



HAL
open science

Occuper une usine de haute technologie : l'exemple de Sud-Aviation Toulouse en mai-juin 1968

Clair Juilliet

► To cite this version:

Clair Juilliet. Occuper une usine de haute technologie : l'exemple de Sud-Aviation Toulouse en mai-juin 1968. *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, 2015, 289, pp.83 à 104. <halshs-01541932>

HAL Id: halshs-01541932

<https://shs.hal.science/halshs-01541932v1>

Submitted on 2 Jan 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

Occuper une usine de haute technologie : Sud-Aviation Toulouse en mai-juin 1968

Clair Juilliet

Citer ce document / Cite this document :

Juilliet Clair. Occuper une usine de haute technologie : Sud-Aviation Toulouse en mai-juin 1968. In: Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale, Tome 127, N°289, 2015. pp. 83-104;

doi : <https://doi.org/10.3406/anami.2015.8751>;

https://www.persee.fr/doc/anami_0003-4398_2015_num_127_289_8751;

Fichier pdf généré le 20/02/2024

Zusammenfassung

In dieser Studie geht es um die Besetzung einer Fabrik der Luftfahrtindustrie während der 68er Ereignisse. Welche besonderen Formen konnte die Streikwelle mit Fabrikbesetzung in einem Sektor der Hochtechnologie annehmen? Während der Besetzung durch die Streikenden wurde die Fabrik für kurze Zeit verändert. In einem so sensiblen industriellen Bereich wie der der Luftfahrt, in dem die Innovation und der technologische Vorsprung vital für das wirtschaftliche Überleben sind, stellt sich die Frage der Autorität und des Erhalts eines Arbeitsgerätes, oder überhaupt die, wie hier ein Streik verlaufen kann. Die Gewerkschaften und die am Streik beteiligten Arbeiter hatten dabei auf zwei Dinge zu achten: wie können die Forderungen durchgesetzt werden und dabei gleichzeitig garantiert werden, dass die Produktionsmittel sorgfältig behandelt und instand gehalten werden? Der Verlauf der Fabrikbesetzung bei Sud-Aviation in Toulouse wird hier als Beispiel geschildert, wie gesellschaftliche Umbrüche auf kleinster Ebene und anhand von verschiedenen Archiven, untersucht werden können.

Résumé

Cet article s'intéresse à l'occupation d'un établissement aéronautique durant les événements de mai-juin 1968, afin de dégager les formes que peut prendre un mouvement de grève avec occupation dans un secteur de haute technologie. La prise de possession des lieux par les grévistes entraîne un certain nombre de transformations éphémères sur le territoire des usines. Pour un secteur industriel comme l'aéronautique, dans lequel l'innovation et l'avance technologique sont au cœur des enjeux économiques, plusieurs questions se posent quant à l'autorité, à la sauvegarde de l'outil de travail ou encore à la conduite de la grève. Les organisations syndicales et les travailleurs qui prennent part au mouvement sont confrontés à la nécessité de se donner les moyens de faire aboutir les revendications, mais aussi de faire preuve d'une grande attention dans l'entretien des moyens de production. Le déroulement de cet épisode à Sud-Aviation Toulouse est ici abordé selon une approche de microhistoire sociale et grâce à la mobilisation de plusieurs fonds d'archives.

Abstract

This article studies the occupation of an aeronautical establishment during the events of May and June 1968 in order to distinguish the forms that a strike with factory occupation could take in a sector marked by high technology. The occupation of the factory by strikers led to a certain number of temporary transformations within the factories themselves. In an industrial sector such as the aeronautical industry, in which innovation and technological advance are central economic preoccupations, several questions are raised concerning authority, the preservation of machines or how the strike was to be conducted. Trade unions and workers who took part in the movement were confronted with the necessity of giving themselves the means of achieving their claims but also that of making sure that they were taking good care of the means of production. The events of this episode at Sud-Aviation Toulouse are studied here through a micro-historical approach and thanks to the mobilization of several documentary corpuses.

Resumen

Este artículo trata de la ocupación de un establecimiento aeronáutico durante los acontecimientos de mayo-junio de 1968 para poner de manifiesto las formas que puede tomar una huelga con ocupación en un sector de alta tecnología. El que los huelguistas se apoderen de los sitios acarrea algunas transformaciones efímeras en el territorio de las fábricas. En un sector industrial tal como la aeronáutica en el cual la innovación y el avance tecnológico son puntos clave, se plantean muchos problemas en torno a la autoridad, la salvaguardia de los instrumentos de trabajo o también la organización de la huelga. Los sindicatos y los trabajadores que participan en el movimiento tienen que darse los medios para salir con la suya en sus reivindicaciones pero también para cuidar muy atentamente los medios de producción. Se enfoca el desarrollo de este episodio en Sud Aviation de Toulouse como microhistoria social y apoyándose en varios fondos de Archivos.

Clair JUILLIET*

OCCUPER UNE USINE DE HAUTE TECHNOLOGIE : SUD-AVIATION TOULOUSE EN MAI-JUIN 1968

« Occuper l'Usine [...], c'est [...] donner plus de force au mouvement, le mettre au niveau de la lutte nationale [...] mettre l'outil de travail sous la protection des travailleurs, à l'abri de tout sabotage, de toute provocation d'où qu'elle vienne¹. »

Première industrie de Midi-Pyrénées en matière de prestige et deuxième en ce qui concerne les effectifs, l'aéronautique est un secteur structurant de l'économie régionale. Présente dans le Midi toulousain depuis 1917², sa vocation est confirmée dans les années 1950, notamment grâce au programme Caravelle et à la mobilisation permanente des acteurs locaux et nationaux, qu'ils soient politiques, syndicaux, administratifs ou encore patronaux. La politique gaullienne, qui se déploie à partir de la fin des années 1950, fait de cette industrie l'une des pierres angulaires de l'indépendance nationale. Durant les années 1960, la conflictualité est très forte³ dans ce secteur où l'influence communiste est importante

* Laboratoire FRAMESPA (UMR 5136), université Toulouse-Jean Jaurès, 5 allées Antonio-Machado, 31058 Toulouse Cedex 9 ; clairjuillet@gmail.com

1. Extrait du tract de la Confédération générale du travail (CGT) distribué le matin précédant l'Assemblée générale (AG) décisionnelle concernant l'occupation : CGT-Fédération syndicale mondiale (FSM), Syndicats CGT horaires et Employés, techniciens, dessinateurs et agents de maîtrise (ETDA), *Notre position*, Sud-Aviation Toulouse, 20 mai 1968, p. 2.

2. *Toulouse, des avions et des hommes : un siècle de succès aéronautiques*, Midi-Pyrénées Patrimoine, hors-série n°2, 2010, 144 p.

3. BOSCUS (Alain), « La confrontation sociale dans l'aéronautique toulousaine », *ibid.*, p. 82-91.

Clair Juilliet est doctorant en troisième année à FRAMESPA (UMR 5136) sous la direction du professeur Jean-Marc Olivier, et bénéficiaire depuis 2012 d'un CDU dans le cadre du Labex SMS, université de Toulouse-Jean Jaurès. Sa thèse, en cours de préparation, s'intitule : *Histoire sociale d'un grand établissement de constructions aéronautiques : la SNCASE/Sud-Aviation/Aérospatiale de Toulouse (1944-1987)*.

depuis le début des années 1930⁴, bien qu'elle tende à diminuer. Confronté à l'usure progressive de ses manières de gouverner, le général de Gaulle doit faire face à des résistances dans de nombreuses strates de la société française. Les luttes contre les ordonnances, contre le technocratisme et notamment la nomination de Maurice Papon à la tête de Sud-Aviation en 1967 achèvent de cristalliser les mécontentements⁵.

Ainsi, le conflit de mai-juin 1968 constitue le prolongement d'une situation revendicative bloquée, et ce depuis plusieurs années. Si la mémoire a principalement retenu les aspects culturels et sociétaux et la révolte estudiantine, délaissant par là même le « plus grand mouvement de masse de l'histoire de France, la grève la plus importante de l'histoire du mouvement ouvrier français⁶ », il s'agit bien de s'intéresser à la dimension sociale du conflit salarié, dans le but de démontrer que le bouillonnement de mai et juin 1968 a bien des conséquences politiques durables.

