

BLAGNAC , QUESTIONS D'HISTOIRE



*Si Pinot m'était conté...
Le peintre Abel Fabre
L'Armagnac, un espoir brisé
Le tam-tam de la colère*

Le Château de Pinot vers 1990
(photothèque municipale)

IL Y A QUARANTE ANS, À SUD-AVIATION : « LE TAM-TAM DE LA COLÈRE »

En guise d'introduction.

Au moment des faits, l'auteur de ces lignes a 22 ans. Il est tourneur P1 à l'Atelier 18 du Hall 50 de Saint-Eloi. Le travail se fait par équipes de 2 x 9. Première équipe 4h-13h ; deuxième équipe 13h-22h. La rotation se fait chaque semaine, sauf pour les chefs d'équipe qui « tournent » tous les quinze jours. Il y a un arrêt casse-croûte payé de 1/2 heure à chaque vacation.

On ne peut pas parler de travail en série, car les séries sont de petit nombre de pièces, ce qui ne rend pas le travail trop répétitif. La pénibilité vient de la station debout durant six heures, de l'environnement. Le Hall 50, immense, comprend des machines-outils bruyantes (la plupart datent des années 1930), d'énormes presses qui s'abattent dans un bruit de tonnerre, des centaines de chaudronniers qui modèlent la tôle au maillet et au marteau, des centaines d'ajusteurs qui liment, percent, meulent. Il y flotte en permanence une fumée bleuâtre due à la combustion de l'huile de coupe utilisée dans l'usinage sur machines-outils.

A cette époque, deux éléments affectent de manière sensible le salaire. D'abord le boni, qui est le temps passé à la réalisation d'une tâche, par rapport à un temps de référence établi par des chronomètres. Selon l'habileté ou le « zèle » de l'ouvrier, son salaire peut évoluer dans une fourchette de 25%. Ensuite, les heures supplémentaires. Elles sont à la disposition de la maîtrise, et servent un peu de « carotte ». En règle générale, les jeunes touchent peu de boni car ils ne maîtrisent pas tout un système « occulte » qui s'est mis en place pour contrebalancer l'influence des chronomètres qui ignorent parfois tout du métier, et ils n'ont pas droit aux heures supplémentaires, dont ils ne sont pas, il est vrai, très demandeurs. La semaine varie donc, en moyenne, de 45 à 50 heures. Il n'y a pas de supplément de rémunération pour le fait de travailler en équipes.

Les éléments du conflit.

L'histoire des grandes entreprises, et Sud-Aviation n'y échappe pas, est jalonnée de conflits sociaux portant sur les conditions de travail et de rémunération. Au fil des ans, des stratégies bien connues se sont mises en place, tant du côté patronal que syndical, stratégies basées sur le « rapport de forces ». En 1963, à Toulouse, dans les usines de Sud-Aviation,

a eu lieu ce qu'on a appelé la « grande grève unitaire », grève qui a présenté des particularités intéressantes. Disons en préalable que Sud-Aviation Toulouse était éclaté en trois sites :

- Saint-Eloi, dans le quartier toulousain des Minimes, où se faisait la fabrication des pièces unitaires des avions Caravelle (et en sous-traitance, quelques sous-ensembles pour Dassault) ;
- Saint-Martin-du-Touch, où étaient les chaînes d'assemblage et la Piste de mise au point/livraison ;
- Blagnac, avec le Bureau d'Etudes, la salle de Traçage en vraie grandeur et l'atelier « prototype ».

Comme le conflit concernait uniquement les ouvriers, appelés aussi « horaires » du fait de leur mode de rémunération à la quinzaine, la majeure partie des grévistes était à Saint-Eloi, Saint-Martin et Blagnac étant moins affectés ; aussi parle-t-on en général de Saint-Eloi dans la presse de l'époque, mais Blagnac était bien dans le conflit à travers les ouvriers du hall « prototype », et des Blagnacais travaillant à Saint-Eloi, de par leur profession (machinistes, chaudronniers...) et certainement à Saint-Martin.

Le conflit dura de mars à juillet 1963. Pour en comprendre les raisons, il convient de faire un petit tour d'horizon politique. Charles de Gaulle est président de la république, Georges Pompidou son premier ministre et Valéry Giscard d'Estaing son ministre des Finances. La Gauche, largement minoritaire, a ébauché quelques rapprochements timides entre formations politiques aux législatives de 1962.

