

## → Clair Juilliet :

# L'implication de la CGT

## en faveur du programme Concorde (1973-1978)

Il y a cinquante ans, le 2 mars 1969, l'avion Concorde s'envolait pour la première fois au dessus des pistes de Blagnac. Clair Juilliet a brillamment soutenu en novembre dernier à l'Université Jean Jaurès de Toulouse une thèse de doctorat en histoire intitulée « Bâtir les relations professionnelles sous l'égide de l'État. Conflits et consensus socio-économiques dans un établissement de constructions aéronautiques français (1943-1978) » (\*). Il y développe notamment les mobilisations syndicales et particulièrement celles de la CGT en faveur du programme Concorde.

Au total, si le programme représente bien un échec commercial et organisationnel, il constitue tout de même une réussite technique incontestable.

Après le dramatique accident de Gonesse en juillet 2000, Concorde effectuera son dernier vol commercial en 2003

Concorde (1962-1978) résulte d'un projet de coopération bilatérale industrielle franco-britannique, mené dans le domaine du transport aérien supersonique civil. À partir de 1961, confrontés à des enjeux techniques et financiers importants, la France et la Grande-Bretagne décident de s'unir pour réaliser l'appareil et définissent les conditions de réalisation d'un programme commun. Approuvé le 29 novembre 1962, le traité de coopération prévoit une répartition industrielle équitable entre les entreprises impliquées : Sud-Aviation et la SNECMA côté français, la British Aircraft Corporation (BAC) et Bristol Siddeley Engines côté britannique.

Avion d'ingénieur par excellence, son développement est toutefois pénalisé par les polémiques et par des problèmes politiques et économiques récurrents [...] Pour ne prendre que l'exemple des usines toulousaines, la transition entre la Caravelle et l'Airbus marque une période de fortes

turbulences, l'emploi n'étant plus assuré au personnel à court, moyen et long termes.

Aussi, les acteurs engagés dans le programme, les travailleurs et leurs organisations syndicales, mais également de nombreux autres protagonistes (journalistes, politiques, relais d'opinion, comités de soutien, etc.), en font un enjeu du développement socio-industriel. Les remises en cause successives les amènent à nouer liens au niveau international et à coordonner de manière croissante leurs efforts pour mener à bien le projet.

Dans cet article, il s'agit de mettre l'accent sur l'implication de la CGT dans la défense du programme Concorde, principalement à travers l'exemple des travailleurs des usines de la SNIAS de Toulouse, qui jouent un rôle central dans le dispositif industriel, et qui ont fait l'objet de mes recherches de thèse.

### Vers une plus grande coordination des actions syndicales à l'échelle internationale

C'est dans un contexte difficile que les syndicats des deux pays se mobilisent pour tenter d'influencer le sort fait à un programme plus que jamais menacé. Le 28 avril 1973 par exemple, une « Conférence nationale des délégués d'ateliers des entreprises de l'industrie aérospatiale britannique » se tient à Londres en présence de 70 délégués. Outre une attention portée aux difficultés propres au secteur en Grande-Bretagne, celle-ci est marquée par la création du BAC/Rolls-Royce trade-union Aerospace



Manifestation à Toulouse, le 6 février 1975 (Archives IDHS 31)



Rencontre inter-syndicale Franco-Britanic en 1973.  
 En partant de la droite : Henri Gensous (Toulouse), Tom Lynch (debout) représentant TGWU de l'usine de Filton, Michel André (Nantes),  
 Lew Gray (responsable des TUC), une syndicaliste anglaise, Claude Beguelin (Suresnes), Gisèle Sabatté (Toulouse).  
 (Archives IDHS 31)

liaison Committee (BAC/RR), qui se charge de coordonner les actions menées au plan national. La FTM-CGT, fédération la plus représentative dans l'aéronautique en France est la seule organisation invitée à cette manifestation. Elle insiste sur la nécessité de poursuivre le programme afin d'occuper le personnel et de renforcer la position des industries française et britannique sur les marchés internationaux.

Dans les mois suivants, les deux organisations décident de renforcer leur coopération. Une délégation de la CGT-SNIAS composée de Claude Beguelin (Suresnes), Michel André (Nantes), Henri Gensous et Gisèle Sabatte (Toulouse) se rend à Bristol début septembre. Les militants y soulignent la nécessité de définir des objectifs communs et s'engagent à intervenir auprès des autorités compétentes pour permettre une accélération de la sortie de l'appareil, dans le but de confirmer la pertinence de l'option supersonique.