En effet, ces grèves, tant par leur ampleur que par les moyens qu'elles se donnent pour obtenir des conquêtes sociales, représentent un moment clé de l'histoire ouvrière et plus largement de celle du salariat. Comme l'a montré Xavier Vigna, elles ouvrent une séquence « d'insubordination ouvrière⁷ » qui s'étend jusqu'à la fin des années 1970. Le mouvement national d'occupations d'usines, qui démarre le 14 mai 1968, est une des caractéristiques majeures de la lutte engagée. Parce qu'elle représente dans ses formes tout autant que dans son fond une facette particulière des mouvements sociaux, cette modalité d'action, souvent qualifiée d'offensive, fascine et reste très sujette à controverse. En effet, l'occupation est une action chargée de violence symbolique, les ouvriers, devenus maîtres des usines, s'y organisent, y débattent et vivent le moment de manière intense dans un espace où, en temps normal, règnent la règle et la contrainte hiérarchique.

Les premières occupations d'usines ont été menées lors de la Révolution russe de 1917, puis utilisées par la classe ouvrière italienne en 1919 et 1920. Mais elles constituaient avant tout des tentatives révolutionnaires, à la différence des occupations de mai-juin 1968. Il faut attendre les grèves de mai-juin 1936 pour voir ce moyen de lutte s'étendre, sans toutefois se généraliser. Pour Marcel Gibelin et

4. CHAPMAN (Herrick), *L'aéronautique. Salariés et patrons d'une industrie française (1928-1950)*, Rennes, PUR, Histoire, 2011, 430 p.

5. Pour une courte synthèse des grèves de mai-juin 1968, on se reportera à GOBILLE (Boris), *Mai 68*, Paris, La Découverte, collection « Repères Histoire », 2008, 120 p. Pour le cas haut-garonnais : JALLAGEAS (Dominique), *Les grèves ouvrières dans l'agglomération toulousaine en mai-juin 1968*, mémoire de maîtrise en histoire contemporaine, sous la direction de J. Droz et J.-L. Robert, université Paris I, 1979, 253 p.

6. ROSS (Kristin), *Mai 1968 et ses vies ultérieures*, Paris, Éditions Complexe, coll. « Questions à l'Histoire », 2005, 320 p.

7. VIGNA (Xavier), *L'insubordination ouvrière dans les années 68. Essai d'histoire politique des usines*, Rennes, PUR, Histoire, 2007, p. 37.

Jacques Danos, « depuis 1936, chaque fois qu'elle en a eu la force, et même au prix de dures batailles contre les forces de l'ordre, la classe ouvrière a utilisé cette forme de grève⁸ ». Les grèves de 1936 ont provoqué un renouveau du mouvement ouvrier français et l'ont influencé de manière décisive.

Aussi, il est important de s'intéresser en détail à l'occupation d'un établissement aéronautique, Sud-Aviation Toulouse⁹, pour mieux en saisir les enjeux et le déroulement. Rappelons que, comme en 1936, les grèves de mai-juin 1968 prennent racine dans les usines de cette industrie (Latécoère Toulouse ou Bréguet Le Havre en 1936 ; Sud-Aviation Bouguenais en 1968). L'objectif de cet article est de réaliser une micro-histoire sociale de l'occupation à l'intérieur des usines, afin d'en expliquer les particularités dans un secteur de pointe¹⁰. Quelles sont les formes que peut prendre l'occupation des usines dans un secteur sensible et de haute technologie comme l'aviation ? Plusieurs sources inédites ont été mobilisées pour réaliser ce travail, notamment les archives du secrétaire de l'Union départementale (UD) CGT, Pierre Baghi¹¹, celles du comité de grève ou encore les procès-verbaux du comité d'établissement¹².

Dans une première partie, nous reviendrons en détail sur la mise en place de l'occupation. À la suite de Xavier Vigna, nous montrerons que les ouvriers prennent « possession des lieux » et « y imposent leur autorité¹³ ». Un nouveau pouvoir s'installe, diverses entités sont créées et gèrent la grève au quotidien ; la recherche d'un consensus entre les organisations syndicales est un enjeu permanent. Dans une seconde partie, nous démontrerons que la sauvegarde de l'outil de travail durant l'occupation est un souci constant des travailleurs et de leurs syndicats. Malgré la grève, les cycles de maintenance sont assurés, le prototype Concorde est au centre des préoccupations.

8. DANOS (Jacques), GIBELIN (Marcel), *Juin 1936*, Paris, Les Bons Caractères, Histoire, 1986 (rééd. 2006), p. 8.

9. En 1968, l'entreprise Sud-Aviation est divisée en établissements qui peuvent regrouper plusieurs usines comme c'est le cas à Toulouse (Saint-Éloi, Saint-Martin-du-Touch, Blagnac) où sont employés près de 7 500 salariés.

10. Pour une série d'études plus précises des années 1968 en Haute-Garonne, se reporter à la recherche collective menée depuis 2009 par des étudiants de Master en histoire contemporaine dirigés par Alain Boscus à l'université Toulouse-Jean Jaurès, notamment Vincent Delpech, Michael Llopert, Pauline Lasserre, Marie-Madeleine Rotelli, Sophie Rousseau, Alexis Franc et Clair Juilliet.

11. Militant CGT et Parti communiste français (PCF) et ancien de la Société nationale de constructions aéronautiques du Sud-Est (SNCASE)/Sud-Aviation.

12. Pour les deux premiers fonds, je remercie MM. Cazes et Pivotsky de m'avoir ouvert les portes de l'Institut départemental d'histoire sociale (IDHS). Pour le dernier, je remercie MM. Ribet et Knepper de m'avoir permis de consulter les procès-verbaux du Comité d'établissement (CE) de Sud-Aviation.

13. VIGNA (Xavier), *L'insubordination ouvrière...*, *op. cit.*, p. 38.

L'occupation des usines de Sud-Aviation Toulouse

Dans certains établissements, la situation est explosive depuis le début du mois de mai. C'est notamment le cas à Nantes-Bouguenais où, le 2 mai, les travailleurs organisent un débrayage massif. Le 4 mai, c'est au tour des salariés de l'usine de Suresnes de se mobiliser, avant que Bouguenais reprenne la lutte le 7 mai¹⁴, suivie le 8 mai par une série de débrayages à Cannes-La Bocca¹⁵. Les causes internes sont multiples et souvent anciennes. Baisse des plans de charge, défense du plein emploi et des salaires jouent un grand rôle dans la cristallisation de la crise. La grève générale du 13 mai contre la répression du mouvement étudiant en cours marque un premier temps fort de la mobilisation des travailleurs. S'ils se mobilisent en masse pour dénoncer les violences, ils entendent également mettre en avant leurs revendications. Dans les usines de Toulouse, ce sont 98 % des ouvriers et 75 % des employés, techniciens et cadres qui débrayent selon la CGT¹⁶. Dès le 14 mai, les salariés de Bouguenais occupent leur établissement, ce qui les place à la pointe de la lutte engagée¹⁷. Cette décision s'accompagne d'actes plus durs qui attestent d'un haut degré de conflictualité. En effet, les ouvriers « consignent » le directeur local (DL), M. Duchovel, son chef du personnel et le directeur technique à l'intérieur de l'usine¹⁸. Ils ne sont libérés que le 29 mai après douze jours de séquestration¹⁹.

Le 15 mai, les unités de Suresnes et Rochefort se mettent en grève avec occupation, bientôt rejointes par celles de Saint-Nazaire et Cannes. L'extension géographique du conflit prend une tournure logique puisqu'il s'agit là des usines les plus exposées aux réductions d'horaires et de personnel²⁰. Mais, à Toulouse, Bordeaux et Courbevoie, la situation reste calme²¹. Le basculement semble intervenir le 15 mai, par le biais de ce qui est qualifié de provocation par les organisations syndicales. La Direction locale toulousaine (DLT) appelle les travailleurs,

14. BIARD (Maurice), GENSOUS (Henri), *Mai 68 à Sud-Aviation Toulouse*, brochure CGT, Toulouse, non daté, p. 6.

15. « Nouvelle menace de conflit aux usines Sud-Aviation de Cannes », *Le Monde*, 9 mai 1968. http://abonnes.lemonde.fr/archives/article/1968/05/09/nouvelle-menace-de-conflit-aux-usines-sud-aviation-de-cannes_2502245_1819218.html?xtmc=sud_aviation&xtr=2 [consulté le 24 octobre 2013].

