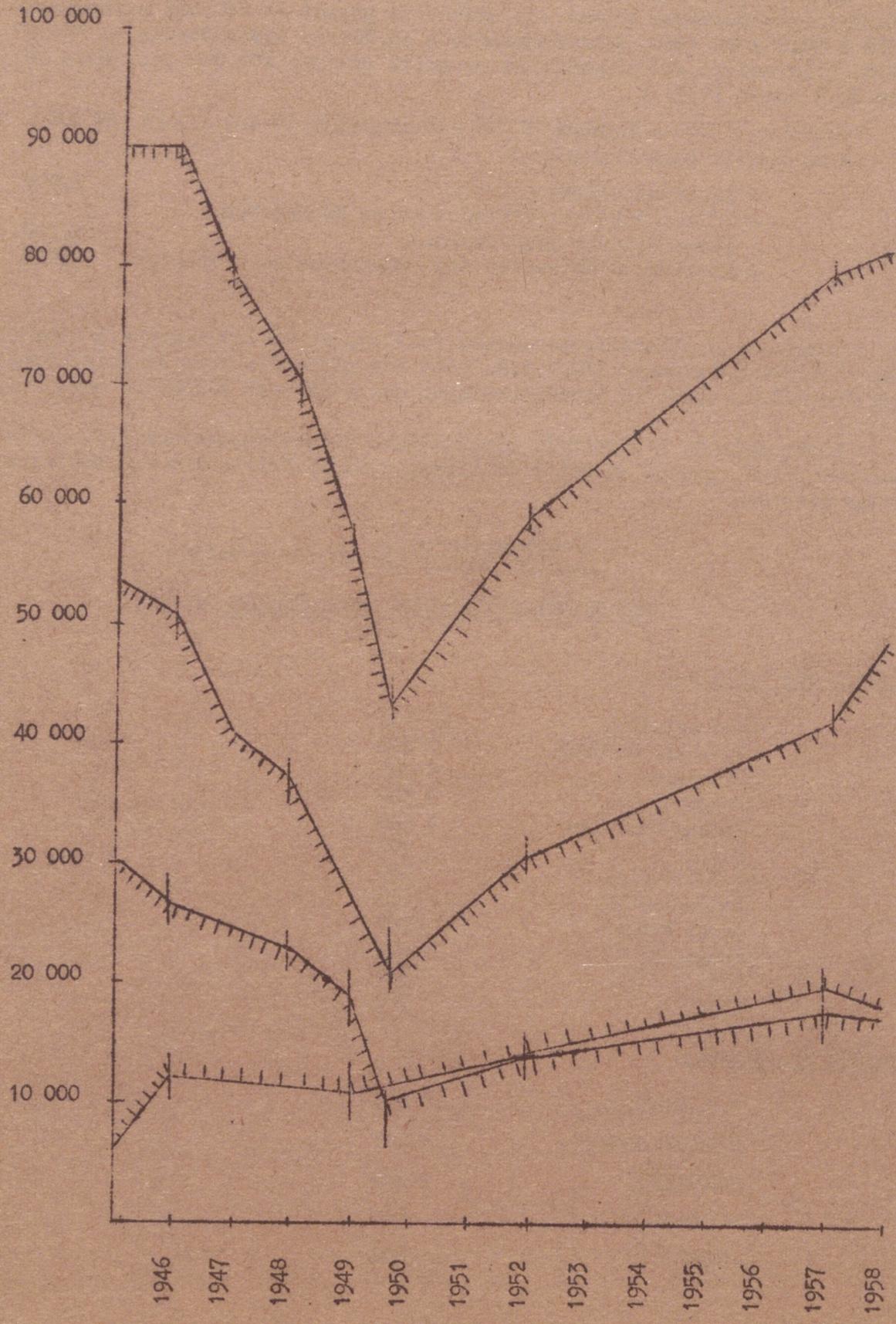
DES PRINCIPALES USINES AERONAUTIQUES EN 1957.

Industrie des cellules.

Sud-Aviation	21 500
S.N.C.A. du Nord	7 250
Dassault	5 000
Bréguet	2 300
Morane-Saulnier	1 600
Matra	700
S.F.E.R.M.A.	660
Latécoère	610
Hurel Dubois	500
Fouga	490
SIPA	390
LEDUC	320

Industrie des moteurs.

S.N.E.C.M.A.	10 000
HISPANO SUIZA	5 600
TURBOMECA	1 200
S.E.P.R.	950
POTEZ	500



- CELLULES

SUD-AVIATION 37, Bld. de Montmorency - PARIS  
NORD-AVIATION  
DASSAULT 78, Quai Carnot - SAINT-CLOUD (Seine)  
BREGUET 24, Rue Georges Bizet - PARIS  
MORANE-SAULNIER 3-5, rue Volta à PUTEAUX (Seine)  
MATRA 49, Rue de Lisbonne - PARIS  
S.F.E.R.M.A.  
HUREL-DUBOIS  
AIR-FOUGA 90, Rue de Miromesnil - PARIS 8ème  
S.I.P.A. 178, avenue de Neuilly - NEUILLY (Seine)  
LE DUC  
MAX-HOLSTE 11, Rue Gosset - REIMS (Marne)

- MOTEURS

S.N.E.C.M.A., 150, Bard Hausmann - PARIS 8ème  
HISPANO-SUIZA Rue du Capitaine Guynemer - BOIS-COLOMBES (Seine)  
TURBOMECA BORDES (Basses-Pyrénées)  
S.E.P.R. 37, rue des Acacias - PARIS 17ème  
POTEZ 46, Avenue Kleber - PARIS 16ème

# INDUSTRIE DES CELLULES

Cette industrie reste prépondérante dans l'aéronautique. Le constructeur de cellules détermine les caractéristiques du matériel qu'il veut fabriquer. Il assure le montage complet (moteur et équipement). A lui, revient les essais et mise au point de ce matériel.

## PRINCIPALES REALISATIONS ACTUELLES DEBUT 1958.

### - SUD-AVIATION

#### Série des hélicoptères "DJINN" et "Alouette II" -

Série du moyen-courrier à réaction S.E. 210 "Caravelle" du S.O. 4050 "Vauteur" (trois versions : chasse, attaque, bombardement). Pré-série de l'intercepteur à fusée S.O. 9050 "Trident II". Prototypes de l'intercepteur supersonique à aile delta S.E. 212 "Durandol" et du S.E. 5003 "Baroudeur".

### - NORD-AVIATION

Construction en série du cargo "NORATLAS". Prototypes de l'intercepteur Nord 1402 "Gerfaut" de l'appareil expérimental Nord 1500 "Griffon" (statoréacteur à aile delta) et du biplace-école Nord 3202. Aussi les avions cibles - C.T. 10 et C.T. 20 ainsi que les engins SS-10 et SS-11

### - GENERALE AERONAUTIQUE MARCEL DASSAULT.

Séries du "Mystère IV" A, du "Super-Mystère" B.2 et de l'intercepteur "Mirage III" à aile Delta, Intercepteur "Mirage I", Biréacteur d'appui "Etendard II", Monoréacteur d'appui "Etendard IV" et "Etendard VI", monoréacteur d'appui embarqué "Etendard IV".

### - SOCIETE DES AVIONS LOUIS BREGUET.

Construction en série du cargo militaire Br 765 et du triplace embarqué Br 1050 Prototype du Biréacteur d'appui Br 1100; du monoréacteur d'appui Br 1001 "Taon" et du Br 1100 M, version marine. Bréguet 960-01, banc d'essai volant, Bréguet 940 "Aile soufflée" Série du planeur monoplace Br 901 et du planeur biplace Br 904, Prototype du planeur biplace d'entraînement Br 902.

### - MORANE SAULNIER

Série de l'avion de liaison M.S. 760 "PARIS" et de l'avion-école MS 733 "Alcyon".

