

N°1
JUIN 2005



LES
CAHIERS
DE L'**HISTOIRE**
Sociale de la SNECMA



Publication du Collectif Histoire Sociale des syndicats CGT SNECMA
avec l'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie

Le collectif Histoire
SNECMA

Pierre Benoit
Suresnes, Corbeil,
Serge Boucheny
Kellerman, Corbeil
Jean-Louis Cailloux
Suresnes, Corbeil
Nicole Chouat
Gennevilliers
Pierre Corroyer
Kellerman,
Claude Doucet
Kellerman, Corbeil
Lucien Esquilat
Kellerman, Corbeil
Michel Gasnier
Kellerman, Corbeil
Pierre Guilmin
Kellerman,
Claude Godart
Villaroche
Jaques Lacour
Kellerman,
Nathan Liepchitz
Kellerman, Corbeil
Georges Mamorstein
Kellerman,
Martin Martinez
Kellerman, Corbeil
Robert Mierlot
Kellerman, Corbeil
Jean Perrot
Corbeil
Michel Vilaine
Villaroche

Appel à vos mémoires

Nous nous sommes fixés pour tâche de relater le plus exactement possible les événements, les luttes, la vie à l'usine. Nous avons besoin de tracts syndicaux ou politiques, de photos de manifestations ou périodes festives, de textes mémoires et témoignages. Nous comptons sur chacun et chacune.

Faites les parvenir à :

Serge Boucheny
Collectif SNECMA
94 rue, Jean-Pierre
Timbaud 75011 Paris
Merci.

Nous ne donnons de leçons à personne

EDITO En rédigeant ce travail, nous souhaitons rappeler des faits, dire comment se sont formées des mentalités.

Nous ne donnons de leçons à personne. En ce début du XXI^{ème} siècle la lutte populaire pour le mieux-être évolue dans un contexte totalement différent de celui du XX^{ème} siècle. Il reste que l'aspiration à un monde meilleur est toujours bien vivante.

Les intérêts du monde du travail sont étroitement liés à la démocratie dans l'entreprise. Elle est la dernière « Bastille » à prendre, être citoyen à l'entreprise est aussi une condition du progrès social, la CGT avec le personnel de l'aéronautique en a fait la preuve.

A contrario de la déclaration de **Georges Besse** ancien directeur de **Renault** pour qui « les syndicats ont pour rôle la défense des travailleurs et la direction celui de les diriger ». Toute l'histoire de l'industrie aérospatiale est depuis la libération jalonnée de luttes pour la survie. Et pourtant, l'industrie aérospatiale française occupe la quatrième place au monde. Les crises, les licenciements, les fermetures d'usines qui jalonnent l'histoire de l'aviation française ne sont dus en premier lieu ni à des aléas techniques ni au manque de capacités des ouvriers et des techniciens. S'il existe encore une aéronautique française cela tient non seulement au savoir-faire des ouvriers, techniciens, ingénieurs et cadres de cette industrie, mais bien à leur connaissance des enjeux et à leur clairvoyance politique; ils ont su des années durant, non seulement s'opposer aux projets des gouvernements qui menaient inévitablement à la faillite, mais aussi faire avancer et triompher des solutions qui ont permis à notre pays d'occuper aujourd'hui la place qui est la sienne.

Tout cela ne s'est pas fait sans tâtonnements. La CGT s'est toujours trouvée aux côtés des travailleurs de l'aéronautique contre les méfaits politiques des gouvernements qui se sont succédés depuis 50 ans.

IL n'est pas dit couramment que si les travailleurs ont sauvé leur emploi c'est parce qu'ils ont combattu la politique d'abandon, de privatisation et lutté pour la Paix et le désarmement. C'est en grande partie grâce à leurs luttes que le résultat d'aujourd'hui a pu être obtenu. Il a fallu et j'en ai souvenir pour avoir travaillé de longues années dans cette industrie, lutter pour **Caravelle**, pour **Airbus**, pour **Concorde**. L'atterrissage de **Concorde** à

New York fut le résultat et la confirmation de leur action. Les hommes de la haute finance, qu'ils soient français ou étrangers, commandés par des choix politico-stratégiques ne voulaient pas de ces appareils. **Leur choix exclusif était fait : avions militaires, Mirages IV, engins tactiques, ils favorisent Dassault, les patrons de Matra, de Thomson. etc.** Nous faisons connaître ici une partie limitée des conférences de presse de la CGT et des Comités d'entreprise en direction des ministères, des groupes politiques, des rencontres avec les syndicats de l'étranger. La liaison avec les grandes options politiques est très réelle dans l'aéronautique. Cela permet souvent aux salariés de dépasser le corporatisme ou l'économisme pour placer les problèmes dans leur vraie grandeur. C'est une école de gestion de responsabilité. Pour la CGT, il n'est pas possible de parler social si l'on ne discute pas raisonnablement d'une bonne politique industrielle, de recherche et de commercialisation. Les directions, héritières du patronat de droit divin vont s'y opposer avec l'appui des gouvernements qui eux ont d'autres objectifs. **L'aéronautique, le spatial** n'étant qu'une pièce, mais combien importante sur l'échiquier politique.