16. « Sud-Aviation : Lundi réunion. Vers une action généralisée en cas d'échec des négociations », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 17 mai 1968, p. 2.

17. LE MADEC (François), *L'aubépine de mai : chronique d'une usine occupée*, Nantes, CDMOT Nantes, Archives et documents, 1988, p. 52 et suivantes.

18. FERRIÈRE (Annette), « Usines occupées et grève illimitée », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 17 mai 1968, p. 2.

19. « Trois dirigeants de Sud-Aviation à Nantes libérés par les grévistes », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 30 mai 1968, p. 2.

20. « Inquiétude à Sud-Aviation où les horaires de travail vont être réduits », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 13 février 1968, p. 3.

21. « Sud-Aviation : Lundi réunion. Vers une action généralisée en cas d'échec des négociations », doc. cit.

volontaires, à récupérer la journée du 13 mai le samedi 18 mai. Mais elle est contrainte d'y renoncer dès le 17 mai, confrontée à une réprobation unanime²². La mobilisation croissante au niveau local et national incite les syndicats à provoquer un référendum sur l'opportunité de se joindre au mouvement pour la satisfaction des revendications générales et particulières.

Vers l'occupation : un nouveau pouvoir sur les usines ?

Le 18 mai, une réunion Confédération générale du travail (CGT), Confédération française démocratique du travail (CFDT), Confédération générale du travail-Force ouvrière (CGT-FO) et Confédération générale des cadres (CGC) se tient à la Bourse du travail (BT)²³. Les participants décident d'arrêter une base commune revendicative et de provoquer un débrayage d'une durée illimitée à partir du lundi 20 mai, assorti d'une consultation à bulletin secret sur l'éventualité d'y adjoindre l'occupation des locaux. L'intersyndicale affirme qu'elle fera preuve « d'une extrême vigilance et d'une extrême fermeté : 1. Pour déjouer toute manœuvre venue de l'extérieur ou de l'intérieur, tendant à priver les organisations syndicales du contrôle de l'action ; 2. Pour qu'en cas d'occupation d'usine, il soit veillé avec beaucoup de vigilance à la préservation de "Concorde" et de tout outil de travail ; 3. Pour qu'il n'y ait pas de séquestration²⁴ ». La séquestration du directeur de Bouguenais a eu un retentissement national. Soucieux de démontrer leur volonté d'unité d'action, les syndicats choisissent de ne pas user de cette modalité, peu propice à l'établissement d'un consensus entre les organisations modérées (CGT-FO et CGC) et celles plus revendicatives (CGT et CFDT). Pierre Baghi affirme que ce phénomène ne « paraît pas être de nature à favoriser la puissance de l'action, mais au contraire risque de détourner une partie de la CO [classe ouvrière] et de la population » à la différence de l'occupation vue comme « une tactique des luttes », qui doit être décidée par « la masse des travailleurs²⁵ », et semble plus à même de favoriser le rassemblement.

Lors de la consultation, le oui l'emporte ; sur 6 580 votants, on en recense 4 046 (62,7 %) contre 2 408 non (37,3 %)²⁶. Si une majorité se dégage clairement,

22. Non-daté, non-signé, *Possibilité de récupération de la journée du lundi 13 mai le samedi 18 mai*, 1 page.

23. « À Sud-Aviation, les travailleurs prendront une décision demain. Les syndicats sont contre toute séquestration », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 19 mai 1968, p. 3.

24. Document manuscrit, *Intersyndicale [Sud-Aviation] SA du 18 mai*, Sud-Aviation Toulouse, 18 mai 1968, 4 pages.

25. BAGHI (Pierre), *Face au développement rapide de la lutte de la classe ouvrière : initiative et action immédiate de nos syndicats*, 18 mai 1968, Bourse du travail de Toulouse, 12 p.

26. Comité Central de Grève, *Résultat de la consultation*, Sud-Aviation Toulouse, 20 mai 1968, 1 page (6 580 votants, 4 046 oui (62,7 %) ; 2 408 non (37,3 %). Pour Saint-Martin : 2 983 votants, 1 701 oui, 1 231 non, 51 nuls ; Blagnac : 1 996 votants, 1 287 oui, 659 non, 50 nuls ; Saint-Éloi : 1 601 votants, 1 058 oui, 518 non, 25 nuls).

on note tout de même une certaine opposition quant aux modalités d'action choisies. Ce vote marque le point de départ de la lutte dans l'établissement. Le même jour, les travailleurs de Dassault-Breguet (Colomiers et Montaudran) et Latécoère (Périole) se mettent en grève²⁷. L'ensemble des grandes entreprises de cette industrie participent au mouvement de mai-juin 1968 en Haute-Garonne. L'occupation, même si elle entraîne des responsabilités et des prérogatives renforcées, n'a pas vocation à capter un pouvoir définitif. Pour la plupart des participants, il s'agit seulement d'organiser et de coordonner la lutte sur le lieu de travail et de paralyser la production afin de hâter une issue rapide et victorieuse.

Dans une note adressée au Comité central de grève (CCG), la DLT rappelle aux syndicats leurs obligations quant au « maintien de l'outil de travail et des matériels existants [qu'ils assument] depuis le 20 mai à 17 heures par [leur] volonté²⁸ ». Pour elle, « des dommages sont déjà à craindre bien que non visibles, et faute d'un accord sous 24 heures environ, ceux-ci risquent d'être profonds et causes de retard sérieux ». En adressant une note au CCG, la DLT, mise devant le fait accompli, reconnaît implicitement la légitimité de celui-ci, dans un contexte où il est nécessaire de ne pas oublier les événements en cours au niveau national. Comme nous le verrons plus loin, la direction pointe la nécessité d'assurer les cycles de maintenance sur plusieurs productions, au premier rang desquelles le prototype Concorde. Mais elle souhaite aussi se mettre en conformité vis-à-vis des assureurs et ne pas être tenue pour responsable si un incident se produit. Elle ajoute : « Nous déclinons toute responsabilité résultant de l'entrave ainsi mise à l'exercice de l'autorité de la Direction [...]. Vos organisations assumeront les conséquences de tout sinistre. » La sécurité des installations est au cœur des négociations entre le CCG et la DLT, cette dernière n'étant pas habilitée à mener les discussions sur les revendications du personnel. Dans ce but, il est nécessaire de désigner des responsables à diverses échelles (usines, secteurs, etc.) pour assurer la conservation et la sécurité des zones et des informations sensibles (notamment les liasses de plans)²⁹. L'aéronautique, civile et militaire, puisque Sud-Aviation Toulouse est également sous-traitant de Dassault, est une industrie sensible où le secret est une condition du succès et de l'avance technologique.

Anecdote intéressante, certains travailleurs souhaitent qu'un drapeau rouge soit hissé à l'entrée de Saint-Éloi afin de marquer et de revendiquer ce changement de gouvernance qui frappe l'usine³⁰, comme cela a déjà été fait à Nantes-Bouguenais par exemple³¹. Mais les syndicats, soucieux de ne pas froisser les participants dont les affinités politiques pourraient être tout autres et afin de

27. « Le point sur la situation » et « 82 % du personnel pour l'action immédiate », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 21 mai 1968, Locale 3.

28. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *La Direction à Messieurs les responsables du Comité central de grève des usines de Toulouse*, n° 520.446/68, BD/EB/MF, Toulouse, 22 mai 1968, 2 p.

29. *Ibid.*

30. Comité central de grève, *Note manuscrite*, 25 mai 1968, 1 page.

31. LE MADEC (François), *L'aubépine de mai...*, *op. cit.*, p. 65.

préserver le consensus, se prononcent contre, la CGT-FO estimant que le moment n'est pas « opportun » et la CFDT que les choses ne sont pas « mûres ». C'est bel et bien une volonté de rassembler le plus largement possible les travailleurs qui transparaît. À aucun moment, il n'y a de tentative révolutionnaire affirmée et revendiquée, ou de volonté majoritaire de changement de la propriété des usines toulousaines ; à la différence de Marignane, où *Le Monde* note, dans son édition du 30 mai, que les travailleurs ont voté une résolution réclamant l'instauration d'un pouvoir populaire³².