- AIR-FOUGA Construction en série de l'avion d'entraînement Fouga "Magister", Construction des prototypes dérivés : le C.M. 175 "Magister", pour l'aéro-navale" et le C.M. 171 "Makalu", banc d'essai.

- HUREL-DUBOIS H.D. 34 Bimoteur photographique.

- HENRY POTEZ Pré-série de l'avion de police Potez 75 et prototype de l'avion d'observation d'artillerie POTEZ 91.

- S.I.P.A. Bimoteur d'appui S.I.P.A. 1100, Eléments du Max Holste "Broussard" en série.

- AVIONS MAX HOLSTE Construction en série du transport léger "Broussard" 1521. Prototype du Bimoteur léger "Super-Broussard".

# INDUSTRIE DES MOTEURS

La recherche de la puissance et de son développement a marqué l'industrie des moteurs, les constructeurs de cellules réclamant sans cesse des matériels plus puissants.

L'industrie des moteurs s'est orientée ces dernières années vers la construction de turbo-réacteurs remplaçant progressivement le moteur à piston incapable d'obtenir les vitesses désirées aux appareils militaires en particulier. Mais déjà le turbo-réacteur qui lui aussi a ses limites en vitesse et cède le pas au stato-réacteur et à la fusée. L'industrie des moteurs reste donc en perpétuelle transformation.

Trois usines se partagent la fabrication des principales réalisations en matière de moteurs. La S.N.E.C.M.A., HISPANO-SUIZA et TURBO-NECA, cette dernière entreprise en extension s'est spécialisée dans la fabrication du petit et moyen moteur, alors que les deux premières fabriquent du matériel plus puissant.

## - LA S.N.E.C.M.A.

Ses deux principales fabrications de série sont le turbo-réacteur A.T.A.R. et ses différents types allant de 3 500 à 6 000 Kg de poussée, et équipant maintenant une grande partie des forces aériennes françaises : SUPER-MYSTERE - MIRAGE III - ETENDARD IV - LE VAUTOUR - GERFAUT - GRIFFON - BAROUEUR, etc ...

L'HERCULES équipant le cargo NORD 2 501 NORD ATLAS. Une série de petits moteurs 125 et 12 T moteurs de 600 chevaux équipant différents types d'appareils.

## - HISPANO-SUIZA

C'est la première firme qui s'est lancée à la libération dans la fabrication de turbo-réacteurs par l'exploitation de "NENE" qui fut fabriquée en grandes séries pour équiper l'OURAGAN et le MISTRAL matériel encore en service dans les forces aériennes françaises.

Sa fabrication actuelle est le VERDON qui équipe les MYSTERE IV'A de série.

Depuis plusieurs années la Société HISPANO-SUIZA s'est spécialisée aussi dans la construction des trains d'atterrissage, et les réalisations permettent d'équiper une bonne partie de la flotte aérienne française. Elle a en charge de produire en outre les trains d'atterrissage des "CARVELLE".

## - TURBO-NECA

Cette société spécialisée particulièrement dans la fabrication de TURBO-réacteurs de petite puissance a réalisé un développement industriel particulièrement important. On peut s'en faire une idée lorsqu'on constate que son chiffre d'affaire à triplé en trois ans entre la période de 1952 - 1956.

Les productions de série de la société TURBOMECA sont les turbo-machines : "MORBORE II", "PALOUSTE IV", "ARTOUSTE IIB" et le "GABIZO".

Différentes études de Turbo-Réacteurs sont aussi en cours.

- POTÉZ

La firme POTÉZ réalise une gamme très variée de fabrications mécaniques dans le domaine aéronautique elle se consacre à la fabrication de cellules et de moteurs ces derniers se situent entre 160 et 520 chevaux de puissance dans les types 4 D, 6 D et 8 D.

- S.E.P.R.

Dans le développement des techniques les avionneurs font de plus en plus appel à un apport de puissance par l'utilisation de fusées.

La S.E.P.R. s'est orientée vers la fabrication de propulseurs à poudre ou liquide et équipe différents types de matériel aéronautique : TRIDENT I, II et III - DURANDAL et sur certains appareils "MYSTERE".

Les missiles de la société MATRA, ils utiliseront des accélérateurs S.E.P.R. de plusieurs tonnes de poussée.

## L'INDUSTRIE DES EQUIPEMENTS

Un certain nombre de petites entreprises travaillent pour l'équipement des appareils aéronautiques. Mais la plupart ayant d'autres activités que l'aéronautique il est difficile à les considérer comme pouvant faire partie de l'industrie aéronautique.

L'équipement des appareils compte d'une manière très importante dans le prix de revient et une politique favorisant les entreprises d'équipement permettant de se libérer des importations nombreuses en ce domaine.

En outre le développement de la vitesse lié à la sécurité oblige l'installation d'équipement de plus en plus nombreux.

Les réalisations concernent :

- Les altimètres perfectionnés,
- Les Radars,
- Le pilotage automatique,
- Les compas gyromagnétiques,
- Des appareils électroniques contrôle et essais.

### RECHERCHE.

Mentionnons l'Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques (O.N.E.R.A.)

D'autres groupes privés fonctionnent et un certains nombres d'entreprises ont réalisé des bureaux d'études communs de recherche.

# TRANSPORT AERIEN

- 11.

L'aviation civile s'est développée considérablement au cours de ces dernières années et si l'on en croit les prévisions des sociétés de transport aérien ce mode de locomotion ira en s'accroissant dans les années à venir.

Il y a vingt ans à peine, était inauguré la ligne NEW-YORK - SOUTHAMPTON et NEW-YORK - LISBONNE. A cette époque le trafic passagers entre l'Europe et l'Amérique s'effectuait par voie de mer. Aujourd'hui le nombre de passagers transportés sur l'Atlantique NORD se répartit par moitié entre les compagnies maritimes de transports transatlantique et les compagnies aériennes. C'est dire l'importance du transport aérien et de son développement.

Malheureusement la FRANCE ne possède aucun appareil français capable de survoler l'Atlantique. C'est une situation que nous avons dénoncée, le développement du matériel aérien à des fins civiles et commerciales doit rester un des impératifs de notre action. Il en va du maintien de notre industrie et de l'indépendance nationale.

## LA FLOTTE AERIENNE D'AIR-FRANCE .

Depuis 1950, la Compagnie Air-France a vu sa flotte évoluer de la façon suivante (Extrait du J.O. du 24 Mars 1957 - Conseil Economique) :

Types d'Appareils	Fin 1950	Fin 1951	Fin 1952	Fin 1953	Fin 1954	Fin 1955
Super-Constellation				10	(1) 9	17
Constellation	19	23	23	21	(1) 20	(6) 18
Comet I				(3) 3		
Vickers Viscount				6	12	12
Bréguet "deux-ponts" 763				7	11	12
Languedoc 161	31	26	20	18	13	(4) 7
Douglas D.C. 3	33	34	38	40	38	(5) 38
Douglas D.C. 4	28	29	27	25	(2) 22	(7) 19

- (1) Un appareil détruit en 1954,
- (2) Dont deux en location à Air-Vietnam,
- (3) Retirés de l'exploitation depuis le 12 Janvier 1954,
- (4) Soit quatre en location-vente au C.I.E.T. et trois retirés de l'exploitation : Six appareils ont été vendus au S.A.R. et à la C° Aviacion y Comercio.
- (5) Dont un loué à Air-Liban,
- (6) Deux appareils vendus à la C.G.T.A. - A.A.,
- (7) Trois appareils vendus à Air-Carrier et C.G.T.A.