Avec le recul historique, il est possible de mesurer le chemin parcouru, d'en faire la critique, d'en tirer les leçons pour l'avenir. Les caractéristiques des luttes pour le travail, le progrès social, la Paix sont **le refus de subir, le refus de la fatalité.**

L'action s'est prolongée à un autre niveau, au parlement en tant que support des initiatives dans les entreprises. Nous y ferons la place qui lui revient. Elles ont rendu plus difficile au pouvoir et au grand capital le développement de sa politique d'abandon et de sujétion à l'impérialisme des **Etats-Unis** qui depuis 1945 aspirent à la domination mondiale. Elles les ont obligés à prendre des options auxquelles le capital se refusait à consacrer les crédits nécessaires aux recherches de pointe, à une politique industrielle nationale. La pression des **USA** fût en permanence relayée aussi bien au parlement que dans les milieux patronaux et bancaires.

Aujourd'hui la réalisation de l'**A 380** nourrit notre optimisme en agissant pour que la lutte oblige la direction d'**Airbus** à choisir des moteurs **SNECMA**.

Serge Boucheny

Juin 40 - La Résistance

Juin 40, les troupes nazies sont à Paris et pourtant la guerre continue.

L'aviation allemande bombarde sans répit l'Angleterre, elle s'acharne sur Londres et Coventry. La Résistance du peuple anglais et de la Royal Air Force infligent de lourdes pertes aux avions de Goering. Il faut des avions toujours plus d'avions, qu'à cela ne tienne, la France a des usines d'aviation. Les allemands sont acheteurs. Les actionnaires de Gnôme et Rhône sont alléchés par les marks qui vont pleuvoir. Il faut des moteurs, le directeur général Paul Louis Weiler et ses collaborateurs vont fournir à la Lutwaffen les moteurs nécessaires aux bombardiers nazis, tout le monde sait que l'argent n'a pas d'odeur. Alors que la direction sablent le Champagne avec leurs amis de BMW* et les officiers nazis, la Résistance s'organise dans les usines.

La résistance sera toute à la fois économique, politique et patriotique. Le lien entre les formes d'action n'est pas à faire, seule, la conscience de la nécessité d'agir contre l'occupant et les collabos guident le choix des patriotes.



Le bombardement du 11 Mai 1944

Lucien Monjauvis, (Ancien préfet de la Loire à la Libération), résistant et dirigeant syndical dans son livre : «*du front populaire à la résistance*» donne de nombreux éléments dont nous reprendrons une partie. Dès juin 40, à Kellermann, la CGT et les cellules communistes malgré les risques de l'activité déjà clandestine diffusent l'une et l'autre leurs journaux ronéotés

Juin 40 - mars 41

Dans le 13e, les cadres syndicaux et politiques n'ont pas réintégré leurs entreprises pourtant l'action s'organise. Schwetzer de Gnôme et Rhône participe au collectif de lutte qui coordonne les actions dans les entreprises du 13e, Panhard, Chaise, Délaye. Schwetzer " a une responsabilité régionale de secteur en liaison avec Louis Chaput, responsable

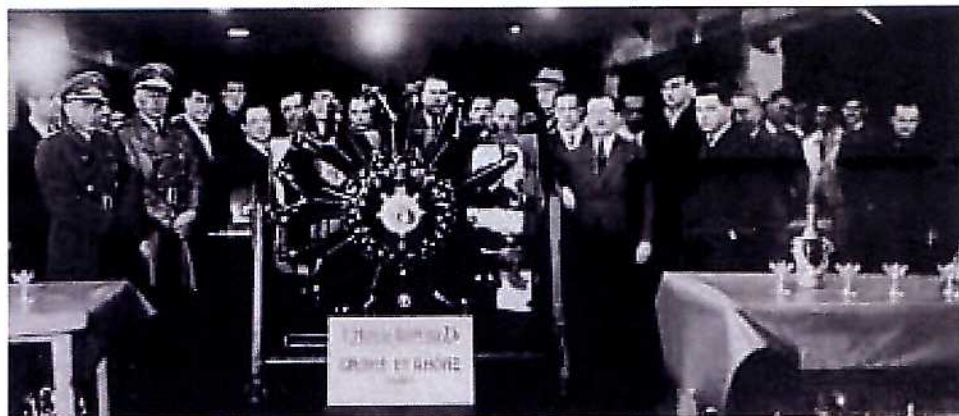
du 13e. D'autre part, une liaison se fait avec le Corre de la direction du 13e qui par son emploi à la CPDE* a le gros avantage de visiter deux fois par mois les cabines haute tension de l'usine Kellermann, pouvoir par ce biais obtenir, des informations, nouer des contacts, faire passer matériels et instructions. La tâche est difficile et pleine de risques. Mariette de Gnôme se retrouve avec Peschard des cheminots d'Austerlitz, Jeanne de Nevert de chez Délaye, Hevelen à l'AOIP, Goarin à l'hôpital Broca. D'autres militants ne peuvent revenir à Kellermann à l'exemple de Bourdarias, commandant dans les maquis du Limousin. Il sera le 1er représentant CGT au conseil d'administration de Gnôme nationalisé devenu Snecma à la Libération.