La prise d'autorité s'exprime aussi dans le contrôle des allées et venues à l'entrée, aux abords et sur le territoire des usines. En effet, le 20 mai à 19 h 45, les gardes quittent les unités sur ordre de la direction³³. Ils sont remplacés quelques minutes plus tard par le « service de sécurité du comité de grève », signe de l'instauration d'une nouvelle hiérarchie. Sa première action à Blagnac est de recenser les présents, entre 464 et 472 pour la première nuit, soit près de 25 % de l'effectif de l'usine. Le central téléphonique de Saint-Martin-du-Touch est également occupé, apparemment contre les engagements pris vis-à-vis de la DLT³⁴. Dès le 21 mai au matin, le service d'ordre interdit l'accès aux non-grévistes et aux cadres supérieurs³⁵, laissant à M. Dufour³⁶ (et ses collaborateurs les plus proches) la possibilité d'accéder à son bureau de Saint-Martin³⁷. Le CCG délivre des laissez-passer, non seulement aux « grévistes responsables amenés à se déplacer dans les trois usines » mais aussi au « personnel de sécurité et d'entretien³⁸ ». Comme il le rappelle dans un document à destination des postes de garde et des Comités d'usines (CU), une liste des participants doit être communiquée et doit « comporter les nom, prénom et matricule des intéressés ». La carte de grève est obligatoirement signée par un membre du CCG et tamponnée par le CE au nom du « Comité central de grève CGT, CFDT, CGT-FO, CGC³⁹ ». Elle détaille par semaine, sous forme de tableau, les jours et heures de garde (7 h-15 h, 15 h-23 h ou 23 h-7 h selon un roulement), signe que l'occupation n'est en aucun cas un moment de repos⁴⁰.

32. « Construction aéronautique : aucune négociation », *Le Monde*, 30 mai 1968. http://abonnes.lemonde.fr/archives/article/1968/05/30/construction-aeronautique-aucune-negociation_2501621_1819218.html?xtmc=sud_aviation&xtcr=19 [consulté le 24 octobre 2013].

33. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *La Direction à Messieurs les Responsables syndicaux*, BD/EA, n° 154/68, Toulouse, 20 mai 1968, 1 page.

34. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *Lettre de M. B. Dufour aux responsables des organisations syndicales*, 520.442/68, BD/EB/MF, Toulouse, 20 mai 1968, 1 page.

35. Comité central de grève, *Réunion du 23 mai 1968*, Sud-Aviation Toulouse, 2 p.

36. Bernard Dufour est directeur de Sud-Aviation Toulouse de 1965 à 1976.

37. BIARD (Maurice), GENSOUS (Henri), *Mai 68...*, *op. cit.*, p. 13.

38. Comité central de grève, *Réunion du 21 mai 1968*, Sud-Aviation Toulouse, 3 p.

39. Comité central de grève, *Laissez-passer permanent de Plantade René signé par M. Gensous et tamponné par le CE Sud-Aviation*, Sud-Aviation Toulouse, non daté.

40. Comité central de grève, *Carte de grève de Plantade René*, Sud-Aviation Toulouse, 24 mai au 1^{er} juin 1968.

Un long carnet manuscrit nous en apprend davantage au sujet de l'organisation, au quotidien, de l'occupation de l'usine de Blagnac⁴¹. Installé au poste de garde, celui-ci relate le déroulement de l'occupation et surtout l'organisation de la sécurité (responsables de site, rondes effectuées, événements, nombre d'occupants, etc.). Les grévistes doivent se soumettre à des heures assez strictes puisqu'en dehors de la participation à des actions et manifestations en ville, il ne leur est possible d'entrer ou de sortir qu'à certaines heures et en se soumettant à un contrôle (entrée à 8 heures, entrée et sortie entre 12 et 14 heures, sortie à 18 heures pour ceux qui n'occupent pas l'usine la nuit). Des consignes sont aussi données pour répondre aux éventuelles provocations : « 1. Pour une attaque imprévue de 10 personnes, faire intervenir les équipes d'intervention et l'équipe supplémentaire de 15 gars. 2. Pour une attaque plus importante, faire donner un coup de sirène par le poste de garde qui alertera ainsi toute l'usine. » La nuit, des rondes sont effectuées, trois équipes se relaient pour assurer la sécurité des installations et des occupants. Elles durent en moyenne 45 minutes et sont inscrites dans le cahier avec les heures de départ et de retour ainsi que les événements marquants. C'est le cas par exemple le 27 mai, lorsque les passagers d'une voiture immatriculée 811PN31 lancent des tracts devant l'usine, ou encore lorsque cette même DS blanche est signalée, le 28 mai, après que ses occupants ont insulté « les gars du poste de grève ».

Le poste de garde a une importance fondamentale dans le sens où c'est lui qui filtre l'accès à l'usine. Sa vigilance se doit d'être permanente. Le 31 mai, deux non-grévistes profitent « de la levée de la barrière pour pénétrer en fraude », mais ils sont rapidement rattrapés et expulsés de l'usine. Le 5 juin, M. Donnadiou, membre de la CGT-FO mais non-gréviste, s'introduit en force dans l'usine. Il est « intercepté au bâtiment administratif [et] ramené au Comité de Grève sous escorte » pour être refoulé. Mais, si le contrôle s'oriente avant tout vers l'extérieur et les non-grévistes, des dissensions peuvent être observées au sein même des usines, entre les participants à la grève. Le 30 mai, le CCG décide « de renvoyer l'ajusteur Prat, matricule 29103, considéré comme indésirable par ses camarades de l'atelier machines-outils ». La discipline nécessaire sur les lieux de l'occupation est une donnée constante à prendre en compte pour bien appréhender son déroulement.

La prise de pouvoir sur le territoire de l'usine permet de briser la routine du travailleur, de contester l'ordre usinier, d'imposer une nouvelle organisation hiérarchique, et de faire de l'établissement un lieu de sociabilité, de rupture du quotidien. Intéressons-nous maintenant aux entités mises en place par les organisations syndicales pour diriger, orienter et gérer la grève sur les lieux de travail.

41. Carnet manuscrit, *20 mai au 10 juin 1968*, usine Sud-Aviation de Blagnac, 43 p.

Les organes de la grève

Plusieurs institutions sont chargées, à divers niveaux, d'organiser, de gérer et de coordonner la grève dans toutes ses modalités pratiques. Certaines d'entre elles sont pérennes et jouent un rôle quotidien au sein de l'établissement en dehors de tout mouvement, mais sont détournées de leurs objectifs initiaux. C'est le cas par exemple du Comité d'établissement (CE), géré conjointement au prorata de l'influence syndicale par la CGT, la CGT-FO et la CFDT depuis plusieurs années. Il continue d'assurer ses missions, mais au profit des seuls grévistes⁴², notamment en termes de cantines⁴³, de coopérative⁴⁴, d'activités culturelles et sportives ou pour l'organisation d'une colonie de vacances⁴⁵. À partir du 25 mai, la commission Entr'aide du CE siège toutes les 48 heures (de 10 heures à 12 heures) et octroie des prêts d'urgence de 100 francs aux grévistes qui en font la demande. Mais d'autres instances peuvent être qualifiées d'« exceptionnelles » puisque leur durée de vie excède rarement la durée du mouvement.

La première est le Comité central de grève (CCG), mis en place dès le début de l'occupation. Son premier acte public est de communiquer le résultat du vote à la presse⁴⁶. Constitué de huit membres, à raison de deux par syndicat⁴⁷, il siège en permanence dans les locaux du CE. Arrêtons-nous un bref instant sur la représentativité des organisations syndicales aux élections professionnelles. Si la CGT dispose d'une avance confortable, elle souhaite tout de même associer de la manière la plus large les travailleurs pour favoriser l'établissement d'un consensus autour des revendications. Forte de ses 46,1 % des suffrages exprimés lors des élections des Délégués du personnel (DP) du 11 avril 1968, contre 25,7 % pour

42. Comité central de grève, *Communiqué à Comités d'Usine, Postes de garde toutes Usines, Organisations syndicales Usines, Affichage*, Sud-Aviation Toulouse, 25 mai 1968, 1 page.