Le 1^{er} mars 1963, les mineurs du Nord et de l'Est se mettent en grève. Le 3, de Gaulle émet un décret de réquisition, qui n'est pas suivi d'effet. C'est le premier camouflet au pouvoir « qui ne recule pas ». D'autres conflits ont lieu à la SNCF, dans le Bâtiment, Air-France, EDF, la Métallurgie... Quatre millions de salariés obtiennent la 4^{ème} semaine de congés payés.

Le 27 mai, l'Assemblée Nationale vote la « loi réglementant la grève dans les services publics », autrement dit l'instauration d'un préavis de 5 jours. Mais le problème vient plutôt d'un décret instituant des abattements par zones de salaires. En pratique, les salariés de

province subissent un abattement de 15 à 20% par rapport à la région parisienne. D'où de multiples actions menées dans toute la fonction publique, mais aussi dans le secteur public (Sud-Aviation est une entreprise nationale) et même privé.

Au plan industriel, le programme Caravelle est en fin de potentiel et a connu un succès commercial inespéré ; le remplaçant (qui sera, bien plus tard, l'Airbus), n'est pas envisagé. La principale charge de travail à venir est Concorde, dont la décision de lancement avec les Anglais a été prise en 1962. C'est donc le Bureau d'Etudes (450 techniciens) qui entame un mouvement le 18 février 1963, concrétisé par 37 arrêts de travail de 1 heure chacun, mouvement terminé le 4 avril après une augmentation pour les dessinateurs de 13% (pour comprendre ce chiffre, il faut se rappeler qu'à l'époque la France connaît une inflation forte). Les mensuels obtiennent 9%, et les horaires 5%.

Courant mars, les syndicats diffusent une enquête comparée des salaires de l'entreprise avec les autres usines de la Société et avec d'autres grandes entreprises toulousaines (Sud-Aviation a la réputation de « bien payer »). Il ressort qu'au plan national, selon le mémorandum publié par la CGT le 19 mars 1963, le retard est de 7% pour les horaires et de 18% pour les mensuels. Par rapport aux autres usines de la Société, les salaires sont inférieurs de 3 à 8%, et par rapport aux usines de Toulouse (ONIA, Air-France, Cartoucherie...) le différentiel va de 15 à 35%. Examinons quelques chiffres. Le mémorandum CGT compare les salaires d'un P2 à l'ancienneté maxi, ayant travaillé 198 heures dans le mois. On a les salaires bruts mensuels suivants, avec leur correspondance en 2001 (à partir des tables INSEE d'évolution du coût de la vie) :

SUD-AVIATION	73 126 F	815 €
CARTOUCHERIE	84 200 F	938 €
AIR-FRANCE	90 588 F	1009 €
ONIA	91 400 F	1018 €

Nota : les francs sont des anciens francs. Pour obtenir des nouveaux francs, il faut diviser par 100.

Un clivage va alors se produire. Les mensuels, qui viennent d'obtenir entre 5 et 13% d'augmentation comme on l'a vu plus haut, ne se mobilisent pas. Ce sont donc les ouvriers qui se positionnent pour un mouvement dont la revendication « phare » est l'augmentation de

30 (trente) anciens francs de l'heure pour tous (environ + 8%). Outre l'avantage de « sonner rond », ce chiffre de 30F, qui va devenir un slogan, permet de ramener les salaires des ouvriers de Sud-Aviation Toulouse dans la norme nationale et dans celle de la Société, mais reste très en deçà des salaires annoncés pour les autres entreprises toulousaines citées par



le mémorandum.

La situation syndicale au début de 1963.

Le taux de syndicalisation à Sud-Aviation, à cette époque, est élevé par rapport à ce qu'on peut constater dans le monde du travail. La CGT, à elle seule, représente 58% des voix aux élections professionnelles chez les ouvriers. Le secrétaire de l'époque annonce 700 ouvriers syndiqués à la CGT. Beaucoup de ses militants adhèrent au Parti Communiste. Force Ouvrière, issue de la scission entre communistes et socialistes, représente, quant à elle, 23% de l'électorat ouvrier. Quant à la CFTC de l'époque (Confédération Française des Travailleurs Chrétiens), qui deviendra un peu plus tard la CFDT, son influence est de 18%. Elle est portée par des militants issus de la Jeunesse Ouvrière Catholique, ou de l'Action

Ouvrière Catholique. La CGC (cadres), n'est pas dans le conflit.