L'activité syndicale reprend pour les salaires, le ravitaillement. Les conditions de travail sont aggravées par l'occupation. Les gardes allemands armés sont à l'intérieur de l'usine, ils interviendront à l'occasion. A quoi s'ajoute l'intervention souterraine de la police secrète française et de la Gestapo, ils oeuvrent la main dans la main, les rapports des services généraux sont mis à disposition et épluchés. Le mouchardage, arme préférée du patronat, est largement employé. La prise de conscience se développe et les objectifs militaires s'inscrivent dans l'activité résistante. Les

l'appel au sabotage de la production ; les gardiens allemands sortent de l'usine ; ils essaient de disperser les ouvriers et les pourchassent. Je reste à mon poste qui est de protéger celui qui s'adresse en notre nom aux travailleurs. Des camarades qui militent sur la base locale et qui se sont intégrés aux ouvriers assemblés lancent des tracts ; les gardiens en repèrent quelques-uns et les poursuivent ; la foule se disperse ; mais j'apprends qu'un copain diffuseur de tracts a été arrêté dans une rue qui mène à la passerelle de la place Rungis. Je vais rendre compte et j'aperçois, avenue des Gobelins, Chaput toujours avec son vélo, et deux copains qui me sont inconnus mais que j'ai remarqués distribuant des tracts aux métallos de chez Gnôme-et-Rhône... ».

(L. Monjauvis)

Chaput, responsable du 13e, au nom de la région qui dirigeait sur place, donne les raisons du succès de cette initiative : «*... placer l'orateur au milieu des ouvriers et sa protection à proximité, de saisir le moment où le rassemblement est le plus important pour parler publiquement et parler le plus longtemps possible. Le triangle régional, organisateur de cette action, avait envisagé l'intervention des gardes-chiourme allemands de l'usine ou celle de la MT police française. ».* Jeanne de Nevert nous dit : «*C'est en octobre 40 que j'ai cherché la liaison avec les patriotes de mon quartier, avec un groupe de femmes nous participons*



la directions sablent le Champagne avec leurs amis de BMW et les officiers nazis

travailleurs de Gnôme fabriquent au prix de mille difficultés des grenades incendiaires qui seront utilisées aussi bien dans le 13e que dans la région.

Louis Ferrand, l'un des premiers à mener la lutte armée dans le 13e, nous dit : «*toujours sous la direction d'Anjoly, je prends la parole devant les usines Panhard devant l'AOIP... A la porte de l'usine Gnôme et Rhône, boulevard Kellerman, je participe à la protection d'un camarade qui harangue les ouvriers assemblés à l'heure de l'embauche. Ils sont nombreux à écouter*

à une distribution de tracts à l'usine Gnôme ».

Les informations circulent, les exactions suscitent la solidarité, elle s'exprime avec force, l'Humanité clandestine du 1er novembre 41 cite l'arrêt de travail chez Gnôme et Rhône pour dénoncer l'assassinat de 50 otages dont les 27 de Chateaubriand.

Sans vergogne la colalaboration patronale bat son plein, Ce n'est pas seulement Gnôme et Rhône qui trahis, c'est le patronat dans son entier : Francis Crémieux - Jacques Estager

(suite p5)

Mierlot Robert

Embauché le **20 Aout 1957** à la Société Nationale d'Etude et de Construction de Moteurs d'Aviation. **Licencié le 1er Novembre 1996. 39 ans de service.**
Evolution de ma carrière à la S.N.E.C.M.A.
1957: OS 2 Décolleur
16 Juin 1958 : P1 Décolleur
1er Janvier 1963 : P2 Décolleur
26 Septembre 1968 : P2 Mensualisé.
Le 9 septembre 1969 : Naissait **Florence** mon premier enfant.
4 Novembre 1975, je passé mon essai de P.3.
Le 5 novembre : Naissait **Stephane** notre fils.
20 décembre 1991 Ajusteur P3.
1 Novembre 1993 Technicien d'atelier.
Voilà mon parcours professionnel : médaillé du travail, comme il se doit, **Argent, Vermeil, OR.**
En définitif cela importe peu venant du patronnat, la meilleur Médaille reste celle de la **C.G.T.**