43. Le personnel des cantines, gréviste lui aussi, est organisé en roulement en faisant appel au volontariat et « assure le service bénévolement, afin de prouver sa solidarité agissante ». La logistique est assurée par la commission cantines du CE. Un repas chaud est fourni le midi, des sandwichs le soir, du café toute la nuit. Comité central de grève, *Réunion du 21 mai 1968*, doc. cit. ; et Comité central de grève, *Réunion du 22 mai 1968 à Saint-Éloi*, Sud-Aviation Toulouse, 3 p.

44. Comité central de grève, *Communiqué à Comités d'Usine, Postes de garde toutes Usines, Organisations syndicales Usines, Affichage*, doc. cit.

45. Le CCG « a décidé, en accord avec la Commission de l'enfance [du CE], l'ouverture [du 27 mai au 6 juin] de la colonie de Saint-Sulpice-sur-Lèze » avec un encadrement bénévole assuré par le personnel de service et « des enseignants et des étudiants solidaires » et un ravitaillement gratuit en produits de la ferme par des coopératives agricoles. Comité central de grève, *Les installations du Comité d'établissement au service des travailleurs en lutte !*, Sud-Aviation Toulouse, 25 mai 1968, 1 page, et « La situation à Sud-Aviation », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 7 juin 1968, Locale 3.

46. Communiqué du Comité central de grève, *Résultat de la consultation*, doc. cit.

47. MM. Pinel et Gensous (CGT), MM. Malaterre et Coureau (CFDT), MM. Montané et Guittou (FO), MM. Bienfait (dès le 22 mai, il est remplacé par M. Plégat, car la section A de la CGC ne participe pas à la grève et M. Bienfait n'est pas gréviste) et Labouesse (CGC).

la CGT-FO, 19,2 % pour la CFDT et 8,9 % pour la CGC, la CGT est bien la première organisation syndicale des usines de Toulouse⁴⁸. Malgré tout, et peut-être aussi car sa puissance ne cesse de s'éroder depuis la fin des années 1940, elle a pour souci de rassembler le plus largement possible. Il faut savoir que la CGT syndique avant tout des ouvriers dont le nombre stagne depuis le milieu des années 1960 ; tandis que le nombre de techniciens, ingénieurs et cadres, qui peuvent être plus susceptibles d'accorder leurs suffrages à des organisations modérées, la CGT-FO ou la CGC en particulier, augmente⁴⁹. Ainsi, la représentation au sein du CCG n'est pas fondée sur la représentativité syndicale, mais bien sur l'égalité entre les membres qui le composent, afin d'enclencher une dynamique de lutte plus importante.

Cette volonté de créer un consensus et de favoriser une très large unité à la base se retrouve aussi dans les contacts noués avec l'extérieur. En effet, le CCG est saisi de demandes d'entrevue de partis politiques de gauche, par exemple le PCF, la Section française de l'Internationale ouvrière (SFIO) ou la Convention des institutions républicaines (CIR)⁵⁰. Lors de leur réunion du 23 mai, les membres débattent de la position à adopter et du soutien qu'ils peuvent apporter⁵¹. Les conceptions syndicales sont différentes. Fidèle à sa tradition d'indépendance syndicale, la CGT-FO souhaite rester sur le terrain revendicatif, mais n'est pas opposée à ce que des personnalités puissent venir rendre visite aux travailleurs. La CGT est d'accord pour recevoir tous les partis, tant que l'on adopte la même « formule » pour chacun d'entre eux. Pour la CFDT, recevoir des membres de partis de gauche n'est pas un problème, du moment que le CCG n'est pas associé aux déclarations que pourraient faire ces derniers. Enfin, la CGC B⁵² se positionne contre le fait de les recevoir. On remarque une réelle volonté de rester indépendants et de se placer sur le seul terrain syndical pour améliorer l'efficacité du mouvement et favoriser une hausse de la participation. Malgré tout, les grévistes reçoivent la visite de membres des partis de gauche tout au long de la grève, ce qui contribue à la populariser et à entretenir des liens avec les acteurs politiques locaux.

Le CCG est chargé de diriger la grève, d'articuler la lutte au niveau établissement et société, de faciliter la mobilisation, d'organiser les manifestations, de gérer les rapports avec l'extérieur et de coordonner l'action des CU⁵³. Ces

48. CGT-FSM, *11 avril 1968 : Élections des délégués du personnel*, Sud-Aviation Toulouse, non daté, 1 page.

49. LUCAS (Yvette), *Le vol du savoir*, Lille, Presses universitaires de Lille, « Mutations/sociologie », 1989, 256 p.

50. Comité central de grève, *Compte rendu manuscrit du CCG du 23 mai 1968*, Sud-Aviation Toulouse, 4 p.

51. Comité central de grève, *Réunion du 23 mai 1968*, doc. cit.

52. La CGC B syndique les techniciens et agents de maîtrise en majorité, et participe à la grève, tandis que la CGC A, qui syndique en priorité des ingénieurs et cadres, ne prend pas part au mouvement.

53. Comité central de grève, *Lettre adressée à M. Dufour, Directeur des Usines de Toulouse*, 21 mai 1968, 1 page.

derniers, au nombre de trois, fonctionnent par site : Saint-Martin-du-Touch, Blagnac, Saint-Éloi. Ils sont constitués sur le même modèle que le CCG, regroupant quatre membres à raison d'un par organisation syndicale⁵⁴. Le CU est chargé d'encadrer les grévistes, de faire régner une certaine discipline, de proposer des animations, de planifier les tours de garde, de s'occuper du ravitaillement et des approvisionnements⁵⁵, en bref de gérer la vie quotidienne dans l'espace usinier occupé. Les travailleurs investissent un espace de production, habituellement très règlementé, et le transforment en un lieu de vie permanent dans un contexte exceptionnel. Dès le 21 mai⁵⁶, une équipe d'animateurs se charge d'organiser des activités et des loisirs qui permettent le divertissement en marge du travail militant et des manifestations. Comme le rappelle Jean Vigreux, « la légitimité des activités culturelles participe aussi de la légitimation de l'occupation⁵⁷ ». Cela va des exhibitions de catch⁵⁸ aux tournois de pétanque⁵⁹, des ciné-clubs aux représentations théâtrales et autres manifestations⁶⁰. Ainsi, CCG et CU sont les organes de direction et de gestion de la grève dans les usines Sud-Aviation de Toulouse.

Une autre entité, originale à plus d'un titre, revêt également une importance fondamentale dans la volonté de favoriser la participation d'un maximum de travailleurs au mouvement. Il s'agit du Comité de liaison des cadres (CLC) formé afin de contourner la difficulté d'association des ingénieurs et cadres, notamment ceux ayant des responsabilités. Dès le 17 mai, lors d'une réunion intersyndicale, la CGC section A se prononce contre la grève⁶¹. Néanmoins, comme elle l'affirme le 25 mai, elle ne souhaite pas être « utilisé[e par la direction] pour contrecarrer l'action du personnel⁶² » ; et demande le 30 mai la satisfaction des revendications, « seule capable de sauvegarder les intérêts vitaux de notre Société et de son Personnel », dans un courrier adressé au directeur⁶³.

54. Comité central de grève, *Résultat de la consultation*, doc. cit.

55. Une distribution de poulets et de pommes de terre a notamment lieu le 6 juin.

56. Comité central de grève, *Réunion du 21 mai 1968*, doc. cit.

57. VIGREUX (Jean), *Croissance et contestations (1958-1981)*, Paris, Seuil, « L'univers historique », 2014, p. 174.

58. Témoignage d'Yvon Cazes, ancien traceur et militant CGT à Sud-Aviation, et membre de l'IDHS 31.

59. Témoignage de Charles Berêt, militant de la CGT-FO âgé de 32 ans en 1968. GODET (Raphaël), « On dormait dans l'usine à côté du Concorde », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, <http://www.ladepeche.fr/article/2008/05/13/453471-blagnac-mai-68-sud-aviation-dormait-usine-cote-concorde.html> [consulté le 24 octobre 2013].