Les délégués de ces trois organisations ouvrières sont des personnages à fort charisme. Ils font les prises de parole debout sur les établis. Certains, redoutables orateurs et négociateurs, vont rencontrer les hiérarchies en délégation, entourés de la foule de leurs mandants. Peu d'ouvriers ne font pas grève. On les appelle les « renards », en référence à l'animal astucieux qui profite des autres. Il y a peu de pressions sur les non-grévistes, quelques quolibets, et jamais, à notre connaissance, d'agressions physiques ou sur les biens personnels.

Tous les tracts font référence à l'unité syndicale, tant il est vrai que la désunion a toujours été constante dans le monde ouvrier, non pas tant sur les objectifs que sur les moyens de les atteindre.

Les premières semaines de la grève sont conventionnelles. Ce sont de petits arrêts de travail quotidiens, on pourrait parler d'escarmouches. Bien entendu, on sensibilise (déjà !) la population toulousaine par des manifestations, on fait le siège des médias (en fait de La Dépêche, le seul pesant un certain poids dans l'opinion) et des élus politiques censés être favorables au mouvement. Mais, déjà, des divergences apparaissent entre grévistes sur la stratégie, certains demandant une grève totale. Une consultation à bulletins secrets de l'Intersyndicale montre que 80% des réponses sont en faveur d'arrêts de travail courts et répétés (maximum 5 heures par semaine). Mais en dépit de négociations avec la Direction Générale de Sud-Aviation, de sympathies renouvelées de syndicats et partis politiques de Gauche, le conflit traîne en longueur.

L'inventivité des grévistes n'a pas de bornes. C'est ainsi qu'un matin, tous les machinistes portent de vieux journaux et passent la matinée à faire des confettis géants, déchirés à la main. A l'heure du débrayage, ils sortent en défilant et en couvrant l'atelier de confettis qui se collent sur le sol graisseux et les machines, sous l'oeil furibard du directeur de Saint-Eloi, flanqué d'un huissier de justice !

C'est alors qu'au cours d'un débrayage (les débrayages se faisaient au coup de sifflet d'un délégué), en présence du chef d'atelier principal de Saint-Eloi, des chaudronniers qui, de par leur profession, tapent à longueur de journée, par bravade, donnent quelques coups de marteau ou de maillet sur des tôles. Alors, dans l'immense Hall 50 de Saint-Eloi, un peu partout, des ouvriers répondent, d'abord sans rythme précis, puis sur 4 frappes formant l'onomatopée « Nos trente francs ».

Au fil des jours, le phénomène gagne les trois usines. Le vacarme se systématise et ne s'arrête plus de la journée, et devant l'inflation des décibels, les employés, techniciens et cadres des bureaux abandonnent leurs lieux de travail. Il est vrai que le bruit est insoutenable. On appelle cet épisode « le tam-tam de la colère », il a marqué les mémoires et un disque a été édité par la CGT. De fait, le fonctionnement des usines est quasiment paralysé.

Parallèlement, le conflit est porté dans la ville. Manifestations, heurts avec les CRS, meetings, échauffourées avec les forces de l'Ordre. On tourne en rond. Les slogans « Nos trente francs », « Des sous Charlot (Charles de Gaulle) » et, sur l'air de « Il était un petit navire » « Pompidou navigue sur nos sous », n'arrivent pas à débloquer la situation. Car l'enjeu est devenu national. Céder à Toulouse, c'est céder partout en Province. La Direction Générale négocie, mais le 20 juin, l'Intersyndicale refuse une proposition de 4% d'augmentation. Cependant, les ouvriers commencent à ressentir matériellement les conséquences financières de la grève. Nombre d'entre eux ont des crédits, qui pour la maison, qui pour la voiture, voire la télé. La solidarité s'organise au niveau des équipes, mais il faut avouer que le conflit est dans l'impasse.