J'ai fait mes premiers pas de métallo dans cet ensemble. Je me souviens du premier métro **Gare du nord, ligne Pantin-Place d'Italie.**

Le chef de gare ouvrait les grilles à **5 h 35** et le métro arrivait à **5 h 35** Je m'affolais en fumant ma gauloise et en moi-même, je pensais «Avec ces mecs de la R.A.T.P.», je vais arriver en retard. Des ouvriers comme moi, de **Panhard?** de **Renault?** des femmes de ménage m'ont tranquilisé et m'ont invitée à prendre place dans leur wagon, le dernier de la rame, près de la sortie et du changement **Place d'Italie - Porte d'Italie.** Arrivés à la station il nous restait 15 minutes pour rejoindre les portes de l'usine, 15 minutes pour aller se changer au vestiaire qui se trouvait au sous-sol et aller pointer au **2ème étage.** Je calculais pour gagner du temps, de prendre le côté droit du **Bd Kellermann.** Tous les autres marchaient sur le trottoir de gauche; j'ai compris, lorsque mon regleur m'a dit «quand on vas au boulot, on marche à gauche.»

Ce qui m'a frappé le plus, c'est cette présence de flicage permanent. **15 minutes** avant l'heure du travail, les portes de l'usine s'ouvraient. Dans le hall **6 à 7 gardiens** alignés de face, pieds écartés mains dans le dos, nous

demandaient notre laissez-passer pour entrer dans la zone de production.

Si le sac était trop lourd, nous aillions dans la cabine pour être fouillé par le chef «**fil-de-fer**». Si nous arrivions en retard, même un minute, le gardien confisquait notre carte de service. Pour la récupérer, il fallait amener un écrit du chef d'atelier. Quelle galère! Le soir idem pointer à **23h30 en bleu**, cavalier pour prendre le métro à **Maison Blanche** à **23h42.** Avec le recul, je conserve au moins cela il fallait toujours courir, pour pointer, pour **manger en 30 minutes**, pour prendre les transports en commun. En fin de compte, quand je pense que des personnes en font leur plaisir en préparant un marathon.

L'atelier de **décolletage, d'août 1957 à Mai 1960** était composé de compagnons capables, mais dont la situation était un peu «**hétéroclite**».

Lolo et **Bébert**, deux frères qui avaient vécu le **look-out de Kellermann en 1950.** Ils avaient perdu confiance dans la **CGT.**

Edouard Boyer, appelé **Doudou**, décédé en l'an **2000**, super gars, syndiqué **CGT.**; il avait été travailleur **S.T.O.** en Allemagne. **Brunet Yves** et **Cuvelier Raymond**, syndiqués **CGT** avaient fait l'Indochine et ne pensaient qu'à retourner bouffer du vîet.

ET PUIS BIEN D'AUTRES?

Il y avait aussi **Coste** élu **CFDT?** Equipier de **André Dayan**, dans le boulot. Ce gars gueulait toujours pour un oui ou pour un non. Je pense que c'est viscéral à la **CFDT.** De la **CFTC** il est passé à la **CFDT.** Son objectif est encore pour moi difficile à comprendre. Ce que je retiens, son manque d'unité et sa volonté de réduire l'audience de la **CGT.**

1962 retour de mon service militaire. En **1964** la **CGT** dans le cadre des élections **D.P.** et **C.E.** m'a demandé de me présenter sur la liste **D.P.** en tant que **suppléant.** J'ai accepté, et à ce jour je ne le regrette pas, car en tout état de cause cela m'a redonné confiance. Evidemment je fus élu, et je garde encore dans mes souvenirs la première réunion de **DP** avec la direction locale. «**Bigot**» **chef du personnel** avec ses adjoints trônait la réunion. A sa droite la délégation **CFTC** (passée ensuite **CFDT**) et **FO** comme chef de file **Sarzacq.** A la gauche la **CGT**, et oui on ne se refait pas. Dans les délégations, j'étais stupéfait des interventions : d'un côté la délégation **CGT** qui défendait les revendications des travailleurs,

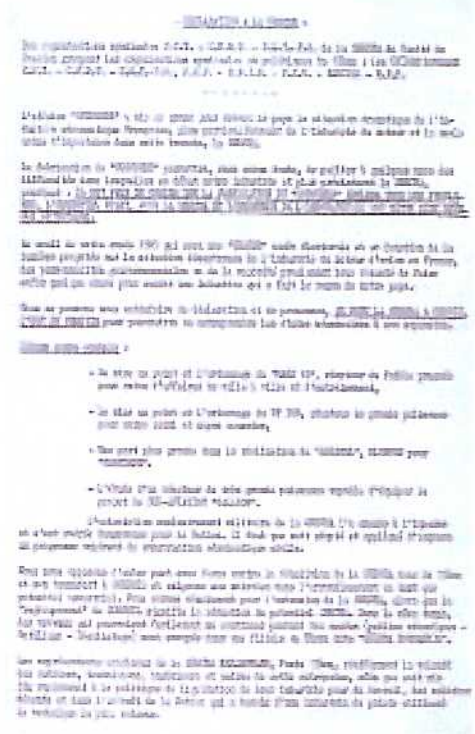
générales et particulières, mais aussi sur le plan économique. En **1964** nous défendons la sortie de l'**Atar 8** équipant l'**Etendart**, pour le porte avion «**FOCH**». Nous argumentons aussi pour effectuer la fabrication de moteur «**civil**», en coopération soit avec **Pratt-Witney** ou **Roll Royce.**