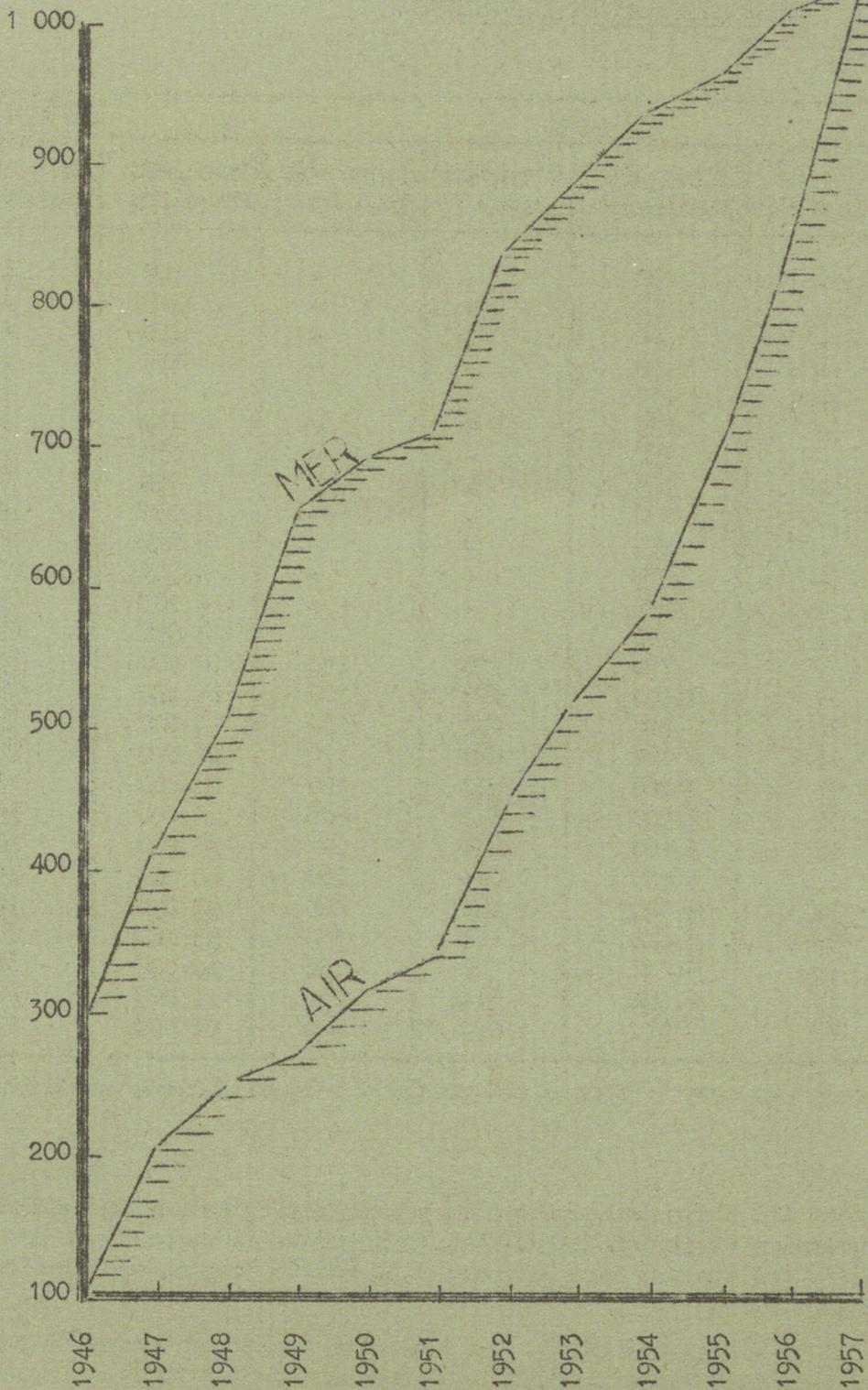
UTILISATION DES APPAREILS DE TYPE COMMERCIAL

- S.C.A.N. 30 : aucun appareil n'est actuellement utilisé,
- S.O. 95 : la totalité du parc est employée par la marine de guerre comme avion de liaison,
- S.O. 30 P : cette série d'appareils, dont douze furent, pendant un certain temps, exploités par des entreprises commerciales (Aigle Azur, S.T.A.E.O. Chéri-fienne), a été finalement rendue à la D.T.I. et vendue par celle-ci à la marine nationale,
- Bloch 161 "Languedoc" : Quarante appareils de ce type ont été construits. La plupart ont été exploités par la Compagnie nationale au prix de très nombreuses modifications apportées au cours d'utilisation. Actuellement, seuls quelques exemplaires sont encore exploités par des compagnies étrangères qui les ont rachetés à AIR-FRANCE,
- Latécoère 631 : le seul appareil qui fut mis en service par la Compagnie France-Hydri, pour le transport de coton entre LERE et DOUALA, a été accidenté,
- S.E. 2010 : sept appareils sont actuellement mis à la disposition de la S.A.G.E.T.A. En 1956, ils feront environ 6 000 heures de vol sur des services civils pour le compte d'AIR-FRANCE et des autres compagnies françaises, ainsi d'ailleurs que pour celui des ministères de la Défense Nationale et de l'Intérieur.
- Bréguet "Deux-Ponts" 761 : les trois appareils construits sont utilisés par l'armée de l'Air.
- Bréguet "Deux-Ponts" 763 : douze appareils de ce type ont été construits. En raison de leur prix de revient élevé, AIR-FRANCE n'a participé à leur acquisition qu'à concurrence de 60 %, l'Etat ayant conservé 40 % de leur coût à sa charge.
- A l'heure actuelle, leur exploitation par AIR-FRANCE a fait l'objet d'un contrat passé avec l'Etat, contrat qui permet à la Compagnie Nationale d'être couverte de son déficit total.
- H.D. 32 (Hurel-Dubois) : actuellement aucune commande n'a été passée et il semble que cet appareil arrive trop tard. L'exploitation des lignes sur lesquelles cet appareil aurait pu être mis en service paraît pouvoir être réalisée dans des conditions plus rentables par des D.C. 3 et des D.C.4.

oo

°) (°

AIR - MER - PASSAGERS ( En Milliers )



Comparaison des passagers transportés par les Compagnies maritimes de transports transatlantiques et les compagnies aériennes membres de l'IATA qui exploitent des services sur l'Atlantique Nord.

EVOLUTION DU TRANSPORT AERIEN CIVIL - SERVICES REGULIERS -  
INTERNATIONAUX ET INTERIEURS .

ANNEE	Millions						Nombre moyen de passagers par avion
	Kilomètres parcourus	Passagers transportés	Tonnes-Km (passagers)	Tonnes-Km (frêt)	Tonnes-Km (courrier)	Passagers kilomètre	
1932	140	-	35	-	-	405	3
1933	155	-	50	-	-	545	4
1934	160	-	60	-	-	650	4
1935	200	-	90	-	-	975	5
1936	230	-	115	-	-	1 280	6
1937	265	-	125	-	-	1 410	5
1938	300	-	150	-	-	1 685	6
1939	295	-	185	-	-	2 030	7
1940	300	-	230	-	-	2 530	9
1941	340	-	295	-	-	3 280	10
1942	315	-	315	-	-	3 515	11
1943	320	-	375	-	-	4 165	13
1944	415	-	495	-	-	5 490	13
1945	600	9	720	110	130	8 000	13
1946	940	18	1 440	120	100	16 000	17
1947	1 140	21	1 710	270	130	19 000	17
1948	1 270	24	1 890	420	170	21 000	17
1949	1 350	27	2 160	570	190	24 000	18
1950	1 440	31	2 520	770	200	28 000	19
1951	1 620	42	3 100	930	240	35 000	22
1952	1 770	46	3 570	1 000	260	40 000	23
1953	1 920	52	4 140	1 050	280	47 000	24
1954	2 070	58	4 670	1 130	330	53 000	26
1955	2 300	68	5 440	1 330	380	62 000	27
1956	2 540	77	6 260	1 510	410	71 000	28
1957	2 830	87	7 210	1 680	440	82 000	29

Source (O.A.C.I.) ne sont pas comprises dans ces chiffres : la République populaire de Chine, U.R.S.S.