Le vendredi 28 juin, l'Intersyndicale appelle à l'organisation de manifestations dans les ateliers. Avec le recul, on peut dire que c'est le « baroud d'honneur » : bataille de confettis, chants, sifflets, jets de serpentins, tam-tam... Le soir, à 20 heures, la Radio annonce que la direction décrète le lock-out et que les trois usines sont occupées par la Gendarmerie et les CRS. La Dépêche titre : « Près de 7000 ouvriers touchés par la décision inattendue de la direction générale », et rappelle que le conflit dure depuis onze semaines. Toujours d'après La Dépêche, le vendredi, au cours d'un tam-tam, un ouvrier à Saint-Martin-du-Touch a malencontreusement frappé sur une vitre et l'a cassée. Le chef d'atelier a alors demandé le renvoi « dans son usine » de cet ouvrier (sous-traitant ? le texte est imprécis). En riposte, les grévistes de Saint-Martin se sont livrés à une manifestation de masse devant les bureaux de la Direction, à Saint-Eloi. Quoi qu'il en soit, arguant de la sécurité de l'outil de travail, la Direction décide le lock-out, et dans un communiqué à la presse, au milieu de considérations diverses, annonce que la reprise aura lieu « sur convocation individuelle ». La formulation n'est pas neutre. Les syndicats savent qu'il y a une incontestable lassitude chez les grévistes, et le rappel individuel risque fort d'être massivement suivi. C'est alors qu'il adoptent la tactique « tout le monde ou personne ».

Dès le vendredi 21 heures, des centaines de militants rejoignent la Bourse du Travail, place

50^e TOUR DE FRANCE

DARRIGADE GAGNE (ENFIN)

LA DEPÊCHE
JOURNAL DE LA DÉMOCRATIE *Édition Catalane du Midi*

0,25 F

Direction : M. du Bouchet, TOULOUSE, Téléphone : 66-66-61 (4 lignes)
BUREAU DE PARIS : 4, rue de Valenciennes, Tél. : 01-47-36-00-01 (10-11, 12-13)
La Dépêche est en vente à Paris, au N° 11, rue de Valenciennes, au N° 11, rue de Valenciennes, au N° 11, rue de Valenciennes

Sablonne auxy - N. 5.400
Vendredi 5 juillet 1963

De Gaulle et ses ministres à Bonn

FIN DU CONFLIT à Sud-Aviation

« INSI que nous l'avons annoncé dans notre édition de ce matin, un accord a été conclu à Paris entre la direction de Sud-Aviation et les délégués syndicaux C. G. T. P. O. et C. F. T. C. Cette solution, qui intervient après deux semaines de grève, a été accueillie avec une très vive satisfaction.

Voici les principaux points de cet accord :

- Les salaires et appointements du personnel ouvrier et manuel non cadres sont augmentés de 3 % à compter du 1^{er} juin 1963.
- Une nouvelle augmentation de 3 % minimum sera appliquée au 1^{er} septembre 1963.
- Du regard au fait nouveaux aménagements par les augmentations récentes dans certaines entreprises régionales, le 1^{er} juillet 1963.

Un système a été mis au point par la direction locale pour permettre la récupération du temps perdu.

D'ores et déjà, il est entendu que le samedi 6 juillet sera travaillé.

Meeting à 18 heures salle du Sénéchal

Les organisations syndicales

SUD-AVIATION: ACCORD CONCLU

Le travail reprend dès aujourd'hui dans les usines toulousaines



L'Humanité

A SUD-AVIATION

- LEVEE DU LOCK-OUT sans licenciement ni perte de salaires
- Augmentation substantielle des salaires

C E 17 avril s'ouvrait à Sud-Aviation (Toulouse) un des plus importants conflits de l'histoire de la première entreprise aéronautique française, une des premières Trois mille métallos (horaires) se dressaient résolus contre la politique

neurs » toulousains a contraint ceux qui nous gouvernent, non seulement à réintégrer tout le personnel lock-outé, mais aussi à...

Saint-Sernin. Le samedi, un meeting rassemble 3000 personnes. A Saint-Martin, les CRS sont en faction derrière les grilles, on achemine trois camions de fils de fer barbelés... A Saint-Eloi aussi, les CRS sont là. Le lundi 1er juillet, 5000 lock-outés se présentent à 7 heures du matin devant les bureaux de la Direction. Silence le plus absolu. Pas un cri, pas un mot, c'est la consigne. Même La Dépêche salue « l'étroite unité, la dignité et la fermeté ».