Les délégués **CFTC** dans leurs interventions ne soulevaient que des problèmes très personnels. Exemple: le délégué «**Corne Alfred**» est lancé dans une intervention de près de **vingt minutes** pour réclamer un critérium avec mine adéquate afin d'effectuer des plans. «**Je laisse libre d'analyser cette forme de syndicalisme**».

De **1966** à **1968** je restais à **Kellermann**, toujours au décolletage, je continuai à militer. Je m'occupais de la trésorerie de la section syndicale, la **CGT**, m'a demandé de constituer avec, **Gazel** et **Patillot**, travailleurs aux traitements de surface une section syndicale. En peu de temps, sur près de **100 salariés** ouvriers nous avons **49 syndiqués.** Et en suite une grève de **prés d'un mois, pour les promotions** (passage à P1), **l'amélioration des conditions de travail**, un mois c'est long et pour autant nous avons obtenu en partie gain de cause.

Avant le départ pour **Corbeil**, un incendie se déclarait aux traitements de surface, jamais la cause n'a été connue.

Extrait du témoignage de Robert.



Témoignages...

C'était MAURICE ZIMMERMANN

Il était de taille moyenne, râblé comme on dit. Il était sportif, un vrai, un cycliste, un vrai, un grimpeur... Il ressemblait un peu à **Bahamontès**.

Il était un peu moqué lorsqu'il continuait à aller à vélo avec sa musette sur le dos, à la «**SNEC**» **Corbeil**. Lorsque celle-ci a été délocalisée, il faut dire qu'il partait de **Maisons-Alfort** tous les jours ouvrables... et il y revenait en cette période «*d'automobilisation*» de beaucoup.

Il était vendeur...impénitent de la **V.O.** depuis toujours et syndiqué **CGT** depuis toujours. Cela lui valut un arrêt net et définitif dans sa progression d' **O.Q.** C'était encore l'époque où la **SNECMA** ne reconnaissait pas la pression exercée «*en douce*» sur la carrière professionnelle des ouvriers lorsqu'ils étaient syndiqués (*cf Victoire historique depuis quelques semaines !*)

Il était vraiment un vrai personnage de cinéma (**G.M.Volonté** dans «*la classe ouvrière va au paradis*» d'**E Piétri**)...

Je pense bien sûr très souvent à lui, notamment dans les manifs (...la première où il m'a emmené, **c'était Charonne**...), mais j'y ai pensé plus fort encore, récemment, en voyant le film «*Relations humaines*» ...

En effet, un jour, il m'a fait entrer à la **SNECMA Kellerman** pour me montrer son lieu de travail et sa «**bécane**» **d'affûteur/ajusteur**. Comme dans le film, le contremaître s'est interposé : «*tu n'as pas le droit de ...*» mais à la différence du film, il s'est royalement fait envoyer «*dinguer*» par **Maurice**.

Cette machine rutilante, jaune, avec d'autres autour tout aussi rutilantes (comme dans *la classe ouvrière* ...) et ..dans un bruit d'enfer... Les poussières qui ont entraîné par deux fois un aveuglement (oui !) certes ponctuel

(plusieurs heures la première fois ; deux jours (!) la seconde fois)...

Oh ! On discutait, ou disputait beaucoup tous les deux, surtout aux alentours et après un certain printemps **1968**. J'étais «*un petit con de gauchiste...*» **Maurice** dixit ... mais quand la Mère s'inquiétait du ton qui montait... brusquement, d'un accord tacite, on parlait *foot* ou *cyclisme* (où il se passionnait d'ailleurs tout autant ..moi aussi...) jusqu'à la prochaine «*disputation*».

C'était **MAURICE ZIMMERMANN** C'était **MAURICE**, **ZIM**, ou **ZIMMER** pour les camarades bien qu'il tînt aux deux «**N**» de son nom patronyme... Cet impératif des deux «**N**» j'en ai hérité et j'y tiens aussi absolument...

C'était mon père : on s'aimait ; je l'aime

Serge Zimmermann Le 15/02/05

Expérience de vie, Lucien Esquilat

Je crois que pour avancer dans chaque vie humaine il faut avoir diverses expériences.

Avant de venir à la **SNECMA** j'avais travaillé **11 ans** chez **Renault**. Pour bien comprendre la **SNECMA**, il faut dire ce qui était la chaudronnerie en **1961** au **blockhaus**.