- / LA CARAVELLE /

Il faut souligner ici l'une des plus belles réussites françaises en matière aéronautique, le moyen courrier civil "LA CARAVELLE", cela prouve la capacité de nos techniciens et les possibilités qui peuvent être offertes à la FRANCE dans la réalisation d'appareils de types commerciaux.

Le développement de l'aviation civile, les débouchés européens devraient permettre un plan de charge substantiel pour notre industrie. A ce jour, Juillet 1958, 44 appareils "LA CARAVELLE" sont en commande ferme - 24 pour AIR-FRANCE - 12 pour la S.A.S. - 2 pour la VARIC au Brésil - 3 pour FINNAIR en Finlande et 3 pour AIR-ALGERIE. De plus 18 options concernant la S.A.S. (13) VARIC (2) et FINNAIR (3). Au total la société SUD-AVIATION s'est engagée dans la production de 75 appareils. D'autres commandes sont à prévoir et SUD-AVIATION compte assurer une cadence de 3 appareils par mois, pour en 1960 atteindre la cadence de 7 à 10.

Si l'on considère l'excellent comportement des BREGUETS "Deux-Ponts" et les différents appareils valables sur le marché mondial, il y a là une possibilité d'exportation incontestable de matériel aéronautique français.

# ACTION SYNDICALE

- 15.

L'action syndicale a été très active au cours de ces deux dernières années dans l'industrie aéronautique. Si depuis près d'un an l'action est orientée particulièrement vers la défense de l'industrie aéronautique et la lutte menée contre les licenciements de travailleurs de cette industrie, n'oublions pas les actions qui ont pu être menées très activement :

- pour l'amélioration des salaires,
- la réalisation d'une Convention Collective de l'aéronautique,
- les accords d'entreprise et leur renouvellement,
- l'extension de régimes de retraite complémentaire.

## - Journée REVENDICATIVE DU 25 AVRIL 1957

L'industrie aéronautique a ceci de particulier c'est que d'une part le client principal c'est l'Etat, pour au moins 80 % dans les réalisations de l'industrie. D'autre part c'est un secteur fortement nationalisé puisque plus de 50 % du potentiel aéronautique provient du secteur nationalisé.

Il ne paraît donc pas utopique de vouloir normaliser cette industrie ayant des caractéristiques de concentration particulières. Grosses entreprises Nationales - même client - inter-pénétration des fabrications.

La journée revendicative du 25 Avril 1958 ayant pour but de mener l'action pour l'obtention d'une Convention Collective Nationale répondait à cette situation et fut dans l'ensemble pleinement réussie.

Voici le Communiqué paru :

"La Fédération de la Métallurgie C.F.T.C. APPELLE LES TRAVAILLEURS DE L'AERONAUTIQUE  
à UNE JOURNEE NATIONALE REVENDICATIVE le JEUDI 25 AVRIL 1958.

"La Fédération de la Métallurgie C.F.T.C. a fait le point de la situation dans  
"l'Aéronautique après avoir entrepris la consultation de ses sections d'entreprise dans  
"les usines d'Aviation.

"Elle rappelle d'autre part que les interventions qu'elle a effectuées près de  
"l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques et des Ministères intéressés sont jusqu'ici  
"restées sans résultats.

"La Fédération de la Métallurgie C.F.T.C. a particulièrement insisté sur le fait  
"que la concentration industrielle réalisée dans l'aéronautique, l'expansion continue de  
"l'industrie, commandent une harmonisation des salaires et des avantages sociaux dans les  
"diverses usines.

"L'action déjà menée par les travailleurs dans plusieurs sociétés telles que la  
"S.N.C.A.N., BREGUET... etc, a permis d'obtenir quelques résultats qui restent malgré tout  
"très insuffisants.

.../...

.../...  
"De plus, les réponses des responsables syndicaux soulignent la détermination des travailleurs de l'Aéronautique de manifester leur mécontentement devant l'intransigeance du Patronat de l'Aéronautique et du refus d'engager des pourparlers pour la conclusion d'une Convention Collective Nationale.

"Le mouvement revendicatif du 25 Avril renforcera la volonté des travailleurs de l'Aéronautique d'obtenir satisfaction,

"pour l'harmonisation des salaires et avantages sociaux,

"pour la conclusion d'une Convention Nationale.

"La Fédération de la Métallurgie C.F.T.C. demande aux responsables syndicaux d'envisager immédiatement les moyens d'action qu'ils jugeront les plus efficaces pour la Journée du 25 Avril.

"Elle demande aux travailleurs de l'Aéronautique de manifester unanimement leur volonté de voir aboutir leurs revendications.

RESULTATS DE LA JOURNEE REVENDICATIVE DU 25 AVRIL 1958.

- Grève de 24 heures.

SUD-AVIATION - Saint-Nazaire - Nantes - Marignane

S.N.C.A.N. - Les Mureaux - Bourges

S.F.E.R.M.A. - Bordeaux

- Grève d'une demi-journée.

TREGUET - Bayonne

S.N.E.C.M.A. - Billancourt

- Mouvements limités de 1 à 2 heures.

S.N.E.C.M.A. - Kellermann - Gennevilliers - Suresnes

SUD-AVIATION - Toulouse - Courbevoie

MORANE-SAULNIER - Tarbes

S.N.C.A.N. - Meaulte - Hispano - Voisin

Parallèlement a cette action de base la fédération intervenait auprès des ministères AIR et TRAVAIL ainsi qu'auprès de la Chambre Patronale, l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques (U.S.I.A.).

La réussite de cette Journée revendicative a démontré la volonté des travailleurs de l'Aéronautique pour obtenir une Convention Collective Nationale, et si maintenant la priorité de l'action va à la défense de l'Aéronautique terriblement menacée, il n'est pas moins vrai que les militants devront dans l'avenir poursuivre leur effort pour cette Convention Nationale. Il appartiendra à la Commission aéronautique du Congrès de définir les modalités d'action à engager dans les deux années qui viennent.

## - ACCORDS D'ENTREPRISE

La C.F.T.C. a mener une politique d'accords d'entreprise et cette attitude a été payante, la conclusion d'accord d'entreprise a incontestablement apporté une amélioration de la situation des travailleurs que ce soit dans le domaine des rémunérations ou avantages sociaux.

Lors de leur renouvellement tout en considérant que le contenu restait valable, les sections n'ont pas voulu non plus reconduire purement et simplement les accords. C'est pour cela que certaines sections C.F.T.C. n'ont pas renouvelé les accords. D'autres par contre ont obtenu des accords valables le dernier en date étant celui de la S.F.E.R.M.

L'étendu des accords dans les entreprises aéronautiques, leur caractère assez similaire devrait permettre une action argumentée pour l'obtention d'une Convention Collective Nationale de l'Aéronautique.

## - LES LIAISONS

Depuis ces deux dernières années on peut constater un très net progrès dans le domaine de la liaison syndicale, que ce soit les sections d'entreprises avec la fédération, ou les différentes sections de société.

Les liaisons entre les usines d'une même société se sont donc intensifiées. Des bulletins-tracts-positions sont ventilés et cela a incontestablement permis une action plus coordonnée et de ce fait plus efficace.

La Fédération s'est aussi efforcée de fournir le maximum de renseignements aux sections d'entreprises. Plusieurs bulletins de Branches furent édités, ainsi qu'un certain nombre de circulaires permettant des informations rapides sur la situation de l'Aéronautique.

En outre une rencontre nationale des responsables de l'aéronautique s'est tenue à Bierville les 12 et 13 Octobre 1957, un excellent travail y fût réalisé, et la formule d'une rencontre nationale de la Branche entre deux Congrès pourrait être retenue. Si l'on y ajoute les rencontres régionales de BORDEAUX et de PARIS, il s'avère en conclusion que les liaisons furent plus nombreuses depuis deux ans, cela provient d'une prise de conscience de tous de la nécessité de coordonner nos efforts.