60. BIARD (Maurice), GENSOUS (Henri), *Mai 68...*, op. cit., p. 12.

61. Note manuscrite, *Intersyndicale SA du samedi 18 mai*, 18 mai 1968, Sud-Aviation Toulouse, 4 p.

62. CGC (Section A) Sud-Aviation Toulouse, *Monsieur le Directeur de Sud-Aviation Toulouse (copie aux organisations syndicales)*, Toulouse, 25 mai 1968, 1 page.

63. CGC (Section A) Sud-Aviation Toulouse, *Monsieur le Directeur de Sud-Aviation Toulouse (copie aux organisations syndicales)*, Toulouse, 30 mai 1968, 1 page.

Pour démontrer la participation des ingénieurs et cadres, le CCG transmet à la presse un communiqué commun du Syndicat national des cadres et ingénieurs de la métallurgie-CGT (SNCIM-CGT), du Syndicat national des ingénieurs et cadres de la métallurgie-FO (SNICM-FO), de la CFDT et des non-syndiqués qui se déclarent non seulement « grévistes solidaires », mais aussi en lutte pour leurs doléances propres dans la mesure où le conflit se limite « à des objectifs professionnels et sociaux⁶⁴ ». Ils appellent à rejoindre le mouvement par le biais du CLC qui siège en permanence à l'usine de Blagnac, c'est-à-dire à l'endroit même où se situent les bureaux d'étude. Le CLC a pour vocation principale de montrer que malgré le retrait de la CGC A, il n'y a pas de réelle coupure entre les aspirations des compagnons et celles de la hiérarchie. Il rassemble environ 200 ingénieurs et cadres au début de la grève, soit près de 25 % de l'effectif de ces catégories à Toulouse⁶⁵. Tout au long du mouvement, l'expertise de ses membres joue un grand rôle dans les décisions prises par le CCG en ce qui concerne les relations avec la direction, l'entretien de l'outil de travail, la poursuite du travail sur Concorde, etc.

Une réunion entre le CLC et le CCG est organisée le 24 mai⁶⁶. M. Bresse⁶⁷, pour le premier, rappelle que le mouvement n'est pas une tentative de « révolution » mais bien une « grève [...] posée sur des bases revendicatives précises, et principalement sur le plan professionnel et social⁶⁸ ». La conservation de l'outil de travail intact « est une profession de foi légitime de la part des travailleurs comme de ceux qui, normalement, ont la responsabilité de l'entreprise, c'est-à-dire des cadres ». M. Bresse souhaite démontrer que, bien que membres de la hiérarchie et ayant parfois des intérêts divergents avec les autres catégories, ils sont eux aussi des salariés en lutte pour la satisfaction des revendications, et que cette lutte peut être commune à partir du moment où elle se fait dans le respect de l'entreprise, de l'outil de travail. Si le CLC garde une certaine autonomie dans son action quotidienne, principalement parce qu'il permet de rassembler au-delà des seuls syndiqués et sympathisants et qu'il mène un travail de fond et d'expertise, il n'est pas totalement indépendant et reste soumis au CCG. En effet, ce dernier se déclare en accord avec les aspirations du CLC mais demande que les mandatés, en cas de négociations, soient « obligatoirement » issus des rangs des syndicats représentatifs SNCIM-CGT, SNICM-FO, CFDT, à l'origine de l'action. L'objectif est de ne pas laisser la possibilité au CLC de signer des accords séparés, propices à désorienter et à diviser les travailleurs.

64. Comité central de grève, *Appel aux cadres*, Sud-Aviation Toulouse, 22 mai 1968, 1 page.

65. Note manuscrite, *CCG du 25 mai 1968*, 1 page.

66. Comité central de grève, *Le comité central de grève siège en présence des représentants du Comité de liaison des cadres*, Sud-Aviation Toulouse, 24 mai 1968, 6 p.

67. Il milite aussi à la CGT-FO mais n'intervient pas à ce titre.

68. Comité central de grève, *Le Comité central de grève siège en présence des représentants du Comité de liaison des cadres*, doc. cit.

Lors de son AG du 27 mai en présence de 212 grévistes, le CLC crée un « Comité d'étude des revendications⁶⁹ », « moyen d'expression » pour les membres de la hiérarchie, qui a pour but de faire aboutir les revendications générales (plan de charges, droits syndicaux, retraites, réduction du temps de travail, etc.) ; mais aussi des revendications plus particulières, par exemple l'obtention d'un avenant cadre à l'accord-société de 1967 (rémunérations, durée du travail, formation, promotion, etc.) ou encore des « améliorations dans l'organisation et le fonctionnement » de l'entreprise. Notons qu'il existe au moins une autre institution de ce type dans la société, à Suresnes, où un comité est mis en place sur un modèle semblable à celui de Toulouse⁷⁰. Selon *Le Monde*, il présente à la direction générale à la fin du mois de juin un *memorandum* de trente pages réalisé par le Comité de coordination des cadres de Sud-Aviation réclamant une « gestion démocratique » de l'industrie aéronautique et spatiale⁷¹.

Ainsi, les travailleurs de toutes les catégories de Sud-Aviation Toulouse se mobilisent pour la satisfaction de leurs revendications. La grève avec occupation de l'espace usinier s'affirme comme un moyen privilégié pour coordonner l'action dans le but d'obtenir des conquêtes sociales. Mais celle-ci se doit d'être irréprochable. Pour atteindre ces objectifs, les grévistes se dotent d'institutions ayant pour objectif de rassembler un maximum de salariés en créant un consensus large autour d'une plateforme de revendications communes. Mais CCG et CLC ont aussi un autre rôle majeur. Conscients de l'importance qu'il y a d'assurer les cycles de maintenance pour ne pas nuire à l'entreprise, ils mobilisent des travailleurs et organisent, en lien avec la DLT, des roulements pour permettre les travaux urgents, la réception des équipements ou encore l'entretien général des usines. Pour Boris Gobille, il s'agit de « démontrer l'esprit de sérieux ouvrier par l'entretien scrupuleux de l'outil de travail⁷² ».

Le problème de la sauvegarde de l'outil de travail, des matériels et installations

La sauvegarde de l'outil de travail est une préoccupation majeure des travailleurs qui ne veulent pas qu'il puisse leur être reproché de contribuer, par leur grève, à une dégradation du potentiel de l'entreprise, surtout dans ce secteur

69. Comité central de grève, *Comité central de grève à Comités d'usine, Postes de garde, Organisations syndicales, Affichage*, doc. cit.

70. *Ibid.*

71. DOYÈRE (Josée), « Comment les commissions de salariés ont-elles imaginé, dans trois entreprises, les réformes à faire », *Le Monde*, 26 juin 1968. http://abonnes.lemonde.fr/accès-restreint/archives/article/1968/06/26/6b696b9c646a70c594666363649f69_2496158_1819218.html [consulté le 24 octobre 2013].

72. GOBILLE (Boris), *Mai 68, op. cit.*, p. 37.

de haute technicité où il est indispensable de maintenir une certaine avance technologique⁷³. Un entretien régulier et constant est nécessaire.

La maintenance générale des installations et des productions

Dès les premiers instants de l'occupation, M. Dufour réclame un engagement du CCG à poursuivre certaines productions en cours, notamment le Fouga, la Caravelle ou le prototype Concorde, et à réceptionner et stocker normalement le matériel devant être livré⁷⁴. Tout au long de l'occupation, un débat revient à propos de ce qui est urgent ou non, de ce qui relève du travail normal et ne peut être fait en temps de grève et de ce qui relève de l'entretien nécessaire de l'outil de production. Le DLT annonce aussi la désignation d'un responsable par usine : M. Gautier pour Saint-Martin, M. Servanty pour Blagnac et M. Arnaud pour Saint-Éloi, avec qui les « responsables centraux de l'ordre et de la sécurité [du CCG]⁷⁵ » doivent prendre contact pour régler les points techniques.