Quand on y travaille à l'intérieur, on n'y voit nullement le soleil. En hiver, c'est pire encore. Commenant en normale à **7h30**, quittant l'atelier à **17h30** avec une pause d'une heure à **midi**, on vit comme un *troglydite*. La prise en compte d'une pénibilité particulière n'a jamais été faite par la direction.

D'un autre côté, il est vrai que lorsqu'il y avait un mouvement de grève, celui-ci était bien suivi par les travailleurs du **blockhaus** aspirant à être dehors pour y voir le jour.

On manifestait pour les revendications particulières ou générales. Au 2^{ème} étage où je travaillais, nous étions tous des professionnels chaudronniers en majorité. Par rapport à **Renault** où je travaillais de la tôle épaisse, à la **SNECMA** nous travaillions surtout l'inox. Le travail était plus fin, précis, minutieux, précieux.

Y avait-il une aristocratie ouvrière ? Oui, je le pense, au niveau de la **SNECMA**.

Les chaudronniers, comme les autres corps de métiers, contribuaient à un produit hautement sophistiqué. Ce n'était pas un moteur de voiture vu les contraintes du matériel poussé au maximum.

Allant en avion, le moteur doit tenir le coup tout le temps de vol.

Ce que je n'ai pas compris, c'est la mentalité étroite de la direction avec l'institution du **boni** qui contribuait à mon avis, a des coups dus à cette exploitation.

Le milieu était jeune, ce qui procurait une plaisante ambiance. Dans l'atelier, ce n'était pas tristounet du tout. Tout en travaillant, on s'interpellait joyeusement, ce qui entraînait de temps en temps la sortie des soudeurs enfermés dans leur cabine.

Comme la **Sécurité Sociale** ne garantissait pas le complément maladie, on faisait des collectes pour aider le copain malade depuis longtemps. C'était **la solidarité** qui pouvait aussi exister par bon de travail pour aider un copain en difficulté momentanée.

Le délégué était respecté, pas isolé, étant au milieu de tous. Il y avait même le respect de son travail, car on savait que l'on pouvait compter sur lui pour être défendu. J'ai même entendu des

copains qui se confiaient au délégué concernant leur vie personnelle.

J'ai apprécié cette vie humaine où les travailleurs se rencontrent sur le plan de camarade à camarade. Etait-ce le fait de travailler de ses mains, de gagner son pain à la sueur de son front, comme on dit, qui amènent la force des relations ? Ce fut une merveilleuse expérience de vie qui est entrée en moi, riche de sens jusqu'aujourd'hui. Elle ne peut être comprise, saisie, que parce qu'on la vit. La raconter est difficile avec les mots par trop pauvres. Il me suffit de l'avoir vécu comme d'autres dans leurs ateliers.



Manifestation en octobre 1978 contre le présentisme.



La Vie Ouvrière clandestine de Novembre 1941

écrivent dans «**La vérité vraie - sur le PCF 1939-40**» : « les Maîtres des forges expédient en Allemagne le minerai de fer Lorrain par la ligne Charleville - Givet et la Belgique, que les cargos français transportent notre bauxite à Anvers d'où elle gagne Hambourg. En 9 mois **Gnôme et Rhône** a vendu à l'Italie dix huit mille moteurs d'avions rétrocedés ensuite à la firme allemande **Dornier**. ». A l'inverse la lutte s'élargit, solidaire, les travailleurs de **Renault** lancent l'appel au sabotage, à la lutte. Appel popularisé chez **Panhard et Gnôme** dans le 13e. Il faut faire plus. Dès **août 1941**, un banc d'essai a été incendié à **Kellermann**, en décembre l'équipe de nuit a fait trois heures de grève qui lui ont permis d'obtenir que la cantine ne relève plus les tickets d'alimentation. Le **14 juillet 42**, manifestation patriotique au monument aux mères bd **Kellermann** les travailleurs de **Gnôme et Rhône, Panhard, Chaize, AOIP** participent. Sous l'impulsion de **Alfred François** responsable dans le 13e en **août 43** des arrêts de travail de durée variée dirigés contre les départs en Allemagne dans le cadre du **STO**. L'action durera **3 semaines**. « Le 17 août 43 à 16 heures, le travail s'arrête dans plusieurs ateliers, une délégation est constituée. Après deux heures de discussion, la direction refusant toujours le travail ne reprend pas. La police intervient, les ouvriers de l'équipe de jour quittent l'usine à 18h30. A 20h30 l'équipe de nuit arrête à son tour. Le 18 au matin, les 6 400 ouvriers et techniciens sont en grève. Une délégation est reçue au ministère du travail. Au retour les travailleurs décident de poursuivre la grève. Le directeur accompagné du commissaire de police veut faire reprendre le travail. Les ouvriers résistent. La direction fait appel aux