Les liaisons ne doivent pas être qu'occasionnelles, mais permanentes. Rappelons que chacun devant participer à la vie de la Branche, cela nécessite un correspondant d'entreprise chargé d'assurer les liaisons.

Il faudra aussi que les sections déterminent les besoins qu'elles ont dans le domaine aéronautique et dire ce qu'elles attendent de la Fédération.

## - LA LUTTE CONTRE LES LICENCIEMENTS

On ne peut terminer ce chapitre de l'action syndicale sans souligner l'ampleur de l'action menée à tous les échelons contre les licenciements. Que ce soit les démarches nombreuses effectuées par la Fédération auprès des pouvoirs publics, l'action et démarches accomplies par les sections, les conférences de Presse tenues par plusieurs Comités d'Entreprise. On peut dire que la crise de l'aéronautique n'est pas ignorée de l'opinion publique et que cela a sans doute permis de limiter l'opération consistant à liquider l'industrie aéronautique française.

Certes les dangers ne sont pas écartés et à l'heure où sont écrits ces lignes les graves menaces continuent à peser sur l'industrie aéronautique et notre vigilance ne doit pas se relâcher.

Pour toute l'action menée durant cette période nous vous demandons de vous référer aux différents bulletins et circulaires aéronautiques, de reporter aussi au chapitre crise aéronautique de ce rapport ou sont données les différentes démarches accomplies par la Fédération.

#### - LES SALAIRES.

Une comparaison des salaires aéronautiques et leur évolution aurait dû normalement trouver sa place dans ce rapport. Le temps et les circonstances n'ont pas permis d'effectuer une enquête précise auprès des sections d'entreprises.

Nous vous demandons donc de vous reporter au Bulletin de Février 1958 où une étude comparative assez complète avait été fournie à la suite de la session de Bierville. Depuis cette date les salaires n'ont malheureusement pas beaucoup évolué et le pouvoir d'achat est aller en diminuant.

D'autre part un écart toujours plus grand existe entre le salaire garanti et le salaire réel. Des primes diverses s'ajoutent au salaire de base, des participations aux bénéfices sont parfois aussi octroyés. Ceci fausse toute étude comparative et limite bien souvent l'action syndicale une journée de grève ça coûte cher ...

Notre action doit donc se poursuivre pour, en améliorant les salaires faire en sorte que les mini-garantis soient le plus près possible des réels.

Il aurait aussi fallu parler dans ce rapport des problèmes particuliers. Celui des classifications, des avantages divers. Les retraites complémentaires etc ...

Toutes ces questions devront être revu en congrès afin que nous puissions ensemble déterminer une ligne d'orientation dans les années à venir.

Certains pourront considérer que ce chapitre de l'action syndicale n'est pas assez complet ce qui est vrai. Mais il est paru utile dans les limites prévues pour les rapports de branches de développer plus longuement la crise de l'Aéronautique, c'est ce qui a été fait dans la suite de ce rapport.

# AERONAUTIQUE

La "nouvelle" ..... crise de l'aéronautique française s'est amorcée au mois d'août 1957 du fait d'une réduction importante des crédits alloués à cette industrie. Une fois de plus, la carence de nos gouvernements, le manque de prévision à long terme qu'il est indispensable d'assurer, allaient précipiter de nouveau l'industrie aéronautique alors en pleine expansion vers d'énormes difficultés ayant pour conséquences la suppression d'un certain nombre de types d'appareils, la diminution des programmes de productions, l'étalement des commandes, la fermeture d'usines et le licenciement de milliers de travailleurs.

Ainsi le manque de politique aéronautique aboutissait à de nouvelles catastrophes. Rappelons que nous avons toujours réclamé pour l'industrie aéronautique qu'un plan soit établi et appliqué.

Cette industrie qui travaille à 90 % sur commandes d'Etat doit avoir, si l'on veut qu'elle progresse, l'assurance d'un financement sur plusieurs années lui permettant de faire aboutir les études engagées.

C'est ainsi qu'au congrès de Belfort nous disions, après l'échec du plan quinquennal de 1950 :

" L'industrie aéronautique doit vivre et se développer normalement. Pour cela il faut que l'Etat donne les possibilités nécessaires aux entreprises pour effectuer un travail de recherches, d'études et de fabrications.

" A cet effet, il semble indispensable de sortir de ce travail au jour le jour, un programme à long terme doit être établi et son financement assuré.

" Une coordination semble aussi nécessaire entre les différents ministères qui touchent l'aéronautique. Un ministère de l'Air unique nous apparaît comme une solution intéressante "

Notre point de vue n'a pas changé : PLAN - PROGRAMME - FINANCEMENT - restent la base nécessaire pour que survive l'Aéronautique.

## - EVOLUTION DES TECHNIQUES

Plusieurs fois dans les informations fédérales, nous avons pu dire que l'industrie aéronautique française, qui travaille ne l'oublions pas à 90 % pour la défense nationale, était pour son développement soumise à trois critères :

- les crédits alloués dans le cadre de la défense nationale
- une évolution des techniques
- une détente internationale réduisant l'effort d'armement.

Si malheureusement ce troisième point n'est pas réalisé, les deux premiers le sont et l'évolution des techniques aboutissant à l'utilisation d'engins pour la Défense Nationale amène une révolution totale dans l'industrie aéronautique mondiale.

..../

L'apparition des engins est le fait marquant de ces deux dernières années. Les Missiles remplaceront-ils l'aviation militaire d'interception et de bombardement ? Oui sans doute, l'exemple de l'orientation militaire des grandes puissances semble extrêmement probant. Néanmoins, après avoir voulu effectuer un virage total sur le plan de cette orientation, la tendance du maintien d'une aviation militaire "classique" semble s'affirmer.

Mais il est certain, particulièrement pour la France qu'il ne sera pas possible financièrement de mener de front et le développement d'appareils militaires pilotes et celui des engins.

L'industrie américaine a ses difficultés, bien que dans un autre ordre de grandeur, la diminution des crédits et l'évolution des techniques aéronautiques vers des engins ont frappé cette industrie. Fermeture d'usines, reconversion, licenciements importants en sont les résultats. Selon les milieux industriels américains, l'étalement des divers programmes de production aurait pour conséquence la réduction des effectifs. 100.000 personnes seraient licenciées sur les 900.000 que compte l'industrie aéronautique américaine.

La Grande-Bretagne se trouve devant des difficultés similaires. Mais ces deux pays ont un atout important, c'est celui d'une fabrication d'appareils commerciaux venant équilibrer leur industrie, et leur permettant, par une exportation poussée, d'acquérir le maximum de marchés possibles.

Malheureusement en France nous n'avons pas eu cette politique de réalisation d'appareils commerciaux, et cela peut nous handicaper très sérieusement.

#### Démarche fédérale en septembre 1957

Devant la crise menaçant l'industrie, la fédération effectuait au mois de septembre une démarche auprès du chef de cabinet du secrétariat d'Etat à l'Air, afin d'obtenir le maximum de renseignements sur la situation à cette époque et dire le souci de la fédération de voir se maintenir le potentiel de l'aéronautique.

COMPTE RENDU DE LA VISITE EFFECTUEE AUPRES DE Mr. JACOMET

CHEF DE CABINET DE Mr. LAFOREST

SECRETAIRE D'ETAT A L'AIR

par LUCAS et TEQUI du Bureau Fédéral.

Cette entrevue avait pour objet d'examiner la situation aéronautique à la suite des décisions de réductions de crédits pour ladite industrie.

- PLAN FINANCIER

Sur le plan financier, les crédits sont ramenés à 196 milliards ; la réduction se chiffre aux environs de 40 milliards sur les budgets prévus en 1958.