Dans le cadre d'une campagne d'action britannique (18 au 22 mars 1974),

une nouvelle délégation CGT est reçue à l'usine de Filton et se joint à un meeting organisé par le BAC/RR, en présence de plus de 10 000 salariés. Invitée à la tribune, elle fait part de la volonté des salariés français de s'impliquer plus encore dans le sauvetage du programme. Le 28 mars, ce sont des représentants britanniques qui sont reçus à Toulouse à l'invitation de la CGT. Ils participent à une réunion en présence de membres CGT, FO, CFDT, CGC et CFTC, alors même que ces derniers sont en très mauvais terme depuis la fin des années 1960. Un télégramme est adressé aux deux gouvernements, exigeant la poursuite du programme et l'augmentation des cadences de fabrication, seules mesures permettant de préserver l'emploi.

À l'initiative de la Fédération européenne des métallurgistes dans la Communauté (FEM), une autre réunion est organisée dans le cadre du « Groupe de coordination Airbus-Concorde et autres projets multinationaux de l'industrie aéronautique ». Alors qu'elle n'en est pas membre, la CGT est autorisée à mandater deux

délégués à cette rencontre prévue à Bristol les 9 et 10 mai. Il s'agit pour les 30 participants venant des entreprises européennes du secteur, de réaffirmer leur soutien au programme et d'explorer des pistes susceptibles de régler l'épineuse question du supersonique. Un abandon aurait en effet de graves conséquences pour les bassins d'emplois de Toulouse et de Bristol. Les délégués plaident notamment pour la définition de perspectives communes à tous les acteurs (employeurs, syndicats, compagnies aériennes et gouvernements). Si la contribution de la FEM reste encore à explorer, elle joue un rôle important dans la coordination croissante de l'action syndicale au plan international dans les années 1970.

Mais ces prises de position ne suffisent pas à peser sur le sort du programme. Le 19 juillet 1974, les gouvernements français et britannique décident d'interrompre la fabrication au 16e appareil de série. En août, la CGT et le BAC/RR dénoncent cette décision et s'engagent à tout mettre en œuvre pour obtenir le redémarrage du projet.



## Suite →

**Obtenir un redémarrage du programme Concorde**

Alors que l'aéronautique tend de plus en plus à se coordonner au niveau européen dans le contexte de l'émergence d'Airbus, les luttes pour Concorde connaissent de nouveaux développements, après l'annonce de l'abandon du programme. Le 25 mars 1975 par exemple, le BAC/RR et les syndicats CGT de la SNIAS et de la SNECMA se rencontrent à Londres pour échauffer une stratégie et définir des propositions susceptibles de permettre la relance du programme. Selon eux, outre ses conséquences socio-industrielles, la décision constituerait une « aberration » technique et économique. Afin d'éviter le sacrifice de milliers d'emplois, ils se prononcent pour le lancement d'une nouvelle tranche de fabrication ainsi que pour la réalisation d'une version B, arguant qu'un marché de 35 à 50 exemplaires existerait pour l'appareil selon certaines prévisions jugées restrictives selon la CGT. Pour fêter la certification de l'appareil

au dernier trimestre de 1975, une réception est organisée à Toulouse en présence de 5 000 personnes. Si la CFDT refuse d'y participer, la CGT dénonce quant à elle le « tapage » organisé autour d'une manifestation qui ne constitue que « *de la poudre aux yeux* », le programme étant condamné. Afin de porter leurs revendications liées à l'emploi et à la défense du Concorde, ses militants se rendent en cortège à la cérémonie. Ils soulignent leur fierté d'avoir participé à un tel programme et rappellent qu'ils l'ont défendu, « *depuis dix ans, contre vents et marées* ».