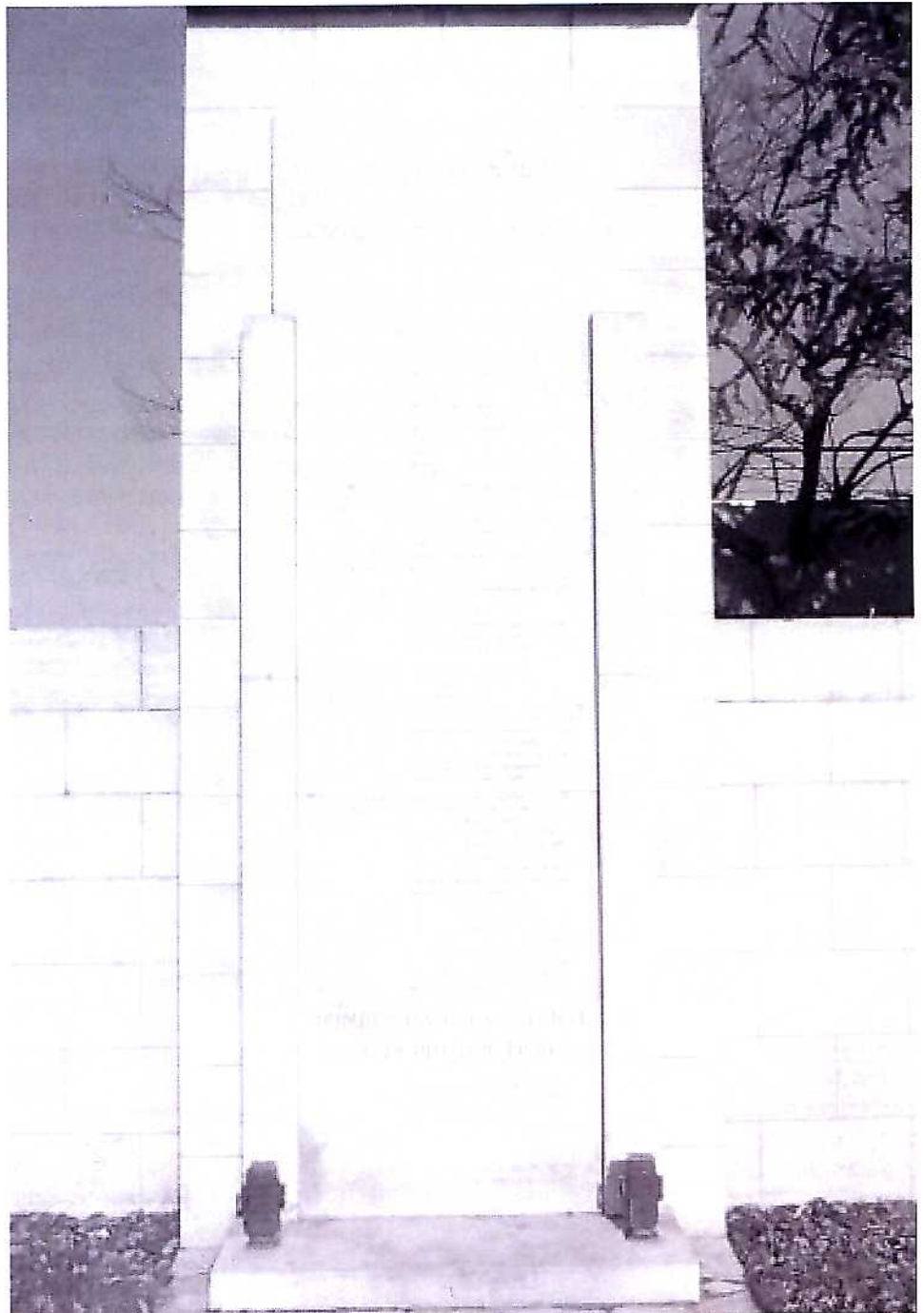
allemands qui pénètrent dans les ateliers mitraille au poing. La grève continue, quand même. Une délégation est arrêtée durant la discussion avec la direction. La plupart des délégués sont relâchés sauf deux ». **Humanité clandestine** du **10 septembre 1943**.

Le sabotage est un acte de guerre pour la liberté et vivre dignement.

En **novembre 43**, le banc d'essai et de nombreux moteurs destinés à l'aviation allemande sont inutilisables. La « **Vie ouvrière** » clandestine fait état de débrayages répétés. Les milices patriotiques sont des groupes de 12 hommes. Chez **Gnôme et Rhône** une note des renseignements généraux annonce sept chefs de groupes, deux chefs de section, deux agents de liaison, cinq responsables hors rang. **Guyovarch** et

Mariette en sont les animateurs. Après le sabotage d'**avril 1943**, la « **Vie ouvrière** » clandestine cite en exemple les patriotes de cette entreprise dans ses numéros **193 (6 mars 44) au (5 mai 44) et le N° 216 (8 juillet 44)**. Enfin lors de l'**Insurrection Parisienne**, le **colonel Fabien** qui a installé son poste de commandement rue Gandon au cœur du 13e révolutionnaire, se rend un soir à l'usine de **Kellermann** car en accord avec l'**union des syndicats de la Seine Panhard et Gnôme** fabriquent les grenades et réparent les armes. Le 16 août à 17h les soldats allemands tenteront de reprendre l'usine, l'opération se soldera par un échec.