Mr. JACOMET fait part à la délégation des difficultés rencontrées par les services du Ministère de l'Air pour faire cadrer les besoins industriels, les besoins de l'Armée, avec les budgets alloués. Des décisions ont donc été prises de réduction de plan de charge, de suppression de pré-séries et d'arrêt d'études.

Les entreprises les plus touchées sont : BREGUET, La SNECMA, SUD AVIATION COURBEVOIE, HISPANO.

Sur le plan social, les conséquences seront de 3 à 4.000 licenciements sur l'ensemble de l'aéronautique, ou du moins une réduction du personnel de cet ordre par licenciements ou non remplacement de départs de salariés.

A titre indicatif, les effectifs de l'aéronautique se chiffrent à 80.000 personnes actuellement.

- CONSEQUENCES DES REDUCTIONS DE CREDITS DANS LES ENTREPRISES

B R E G U E T :

a) Résiliation de 15 quadri-moteurs lourds BREGUET deux Ponts 765

Conséquences: d'après la Sté BREGUET : 1.000 licenciements.  
d'après le Ministère : 4 à 500 licenciements.

b) Possibilité du maintien en fabrication de quatre deux Ponts 765, ce qui permettrait la jonction avec la construction des BREGUETS alizés ; possibilité que l'aile d'avion portée effectuée par S.N.C.A.S.O. BOUGUENNAIS soit reprise par BREGUET (Anglet).

Ces quatre BREGUET deux ponts, seraient vendus pour la somme de 1.500 millions l'unité ; le prix de revient actuel est de plus d'un milliard.

.... /

S.N.E.C.M.A. :

La réduction des commandes du VAUTOUR prévue à 200 unités est ramenée à 160.

La suppression du SUPER-VAUTOUR (4060) et d'un certain nombre d'appareils, aura pour conséquence la réduction importante du plan de charge du réacteur ATAR.

La diminution des commandes HERCULES amènera SNECMA-BILLANCOURT vers d'importantes difficultés fin 1958.

SUD-AVIATION COURBEVOIE :

La pré-série du TRIDENT est annulée ainsi que l'étude du SUPER-VAUTOUR 4060.

La fermeture du bureau d'études de COURBEVOIE est donc envisagée ; il est néanmoins possible que la Société SUD-AVIATION puisse faire effectuer par ce bureau d'études un certain nombre de travaux réalisés présentement dans les usines SUD-AVIATION.

H I S P A N O :

De même qu'à la SNECMA, la diminution des séries de production dans les cellules, va se faire sentir très fortement dans la fabrication des réacteurs.

AUTRES ENTREPRISES :

C.I.P.A. : La pré-série de CIPA 1100 est ramenée de 10 à 2.

HUREL-DUBOIS : L'HUREL-DUBOIS est commandé à 6 exemplaires, pas plus ; cette décision date d'ailleurs du mois de Janvier 1957.

S.N.C.A.N. : Le Nord 2506 sera abandonné en presque totalité.

LOI-PROGRAMME

Un projet de loi-programme sera présenté pour l'aéronautique pour le budget 1958.

Cette loi-programme aurait un effet sur 4 ou 5 années ; elle permettrait l'assurance d'un financement pour l'industrie aéronautique pendant cette période.

Le programme aéronautique s'orientera dans les années à venir vers les engins télégués.

- FINANCEMENT EXTERIEUR

Certaines entreprises telle que la SNECMA, sont en pourparlers avec l'ALLEMAGNE pour trouver le financement nécessaire à la poursuite de leurs études.

... /  
Les conséquences de ces réductions de crédit n'allaient pas tarder à se manifester. De nombreux licenciements étaient effectués principalement dans la Région Parisienne ( Hispano Suiza - Sud-Aviation Courbevoie - Messier - Bréguet Vélizy ). Fermeture de l'usine Voisin.

En outre le blocage de l'embauche dans la plupart des entreprises contribuait d'une manière importante à diminuer les effectifs des sociétés aéronautiques.

Ainsi par les licenciements et les départs volontaires, c'était 3 à 4.000 personnes en moins dans l'industrie aéronautique.

- COMMANDES FIN 1957

L'état des commandes suite aux réductions de crédit n'était que peu modifié mais un étalement aboutissait à un ralentissement très marqué des fabrications.

- FOUGA MAGISTER : 195 (armée de l'air ) (120), 62 (aviation allemande ).
- BREGUET ALIZE : 75 (marine)
- DASSAULT SUPER-MYSTERE : 250 (armée de l'air et exportation)
- DASSAULT MIRAGE-II : 10 présérie, plus 100, première commande de l'armée de l'Air
- MAX HOLSTE BROUSSARD : 316 + exportations ( une centaine)
- MORANE-SAULNIER Paris : 31, armée de l'air ; 19 marine ; 48, Argentine.
- NORD-AVIATION NORATLAS : 192, armée de l'air (155); 50, étranger ( dont 25 en Allemagne)
- SUD-AVIATION VAUTOUR : 160, armée de l'air (50).
- SUD AVIATION DJINN : 120 forces armées ( 46 ) ; 27 besoins civils (27.)
- SUD-AVIATION ALOUETTE : 100, armée de l'air ; 60, armée de terre, 20, marine (91) ; 24 + civils et exportation (24).
- SUD-AVIATION CARAVELLE : 23 + 37 options.
- SUD-AVIATION H. 34 (sous-licence U.S. Sikorski).

# LETTRE RECTIFICATIVE

Une lettre rectificative au projet de loi de finances pour 1958 était présentée au parlement à la séance du 5 Mars 1958.

L'analyse de cette lettre rectificative détermine que les réductions de crédits de certains postes du budget de la Défense Nationale proviennent d'insuffisances déterminées par l'orientation du Gouvernement en matière de besoins de la Défense Nationale et des hausses de prix intervenues. Le Gouvernement ne voulant pas, ou ne pouvant pas, pour différentes raisons, dépasser la totalité du budget, a préféré pratiquer des coupes importantes dans certains postes.

Pour l'industrie aéronautique cette décision pouvait avoir des conséquences catastrophiques.

## -/INSUFFISANCE BUDGETAIRE/

Les insuffisances de crédits qui sont apparues depuis la préparation du budget de la Défense Nationale s'élèvent à : 94,6 milliards.

Elles se répartissent de la manière suivante :

Section Communes : 5 milliards, dont 4 milliards dus aux hausses de prix

Pour l'Air : 28 milliards, dont 19,1 milliards dus aux hausses de prix

Pour la guerre : 50,6 milliards, dont 27,6 milliards dus aux hausses de prix

Pour la Marine : 11 milliards, toutes dues aux hausses de prix.

## -/DEPENSES NOUVELLES/

Air 8,9 milliards.

1 milliard : Modification des conditions de résiliation du marché du BREGUET DEUX PONTS ( La commande de 4 appareils est maintenue ).

2,5 milliards : Pour le carburant en Algérie.

1,4 milliards : Pour l'entretien et la réparation des matériels en Afrique du Nord.

2 milliards : Retard dans la réalisation des effectifs budgétaires, et excès d'incorporation en novembre 1957.

2 milliards : Ajustements et réévaluations techniques sur les dépenses d'équipement.

Guerre 23 milliards.

6 milliards : Barrages et glacis sur la frontière de l'Algérie.

3,8 milliards : Pour des déplacements d'effectifs vers le Sahara.

13,5 milliards : Dépenses supplémentaires occasionnées par l'accroissement de 28.000 des effectifs en Algérie, et dû au maintien en Allemagne d'effectifs plus importants qu'initialement prévus.

- ECONOMIES REALISEES

5,3 milliards	Section Commune	dont 1 milliard pour étalement du programme.
23 "	Air	" 3 " " "
17,8 "	Guerre	" 5,8 " " "
17,5 "	Marine	" 7,8 " " "

Réductions réalisées sur l'AIR.