En janvier 1976, la CGT lance une campagne en direction de l'opinion publique toulousaine. Les salariés, mais également la population locale, sont invités à manifester leur mécontentement au moyen de lettres adressées au Président de la République. Le 28 janvier, près de 22 000 missives lui sont envoyées à l'Élysée (dont 4 000 des salariés de la SNIAS), signe d'une forte mobilisation de l'opinion publique locale. Dans cette période de stagnation des ventes d'Airbus, la

relance du programme apparaît centrale dans les préoccupations des travailleurs du bassin industriel. Autre initiative, l'organisation d'une journée d'action internationale le 26 mars 1976, durant laquelle ils sont plusieurs dizaines de milliers à se mobiliser selon des modalités diverses (débrayages, pétitions, etc.) en France et en Grande-Bretagne. Pourtant, comme le note la CGT, le contexte social particulier et les dissensions inter-syndicales conduisent à une faible mobilisation à Toulouse : 467 salariés arrêtent le travail sur les 6 500 présents selon la direction.

Au 6 novembre 1976, dix des seize appareils de série sont déjà sortis des usines. Les défenseurs du programme ne s'avouent pourtant pas vaincus : tant que la fabrication se poursuit et que les outillages n'ont pas été démontés, une relance est toujours envisageable. Sans entrer dans les détails d'une mobilisation qui s'inscrit une fois de plus dans le cadre des difficultés liées à l'emploi, le 11 janvier 1977, une manifestation surprise est par exemple organisée à l'aéroport de Blagnac, tandis que plusieurs autres actions se tiennent dans les mois suivants.

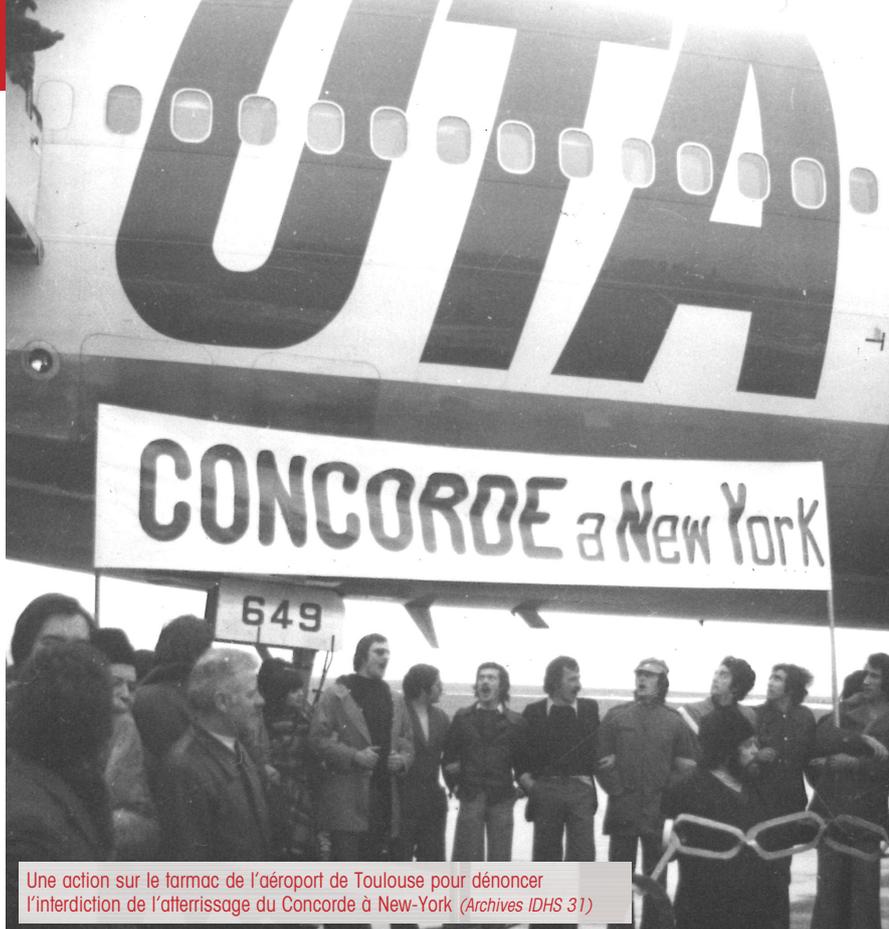
Alors que le supersonique entre en service commercial le 21 janvier 1976, son exploitation souffre du refus de certains pays de le laisser atterrir sur leur territoire, à l'exemple des États-Unis, marché pourtant indispensable pour envisager un redémarrage du programme.