Mais très rapidement, la Direction comprend que tout cela « fait désordre », et lève le lock-out, le jeudi 4 juillet. D'autant que les politiques se sont mis de la partie. Après quelques atermoiements et ultimes passes d'armes, un protocole d'accord est signé, et le travail reprend. Le résultat du conflit, pour les ouvriers, est le suivant :

- augmentation des salaires de 6% (pour mémoire, 8% demandés)
- prime de vacances portée de 40 à 60F
- paiement d'une prime de 60F dite « du 25e Anniversaire »
- majoration de 50% de la prime d'ancienneté
- nouvelles tranches de mensualisation de P2 et de P3 (passage du statut d'horaire à celui de mensuel, avec quelques avantages afférents à ce statut)
- paiement des 4 jours de lock-out, dont 1 récupéré.

Ainsi se termine la « grande grève unitaire ». Le calme revient dans les ateliers. Caravelle finit sa carrière honorablement, Concorde porte haut et loin le prestige de la technologie franco-britannique, et l'Airbus prend forme sur les planches à dessin. Mais le feu couve sous la braise. Cinq ans plus tard, c'est Mai 68, les usines occupées. Mais ceci est une autre histoire...

Lucien Gratté

BIBLIOGRAPHIE.

Institut CGT d'Histoire Sociale Midi-Pyrénées (1993). La grande grève unitaire des ouvriers de Sud-Aviation. Supplément au n° 92 de « INFORMATIONS CGT »

Sud-Aviation en 1963.

8 usines, 22000 salariés

Marignane, La Courneuve (hélicoptères)

Toulouse, Courbevoie, Suresnes, Bouguenais Saint-Nazaire (avions)

Cannes (spatial)

Rochefort (diversification)

Sud-Aviation Toulouse (usines de Saint-Eloi, Saint-Martin et Blagnac).

LES EFFECTIFS.

Ouvriers	3588
Techniciens	1528
Employés	780
Agents de maîtrise	302
Cadres et ingénieurs	480

REPRÉSENTATION SYNDICALE.

Organisation 1^{er} collège (ouvriers) 2^e collège (techniciens, cadres)

CGT	58,2%	37,0%
FO	23,2%	21,3%
CFTC (CFDT)	18,4%	8,7%
CGC (cadres)	-	?

LE CONFLIT EN CHIFFRES.

12 meetings en ville

6 manifestations de masse

5 lâchers de ballons porteurs de revendications

70000 tracts aux toulousains

5000 affichettes sur les murs de Toulouse

5000 affichettes chez les commerçants

2 conférences de presse

3 réunions du Comité de Soutien

4 entrevues avec le Préfet

43 arrêts de travail, soit 54 heures

6 manifestations devant les bureaux de la Direction

4 grèves au niveau des 8 usines de Sud-Aviation

4 grèves au niveau de l'aéronautique toulousaine

70 kg de confettis

Quelques événements de 1963.

Président de la République : Charles de Gaulle.

Majorité de Droite à l'Assemblée.

En mars, grève des mineurs de Lorraine et du Nord ; le Gouvernement veut instaurer une réquisition, sans succès.

Condamnation à mort des six conjurés d'extrême-droite coupable de tentative d'assassinat contre le général de Gaulle.

En avril, exécution du dirigeant communiste espagnol

Julian Grimau par le général Franco.

En juin, mort du pape Jean XXIII, élection de Paul VI.

Première femme dans l'espace : Valentina Terechkova.

En juillet, loi sur les préavis de grève dans les services publics.

Jacques Anquetil remporte le tour de France cycliste devant l'Espagnol Bahamontès.

En octobre, mort d'Edith Piaf et de Jean Cocteau.

En novembre, assassinat de J.-F. Kennedy.

En décembre, Gaston Deferre candidat (malheureux) à la présidence de la République.

Et au Festival de Cannes, « Le Guépard » de Luchino Visconti, l'année des Yé-Yé à Paris,

150 000 jeunes acclament Johnny Halliday qui chante

« L'idole des jeunes ».

Aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne, triomphe des Beatles.

Et en Dordogne, la grotte préhistorique de Lascaux, attaquée par des bactéries, est fermée à jamais au public.