Le 22 mai, la DLT rappelle que des opérations de maintenance doivent être effectuées « sous sa responsabilité, et partant sous son autorité hiérarchique, avec rétablissement, pour les personnels appelés à travailler, des conditions normales de travail » sans « ingérence » dans les zones de reprise de l'activité. Elles concernent les éléments du prototype Concorde (dont l'assemblage est terminé et qui entre dans la phase des « essais finaux⁷⁶ »), les ordinateurs de Saint-Martin et Blagnac, l'entretien des matériels et avions ou encore les « autres matériels, qui seront à préciser au fur et à mesure de la prolongation de l'arrêt du travail⁷⁷ ». En réponse, le CCG se déclare prêt à discuter des opérations qu'il jugera lui-même nécessaires au « maintien » de l'outil de travail et des matériels⁷⁸. Il émet plusieurs propositions, en particulier la possibilité pour la DLT de désigner un cadre supérieur par service accompagné d'un minimum de personnel « pris parmi les grévistes », et chargés de procéder à ces opérations sous le « contrôle exercé par les travailleurs en grève dans le cadre de la sécurité ». La présence d'un

73. Il ne faut pas oublier les débats qui agitent une partie des travailleurs autour de la question du sabotage dans les années 1960. En effet, en mai-juin 1968, il est remis à l'ordre du jour dans certaines usines. Cela aboutit d'ailleurs à la réédition de l'ouvrage d'Émile Pouget, *Le sabotage*, dès 1969. Mais dans le cas de Sud-Aviation Toulouse, aucune pratique de ce type ne semble être signalée durant la grève.

74. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *La Direction à Messieurs les Responsables syndicaux*, doc. cit.

75. Comité central de grève, *Résultat de la consultation*, doc. cit.

76. Comité d'établissement Sud-Aviation Toulouse, *Assemblée plénière du 23 avril 1968*, n° 221, JB, Toulouse, p. 11.

77. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *La Direction à Messieurs les responsables du Comité central de grève des usines de Toulouse*, doc. cit.

78. Comité central de grève, *À M. le Directeur des Usines de Toulouse*, Sud-Aviation Toulouse, 24 mai 1968, 2 p.

cadre supérieur n'est pas anodine. D'une part, c'est une demande impérative de la DLT. D'autre part, il s'agit pour les grévistes de se couvrir et de pouvoir justifier, au besoin, « que les opérations de maintenance auront été faites dans les conditions satisfaisantes, pour permettre à la Direction de se retourner contre toute autorité civile ou juridique extérieure à la Société, par exemple, les compagnies d'assurances, dans le cas où un incident quelconque interviendrait indépendamment de la volonté du personnel présent sur les lieux à protéger⁷⁹ ».

Une fois de plus, il n'y a pas de visée révolutionnaire ou de prise de contrôle réelle de l'établissement. On tente de rassurer au maximum la direction ou tout du moins de lui démontrer le sens des responsabilités des travailleurs. Prouvant son expertise, le CCG, en lien avec le CLC et « après informations prises auprès des grévistes compétents de tous échelons », émet aussi une série de propositions répondant précisément aux demandes de la direction et indiquant les modalités pratiques des interventions, qui ont fait l'objet d'un débat lors d'une rencontre entre le CCG et le CLC⁸⁰.

D'abord, le CCG détaille le personnel nécessaire à l'accomplissement des différentes missions⁸¹. Par exemple, pour ce qui concerne les circuits hydrauliques de Concorde, il autorise « 1 cadre supérieur, 1 contremaître, 1 hydraulicien, 1 mécanicien pour compresseurs, 1 électricien [et] 1 contrôleur » à se rendre sur les lieux de travail. Il en va de même pour le banc hydraulique de Blagnac. Le CCG définit également ce qui est urgent et ce qui ne l'est pas. Pour les ordinateurs, à Blagnac, le « problème [est] déjà résolu par le fait de l'assistance technique Fournisseurs », le fonctionnement est normal, la « maintenance est assurée par les Américains qui pourront garantir qu'ils l'ont assurée ». À Saint-Martin, l'ordinateur « Contrôle » a été mis à l'arrêt, mais le CCG « est prêt à discuter les points de surveillance nécessaires et la visite périodique d'un cadre supérieur », dispositions valables aussi pour ceux des essais en vol et des services administratifs.

Ensuite, concernant les avions en état de vol, Caravelle, le Fouga Magister, les avions de liaison ou le Mirage IV, il n'y a rien à faire dans l'immédiat « d'après les connaissances et l'habitude du personnel » et les « instructions en vigueur avant l'arrêt de travail ». Le CCG « réenvisagera la question dans le courant de la semaine prochaine ». Bien entendu, les problèmes posés « au fur et à mesure du déroulement des événements [feront] l'objet d'un examen particulier », principalement en ce qui concerne les matériels qui pourraient être livrés pendant la durée du conflit pour le Concorde par les fournisseurs, *British Aircraft Corporation* (BAC), Rolls-Royce ou la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (SNECMA). Les grévistes se déclarent « prêts à

79. Comité central de grève, *Le Comité central de grève siège en présence des représentants du Comité de liaison des cadres*, doc. cit.

80. *Ibid.*

81. Comité central de grève, *À M. le Directeur des Usines de Toulouse*, doc. cit.

examiner les moyens d'éviter toute équivoque au sujet de la réalisation du Proto Concorde 001, et notamment d'éliminer tout prétexte injustifié qui risquerait de changer la priorité dans l'attribution des accessoires pour la réalisation des Proto 001 et 002, telle qu'elle a été définie jusqu'à présent dans les accords communs BAC/Sud ». La première journée prévue pour l'entretien général est fixée au 27 mai, une deuxième devant se dérouler le 5 juin⁸².

Prouvant son expertise et son souci de l'entreprise, le CCG se préoccupe aussi d'un élément non mentionné par la direction et qui pourtant semble important, celui de la maintenance exceptionnelle, ou de la demande par les compagnies aériennes de pièces détachées nécessaires au bon déroulement des vols⁸³. Pour le CLC, un accord est en place entre Sud-Aviation et celles-ci ; il s'agit de le respecter et donc de mettre une procédure en place. Les sources consultées ne permettent pas de dire si elle aboutit ou si des cas concrets se présentent. Il est également prévu de recevoir les pièces nécessaires aux Mirage IV et de les stocker en attendant la reprise du travail.

Une correspondance régulière s'établit entre la DLT et le CCG pendant toute la durée du conflit. Des listes de personnes qualifiées pour mener à bien les travaux d'entretien sont soumises à celui-ci par la direction⁸⁴, nouvelle preuve qu'elle en reconnaît de fait l'autorité. En plus des cinq cadres supérieurs (MM. Dufour, Servanty, Turcat, Escola et Gauthier) autorisés à circuler dans les usines en permanence sous contrôle des grévistes, et de M. Cathoulic, responsable de la Sécurité incendie, trente-quatre personnes sont admises à travailler le 27 mai, dont sept salariés issus d'entreprises sous-traitantes (Dassault, Labinal et la SNECMA)⁸⁵. Le personnel de Sud-Aviation est choisi parmi les seuls grévistes, on y retrouve notamment des membres de la CGT et de la CGT-FO. Le 5 juin, ils sont une trentaine à recevoir l'aval du CCG et à pouvoir se charger de l'entretien des avions à Blagnac et à Saint-Martin-du-Touch⁸⁶. Ainsi, si les négociations avec la DG en matière de revendications piétinent jusqu'à la fin de la première semaine du mois de juin, grévistes et DLT gardent un contact permanent, en particulier pour ce qui a trait à l'entretien de l'outil de travail. Le cas du prototype Concorde est plus complexe.

82. *Ibid.*

83. Comité central de grève, *Le Comité central de grève siège en présence des représentants du Comité de liaison des cadres*, doc. cit.

84. Par exemple : Sud-Aviation, usines de Toulouse, *Personnel nécessaire aux opérations d'entretien des avions et de l'ordinateur CAE aux usines de Saint-Martin le 27 mai 1968*, 25 mai 1968, Toulouse, 1 page ; Sud-Aviation, usines de Toulouse, *Personnel nécessaire aux opérations d'entretien des avions CM170 et Potez 840 aux usines de Blagnac le 27 mai 1968*, 25 mai 1968, Toulouse, 1 page ; *La Direction à Messieurs les responsables du Comité central de grève des usines de Toulouse*, Sud-Aviation, usines de Toulouse, 520.457/68, EB/MF, 4 juin 1968, 2 p.

85. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *Personnel nécessaire aux opérations d'entretien des avions et de l'ordinateur CAE aux usines de Saint-Martin le 27 mai 1968*, doc. cit.