1,8 milliards - aménagement de crédits sur les unités en fonction en Europe.  
4 " - réduction de crédits de carburant pour les forces en stationnement en Europe.

Des abattements sur les chapitres d'équipement.

2,1 milliards sur les études  
1 " sur les munitions non utilisées en Algérie.  
1,6 " sur les télécommunications.  
6,3 " sur les fabrications.  
2,7 " sur les travaux d'infrastructure hors de l'A.F.N.  
12,9 milliards en plus d'économies sur la section AIR dont les points d'application ne sont pas encore déterminés définitivement. Dans l'immédiat, un blocage de ce montant est effectué sur les crédits section AIR.

6,1 milliards sur les études,  
0,8 " sur les investissements industriels  
1,8 " sur les fabrications de télécommunications  
2,6 " sur les fabrications de matériel aérien.  
1,6 " sur les matériels roulants et matériels techniques.

Il reste encore 18 milliards d'économie à réaliser. Ces 18 milliards sont attendus par voie de fonds de concours, d'une contribution allemande aux frais de stationnement des troupes françaises en Allemagne.

Si ce résultat ne pouvait être atteint, le Gouvernement serait obligé de procéder à UNE ECONOMIE DE 18 MILLIARDS SUR LE BUDGET DE LA DEFENSE NATIONALE, étant bien entendu qu'en aucune hypothèse, on ne pourrait toucher aux dépenses consacrées à l'Algérie ....

Devant l'aggravation de la situation aéronautique les organismes de base réagissaient. Une rencontre des responsables parisiens définissait la position des sections par une résolution :

Les responsables et cadres syndicaux C.F.T.C. de l'industrie aéronautique de la Région Parisienne, réunis en Assemblée Générale extraordinaire le samedi 15 Mars 1958,

après avoir analysé la situation de l'industrie aéronautique à la suite des décisions gouvernementales,

CONSIDERENT

que la situation de l'industrie aéronautique française est d'une gravité sans précédent

que les décisions du Gouvernement en matière de crédits d'études et de fabrications sont les conséquences du renforcement des opérations militaires en Algérie et le signe d'une liquidation quasi totale de l'Aéronautique française.

DENONCENT

ces mesures scandaleuses au moment où les efforts de redressement de l'Aéronautique française la placent sur un pied d'égalité dans la compétition mondiale.

SE FONT L'INTERPRETE

des travailleurs de l'Aéronautique devant les risques de licenciements de 10 à 20.000 personnes, ouvriers, techniciens, cadres de bureaux d'études et de leur inquiétude devant la mise en chômage de milliers de travailleurs avec toutes les misères sociales qui en découlent.

RAPPELLENT

les positions constantes de la Fédération de la Métallurgie C.F.T.C.

- a) mise en place d'une politique gouvernementale cohérente en matière aéronautique ;
- b) nécessité du développement normal de cette industrie par la mise sur pied d'un plan unique à long terme avec un financement assuré et garanti sur plusieurs années ;
- c) équipement des lignes commerciales françaises par du matériel français, supposant une orientation de l'aéronautique vers la réalisation d'études et de fabrications de matériel civil.

EXIGENT dans la situation actuelle

- 1°- qu'aucune fermeture d'usines n'intervienne
- 2°- qu'il ne soit procédé à aucun licenciement.

DEMANDENT D'urgence,

le rencontre à l'échelon national d'une Commission composée de  
représentants :

du Secrétariat à l'Air  
de la Chambre Patronale de l'Aéronautique  
des Organisations Syndicales Ouvrières.

APPELLENT,

les travailleurs de l'Aéronautique, ouvriers, employés, techniciens,  
maîtrise et cadres, à protester énergiquement dans les entreprises contre la  
liquidation de notre industrie aéronautique.

Paris, le 15 Mars 1958.

o  
o o

La Fédération entreprenait de nombreuses démarches pour qu'une  
rencontre ait lieu entre les " parties prenantes ", l'AIR et les organisations  
syndicales ouvrières et patronales. Ces démarches devant aboutir à une rencon-  
tre le 3 AVRIL 1958 à l'HOTEL MATIGNON.

—o—o—o—

GROUPE DE TRAVAIL  
A L'HOTEL MATIGNON  
LE 3 AVRIL 1958

Notre organisation C.F.T.C. avait demandé à plusieurs reprises à la Présidence du Conseil et au Ministère du Travail, que soit organisée une Commission groupant les représentants du Comité Inter-Ministériel,

La Chambre Syndicale de l'Aéronautique,

Les Organisations syndicales ouvrières,

afin d'envisager les conséquences des décisions prises par le parlement en matière aéronautique, suite au vote du Parlement sur la lettre rectificative des crédits de la Défense Nationale, amenant des transferts importants de ces derniers, ayant pour voie de conséquence une amputation des crédits de l'air.

Ce groupe de travail s'est rencontré le jeudi 3 avril 1958 à l'Hôtel Matignon, sous la présidence de Mr. J.P. DELCOURT, Directeur de Cabinet de Mr. le Président du Conseil. Participaient à cette réunion les représentants du Comité Inter-Ministériel (Air, Finances, Travail, représentants du Commissariat au Plan, ainsi que les organisations syndicales : C.F.T.C., C.G.T.-F.O., C.G.C).

Mr. DELCOURT, à l'ouverture de séance, précisa que cette réunion avait été réalisée à la demande des organisations syndicales, et qu'en conséquence il leur demandait quelles étaient les questions posées.

LUCAS, au nom de la délégation C.F.T.C., fit remarquer préalablement, qu'il regrettait l'absence de la C.G.T., non invitée à cette réunion, et que d'autre part la C.F.T.C. avait insisté particulièrement pour qu'il soit remis à chacun un document avant cette réunion, déterminant la situation exacte de l'aéronautique, que ce document n'ayant pas été remis il s'ensuivait que la C.F.T.C. considérait cette réunion comme uniquement d'information. Mr. LUCAS rappelait, en outre, que la C.F.T.C. avait envoyé à Mr. DELCOURT une note précisant les points sur lesquels notre organisation syndicale était désireuse d'obtenir des informations.

- Réalisations antérieures depuis 1953, 1954 : cellules, moteurs, équipement.
- Types construits et charge de travail avant les récentes décisions.
- Programme d'exportation réalisé.
- Programme d'exportation prévisible.
- Programme d'importation réalisé.
- Programme d'importation prévisible.
- Abattelements prévus.
- Importance du programme de l'O.T.A.N.
- Qui sera chargé des fabrications ?
- Quel est le plan de fabrication prévu pour l'avenir?
- Programme d'utilisation des fabrications en cours.
- Mouvements qualitatifs et quantitatifs des effectifs au cours des années précédentes.
- Localisation des mesures envisagées.

... /

Notre organisation syndicale insista pour que le potentiel aéronautique soit sauvegardé. La C.G.T.FO et C.G.C. intervinrent à leur tour en entrant dans les détails, et en situant les licenciements réalisés à ce jour.

En réponse aux organisations syndicales, Mr. DELCOURT précisa les buts du groupe de travail.

- 1°- Mesurer les répercussions des économies réalisées sur le budget.
- 2°- Informer le groupe de travail de l'orientation de l'aéronautique, tel que l'entend le gouvernement
- 3°- Possibilité d'émettre un certain nombre de vœux, à la suite des informations reçues.

Mr. DELCOURT passa ensuite la parole aux représentants du Ministère de la Défense Nationale, Mr. BONNET DE LA TOUR, afin que ce dernier fasse un exposé de la situation actuelle.

Voici, brièvement exposé, les grandes lignes concernant la situation de l'aéronautique.