Serge Boucheny



EN 1959. LA SNECMA SIGNE LES ACCORDS PRATT ET WHITNEY (USA)

Un accord de coopération est signé en 1959 avec le motoriste américain P et W . Fait sans précédent : une société nationale française cède 10,9% de son capital à un trust étranger, qui entre au conseil d'administration avec un représentant.

Cet accord devait ouvrir à la SNECMA des débouchés dans le domaine des turboréacteurs civils et assurer par des licences de fabrication, une amélioration du plan de charge et une application de la technologie P et W au bénéfice des produits SNECMA. Autre raison invoquée, l'obtention d'un moteur immédiatement réalisable.

Les élus du CCE (CGT FO CFTEC) manifestent leur opposition à ce projet et en informent les salariés. Ils furent sanctionnés par la Direction. Blondiaux secrétaire du CCE est licencié et en 1963 la Cour de Cassation de PARIS lui a donné tort Blondiaux est réintégré, muté au siège social..

En fait, les perspectives sur le moteur TF 104-106 et plus tard TF 306 n'ont jamais abouti. Le seul résultat est que P et W a pu accéder aux bureaux d'études de la SNECMA et aux informations de la Société par sa présence au Conseil d'Administration jusqu'en juin 1975,

c'est à dire connaître l'avancement des travaux du moteur de Concorde suite à l'accord de 1961, SNECMA - BRISTOL - SIDDELEY, et plus tard à partir de 1971 l'application de l'accord 50/50 avec GENERAL ELECTRIC concernant le CFM56, dont on connaît aujourd'hui les résultats très positifs.

La coopération de la SNECMA sur d'autres moteurs GE : CF 6-50 et CF 6.80 est internationale 50/50 SNECMA/GE pour donner au moteur CFM 56 la place qu'il occupe maintenant sur les avions BOEING et AIRBUS.

Les faits ont donné raison à la clairvoyance de la CGT qui a refusée , il y a presque un demi-siècle, de continuer cette alliance avec P et W dont le seul but politique était que la France et son motoriste ne pénétrant pas sur le marché civil du transport aérien.

N'ayant pas participé aux augmentations du capital de la SNECMA, P et W (United Technologie Corporation ,UTC) a vu son pourcentage de départ progressivement diminuer, pour devenir moins de 6% en 1978, et le poste d'administrateur de la SNECMA prendre fin en juin 1975.

Pierre Benoit, Février 2005



En 1970 une vue de la salle de la Mutualité pendant le meeting (6000 personnes selon la presse) à l'appel de toutes les organisations syndicales de la SNECMA



REVUE MENSUELLE DE LIAISON ET D'INFORMATION DU PERSONNEL DE LA

Le gouvernement liquidateur de nos usines fait **matraquer les travailleurs** QUI RECLAMENT DU TRAVAIL

en février 1948

LE SECTEUR PRAT ET WHITNEY-GEORGES DONNERET LE CLAS DU MOTEUR FRANÇAIS

février 1960

LA COUR DE CASSATION DE PARIS A DONNÉ TORT A LA DIRECTION GÉNÉRALE EN CASSANT, SUR LE FOND, LE JUGEMENT DE LA COUR D'APPEL

Mai 1963

Participation de la S.N.E.C.M.A. à la réalisation du moteur devant équiper l'Airbus. Parallèlement, le gouvernement doit donner à la S.N.E.C.M.A. les moyens financiers pour que celle-ci engage des études pour la fabrication de moteurs de 6 à 10 tonnes pouvant équiper le Mercure, la Caravelle 12 R.

BULLETIN D'INFORMATION DU PERSONNEL N° 68 - Juin 1961

BULLETIN SPÉCIAL D'INFORMATION DU PERSONNEL

NOTE PAR LE COMITÉ CENTRAL D'ENTREPRISE

N° 67 - OCTOBRE 1974

CRISE DE L'AERONAUTIQUE

LETTRE ADRESSEE PAR LES ELUS ET LES REPRESENTANTS SYNDICAUX DU C.C.E. AUX GOUVERNEURS PARLEMENTAIRES DE L'ASSAMBLÉE NATIONALE

Le C.C.E. a été créé en 1961 à l'initiative de la CGT et de la GMB. Il a pour but de défendre les intérêts des salariés de l'aéronautique. Il organise des actions de solidarité et de lutte.