**Obtenir l'atterrissage de l'appareil aux États-Unis**

Les autorités étasuniennes appuient leur décision sur les nuisances sonores causées par l'appareil, ainsi que sur des risques écologiques. Pour la CGT, elle serait plutôt motivée par la volonté du pays de barrer la route à Concorde.



Installation d'équipements sur le second prototype de Concorde à l'usine British Aircraft Corporation (BAC) Filton  
© BAC Print No 98151



Une action sur le tarmac de l'aéroport de Toulouse pour dénoncer l'interdiction de l'atterrissage du Concorde à New-York (Archives IDHS 31)

S'il bénéficie du soutien de la FAA dès 1975, qui estime qu'une liaison quotidienne n'est pas de nature à impacter durablement l'environnement, il faut attendre le 24 mai 1976 pour qu'un vol commercial puisse se poser à Washington, après la levée de l'interdiction dans cet État. Alors que Valéry Giscard D'Estaing fait part de son intention de se rendre en voyage officiel aux États-Unis en Concorde, la CGT lui demande plutôt de prendre des mesures de rétorsion à l'égard du pays, si certains états persistaient dans leur refus d'accepter l'atterrissage du supersonique. Pour exemple, la BOAC et Air France estiment que New York constitue un enjeu crucial dans le développement commercial de l'appareil et souhaitent créer une liaison quotidienne vers cette ville. Mais l'État fédéré conditionne une évolution de sa position à des études complémentaires sur le bruit. Dans un communiqué du 24 février 1977, le BAC/RR et la CGT s'indignent de la manière dont Concorde est traité : « Partout où [il] a atterri, ses adversaires ont été mis en échec, se heurtant aux acclamations de la population (USA, Amérique du Sud, Australie...) Seul New York refuse d'accepter Concorde ! ».

Alors que le 13 septembre, les membres salariés du CCE de la SNIAS adressent un télégramme au Premier ministre pour lui demander de faire pression sur les autorités new-yorkaises, il faut attendre le 13 octobre pour que la Cour suprême des États-Unis décide d'en autoriser l'atterrissage à l'aéroport JFK. Selon la CGT, elle est une conséquence de la mobilisation, plurielle, des défenseurs de Concorde à l'échelle locale, nationale et internationale. Si elle reconnaît que l'avenir du programme est désormais scellé, elle ne se résigne pas pour autant et appelle au lancement d'une version B.

À l'inverse, si la CFDT reproche à la direction de ne pas avoir suffisamment prospecté auprès des compagnies aériennes, elle refuse de défendre une politique du « Concorde à tout prix » et prend position pour une accélération de l'Airbus. FO souhaite aussi que l'entreprise s'engage plus résolument dans ce programme et diversifie ses activités. Preuve de l'impuissance de la CGT et des organisations encore mobilisées, la chaîne de fabrication toulousaine est démontée dans le courant du mois d'octobre 1978 ; l'arrêt du programme entraînant d'importantes conséquences à Toulouse et à Filton.

Défendu bec et ongles par la CGT, le programme Concorde est finalement abandonné au terme d'une bataille industrielle, sociale et politique de longue haleine et de grande ampleur. Si une multitude d'actions se déroulent de part et d'autre de la Manche durant près de six ans, elles ne permettent pas une relance du projet. C'est désormais l'Airbus, mené dans un cadre multilatéral et confronté lui aussi à des difficultés importantes dans les années 1970 et au début des années 1980, qui va cristalliser l'attention des militants en matière industrielle.

Clair Juilliet

1 - Résumé des principaux apports de la thèse sur : <http://revues.univ-tlse2.fr/pum/nacelles/index.php?id=642>

Appel

## à témoignages

Dans le cadre de ses recherches, Clair Juilliet souhaite pouvoir accéder à des témoignages écrits ou enregistrés, des souvenirs, des carnets personnels, etc. témoignant de la vie quotidienne dans les usines de l'industrie aéronautique toulousaine (Latécoère, Dewoitine, SNCAM, etc.) avant les années 1970 et plus particulièrement des années 1920 aux années 1940. Si vous avez de tels documents en votre possession, vous pouvez lui écrire, il sera ravi d'échanger avec vous : [clairjuilliet@gmail.com](mailto:clairjuilliet@gmail.com).