L'année 1957 a été, dans le domaine aéronautique, une année qu'on peut considérer comme anormale, du fait du développement plus rapide de l'industrie aéronautique par rapport aux possibilités financières ; quelques chiffres : augmentation des effectifs de 1956 à 1957 :

- cellules -	passent de 42.000 à 47.000, soit 11% d'augmentation
- moteurs -	" de 18.000 à 19.000, " 5% "
- équipement -	" de 17.700 à 19.400; " 9% "

L'évolution des techniques modifie considérablement les données du problème. Le rythme antérieur, années 1956 et 1957 ne peut pas être maintenu, si l'on veut y incorporer les engins. En conséquence, le passage des matériels actuels vers les engins modifiera les données de l'industrie, aboutissant inmanquablement à une déflation dans l'aéronautique. Cette situation n'est pas propre à notre pays, l'industrie américaine connaît un chômage importante, ainsi que l'industrie anglaise.

#### - Evolution de la situation :

- a) Avant la lettre rectificative : L'industrie aéronautique devait connaître une certaine stabilité, certes, moins de crédits étaient attribués, mais les importations étaient très réduites, puisqu'elles passaient de 36 milliards en 1957 à 2 milliards en 1958. D'autre part, la charge de travail constituant la fabrication de la " CARAVELLE " était très importantes. Les licenciements, fin 1957 proviennent, en grosse partie, d'un manque de Loi-Programme n'ayant pas su répartir équitablement les plans de charge entre les différentes sociétés.
- b) Lettre rectificative : suite à la lettre rectificative, il ne semble pas, d'après le représentant du Ministère de la Défense Nationale, qu'il y ait un déplacement de charge globale important : 175 milliards en 1957, pour 170 milliards en 1958, mais le budget 1958 avait été établi avec les prix de Juin 1957 ; la lettre rectificative tient compte des prix en

Décembre 1957. Il faut donc tenir compte de la hausse des prix survenue durant cette période : 5 à 6% en moyenne, ce qui entraînera une chute d'activité supplémentaire.

-ETUDES : Les crédits d'études sont de l'ordre de 43 milliards (40 milliards en 1957). Compte tenu de ce qui a été dit plus haut en ce qui concerne les engins, aucune position d'ensemble n'a été prise définitivement dans le domaine des études. Nous nous trouvons devant des choix importants, d'où résulteront des abandons.

Le représentant du Ministère de l'Air confirme l'exposé effectué par Mr. BONNET DE LA TOUR.

Une discussion générale s'engage, au cours de laquelle le problème de l'aviation civile et du matériel utilisé sur les lignes commerciales D'AIR FRANCE, est mis en débat. Il est précisé qu'en ce qui concerne "LA CARAVELLE" sa fabrication représentera en 1958 27% de l'activité de l'industrie des cellules. Sur une question posée concernant ce matériel et l'importation effectuée des moteurs et de l'équipement, il est précisé que l'industrie des équipements réalisés en France, remplacerait progressivement l'importation de ceux-ci ; par contre, il est hors de question de fabriquer des réacteurs. En ce moment, sur 100 Fr de matériel CARAVELLE, il y a 35 Fr d'importation. Les commandes de séries de CARAVELLE seraient de 70 à 77 en ce moment. Le développement de l'exportation du FOUGA et du NORD 2005 semblent probables.

Le représentant de l'U.S.I.A. dans son intervention, souligne que les réductions effectives de crédits se chiffrent par 26,3 milliards ; il considère que c'est un chiffre très important, et qu'il est physiquement intenable pour les entreprises, d'appliquer ces réductions de crédits sur une année, compte tenu d'autre part, que les conséquences de ces réductions se feront sentir particulièrement dans le 2ème semestre 1958. Il faudrait que ces réductions soient étalées au moins sur 12 mois, pour qu'elles n'amènent pas de catastrophe dans l'industrie aéronautique.

- LICENCIEMENTS PREVUS : D'après Mr. DELCOURT, les licenciements sur l'année se chiffreraient aux environs de 6 à 7.000 personnes. Les points d'application posent de sérieux problèmes ; en effet, certaines entreprises ont des plans de charge de travail importants : ex. MARIIGNANE, SUD-AVIATION, TURBOMECA. Par contre, il y a des dangers importants pour des Sociétés telles qu'HISPANO, SNECMA, MESSIER, etc ...

En conclusion, pour l'instant le Ministère de la Défense Nationale considère que d'ici une quinzaine de jours il sera possible de se faire une idée plus nette de la situation générale et des répercussions prévisibles à l'échelon des Sociétés. Mr. DELCOURT propose donc qu'une prochaine réunion se tienne le 5 MAI 1958

La séance est ensuite levée.

Les événements politiques du mois de mai, la chute du gouvernement GAILLARD, empêchèrent qu'une nouvelle rencontre ait lieu mais les licenciements continuaient : HISPANO, NORD-AVIATION, MESSIER etc. De nouveau la Fédération auprès du Ministère de l'Air. Reçue par l'ingénieur général BERREL, ce dernier fit part aux représentants de la Fédération de la situation.

Finalement fut accordé un complément de crédits de 120 milliards.

# CONCLUSION ...

- 31.

L'année 1958 aura été une année difficile pour l'industrie aéronautique française. Une fois de plus le manque de prévision de nos gouvernements a acculé cette industrie à l'asphyxie. Des fermetures d'usines sont intervenues, de nombreux licenciements ont été effectués. Plusieurs milliers d'ouvriers, techniciens, cadres se sont orientés vers d'autres entreprises recherchant une situation offrant plus de garanti d'emploi. Des centaines de millions d'investissements ont été réalisés inutilement et le blocage des salaires a suivi les difficultés de trésorerie des entreprises.

En outre l'aéronautique mondiale traverse une crise de croissance extraordinaire l'évolution des techniques en matière aéronautique transforme particulièrement la stratégie en matière de défense nationale. L'apparition des engins, l'utilisation de fusées comme moyen de propulsion, le développement de l'électronique, la force chimique et nucléaire vont dans les années à venir modifier radicalement la structure industrielle.

Le drame de l'aéronautique française est dû à un manque de prévision accentué par une évolution rapide des techniques. La France pourra-t-elle mener de front financièrement l'étude et la fabrication d'avions classiques ainsi que la réalisation d'engins multiples ? Certains industriels pensent qu'il est indispensable de rationaliser les fabrications dans le cadre européen. Des contrats et échanges sont pris à cet effet entre les industriels de l'Europe. Des financements étrangers sont venus suppléer au manque de crédits français.

L'action syndicale que nous menons tend à donner sa vraie place à l'industrie aéronautique française. Il faut qu'un équilibre d'études et de fabrication se réalise entre les besoins normaux de la défense Nationale du Pays avec l'obligation de fabrications civiles et commerciales seules, garantissant la stabilité de l'emploi et l'indépendance nationale.

Plus qu'ailleurs les militants C.F.T.C. ont conscience de leur responsabilité en matière d'orientation des fabrications. Notre combat ne peut pas se situer uniquement vers l'amélioration de nos salaires, car nous savons que l'évolution de ces derniers est conditionnée par la stabilité de l'emploi et le développement industriel.

La Fédération de la Métallurgie et les militants continueront donc à lutter pour l'aboutissement d'un PLAN, d'un PROGRAMME, d'un FINANCEMENT.

Cette action se situera auprès des pouvoirs publics, par les démarches entreprises par la Fédération mais aussi à la base dans les entreprises auprès des directions qui bien souvent ont manqué d'imagination, se contentant du marché facile de l'Etat.

Espérons que cette nouvelle crise de l'industrie aéronautique aura un effet salutaire et qu'une loi-programme permettra non pas la liquidation lente ou une mise en sommeil, mais le développement de cette industrie de pointe qu'est l'Aéronautique.

Les militants autour de la Fédération continueront à alerter l'opinion publique sur les dangers que court l'industrie. Ensemble nous aboutirons à faire que l'industrie aéronautique s'oriente toujours davantage vers son vrai but, le transport aérien civil et commercial ainsi que l'aviation légère et sportive, en faire une véritable industrie de Paix.