86. Sud-Aviation, usines de Toulouse, *La Direction à Messieurs les responsables du comité central de grève des usines de Toulouse*, doc. cit.

Concorde et la question de la collaboration européenne

Le prototype Concorde 001 est au cœur de la rencontre entre le CCG et le CLC du 24 mai⁸⁷. En effet, cet appareil nécessite un entretien permanent et constant, ce dont ont conscience les travailleurs de Sud-Aviation. Ils ne veulent pas qu'il puisse leur être reproché d'avoir contribué à une quelconque dégradation du prototype et ainsi à un retard de plusieurs mois qui pourrait se révéler très préjudiciable pour le programme. Si l'avion est bien construit dans un contexte de collaboration européenne, plus particulièrement avec les Britanniques de la BAC, il est aussi au centre d'un enjeu de prestige international entre Britanniques et Français. Les travailleurs savent qu'il leur faut prendre les mesures adéquates non seulement pour que cette collaboration soit un succès, l'essentiel des plans de charges reposant sur la future production en série de Concorde ; mais également, pour que ce soit l'usine de Toulouse, comme cela est prévu dans le cadre de l'accord international, et non celle de Filton, qui soit en mesure de faire voler le premier prototype.

Ils s'engagent à réceptionner tout matériel et à le stocker de façon à « garantir à nos partenaires, que dès la reprise du travail, nous serons prêts à l'utilisation de ce matériel⁸⁸ ». Ils prennent l'exemple des moteurs de Concorde. Pour eux, « dans la mesure où ceux-ci pourront être acheminés [à] Toulouse (le CCG est d'accord pour prendre toutes les mesures et tous les contacts nécessaires avec les autres Comités de Grève de façon à ce que cette opération puisse être effectuée), [ils] s'engage[nt] à recevoir ce matériel dans les conditions normales ». Lors de la réunion du 28 mai, M. Bresse ajoute qu'il faut rester vigilants car il y a trois parties prenantes (DG, CCG et Anglais) et que « vis-à-vis des Anglais, [...] l'attitude de la direction et la nôtre peuvent converger, être concordantes en ce sens qu'il ne faut pas refuser le matériel qui nous est adressé, qu'il faut éviter les quiproquos, les malentendus risquant de nous être préjudiciables⁸⁹ ». En effet, une concurrence réelle existe entre les Britanniques et les Français pour faire voler leur prototype en premier. Le prestige qui découlerait de ce premier vol pour le pays qui l'aurait réalisé rejaillirait sur l'ensemble de la nation et démontrerait au monde entier les savoir-faire et l'avance technologique prise par la France ou la Grande-Bretagne. Les travailleurs ont conscience de cela et souhaitent que ce soit la France qui en bénéficie.

Mais c'est bel et bien l'acheminement des matériels nécessaires qui pose problème. Dans le cas des servocommandes⁹⁰ de Concorde, un point de désaccord

87. Comité central de grève, *Le Comité central de grève siège en présence des représentants du Comité de liaison des cadres*, doc. cit.

88. *Ibid.*

89. Comité central de grève, *Réunion du 28 mai 1968 (14 h 30)*, Sud-Aviation Toulouse, 28 mai 1968, p. 1.

90. Les servocommandes permettent au pilote d'actionner les gouvernes de direction de l'appareil plus facilement.

intervient, aussi bien entre la direction et le CCG qu'entre les organisations syndicales constitutives de ce dernier. Il démontre que la frontière entre ce qui relève de la poursuite du travail et de celle de la grève est parfois très poreuse. Si le CCG se déclare prêt à réceptionner les servocommandes, il s'affirme contre le fait d'aller les chercher, l'usine étant en grève et paralysée. La direction demande que le Potez 840 soit remis en état et prenne en charge la livraison. Le CCG estime que celle-ci et, au-dessus d'elle le gouvernement « disposent d'autres moyens de transport, techniquement plus disponibles, qu'un appareil actuellement immobilisé dans une usine occupée [...] et qu'il s'agit de remettre en état de vol⁹¹ ». Ainsi, il émet une réponse négative à la demande de la direction qui peut très bien faire appel à d'autres moyens, en particulier des moyens militaires par l'intermédiaire de la base de Francazal.

Le 28 mai, les premières dissensions apparaissent entre le CLC et le CCG, notamment quant à ce problème d'acheminement⁹². CGT, CFDT et CGC B ont la même position, celle de ne pas aller chercher les servocommandes, arguant une fois de plus qu'en temps de grève, seuls les travaux les plus urgents peuvent être pris en charge. La CGT-FO pense au contraire qu'il faut les convoier afin d'assurer la sortie du prototype 001 avant celle du prototype 002 car les Britanniques veulent « profiter des difficultés sociales actuelles en France pour essayer de faire livrer du matériel de préférence pour le 002 que pour le 001 ». Si la CGT-FO estime qu'il faut aller les chercher, elle se refuse à les monter, mais ne souhaite pas qu'il puisse être reproché aux travailleurs « d'être à l'origine d'une perturbation quelconque de l'outil de travail, puisque le 001 n'est encore qu'un prototype et qu'il engage l'avenir du personnel de la Société ». Pour cette raison, elle demande, sans succès semble-t-il, qu'il soit procédé à une consultation du personnel.

Sur la question du Potez 840, la CGT-FO adopte aussi un point de vue différent des autres organisations syndicales. Pour elle, non seulement il est nécessaire de procéder à la remise en état de l'appareil afin d'aller chercher les servocommandes, mais il s'agit également, en cas de négociations, de pouvoir amener les délégués à Paris par ce moyen⁹³. Pour les représentants du CLC, elle ne prendrait pas plus d'une demi-journée « avec un nombre limité de personnes ». Mais malgré cette prise de position, la CGT, la CFDT et la CGC refusent tout compromis avec la direction, décision apparemment motivée par le glissement de celle-ci de la réception vers le transport des servocommandes, constaté par le CCG au fil des jours. Pour la CGT, le CCG a fait preuve de « bonne volonté » en acceptant de réceptionner les marchandises et souhaiterait « qu'à l'inverse, le gouvernement dise : Messieurs, vous m'avez présenté des revendications, je

91. Comité central de grève, *À Monsieur le Directeur des Usines de Toulouse*, doc. cit.

92. Comité central de grève, *Réunion du 28 mai 1968*, doc. cit.

93. Finalement, les grévistes procèdent à l'entretien et aux réparations nécessaires pour faire voler le Potez 840 les 31 mai et 1^{er} juin, un vol d'essai étant même organisé, mais à la seule fin de l'utiliser pour convoier les délégués à Paris le 3 juin. Voir carnet manuscrit, *20 mai au 10 juin 1968*, doc. cit.

suis prêt à en discuter ». Le 30 mai, lors d'une réunion entre la direction et le CCG au sujet des servocommandes, celle-ci annonce qu'elle a réussi à les faire venir à Toulouse et qu'elle prévoit une série d'opérations (démontage, installation, entretien ou réglages), étalées sur onze semaines⁹⁴. En fin de compte, la position adoptée par le CCG n'empêche en aucune manière la direction d'effectuer le transfert.

À partir du 3 juin, les négociations engagées avec la DG deviennent centrales dans le déroulement du conflit. Bien qu'elles piétinent jusqu'au 7 juin, elles démontrent que la situation reste très tendue à Sud-Aviation, l'intransigeance de Maurice Papon semblant y être pour beaucoup. En effet, après les dernières propositions de la DG, les grévistes décident d'occuper le siège parisien, ou plutôt, comme ils l'affirment, de ne pas le quitter tant que des propositions concrètes « susceptibles d'être acceptées par les travailleurs » n'auront pas été faites⁹⁵. Ils sont évacués dès le 4 juin par les forces de l'ordre. Le 6 juin à Marignane, des incidents ont lieu entre « 250 provocateurs », avec à leur tête le DL M. Carayon, et les travailleurs présents sur les piquets de grève⁹⁶. Le 7 juin, les négociations reprennent dans un climat houleux, au moment même où la DLT fait paraître un communiqué dans *La Dépêche du Midi*, affirmant que « dès le début du conflit la direction générale avait demandé aux organisations syndicales de continuer le travail sur le prototype Concorde, ainsi que cela a été réalisé par d'autres entreprises en grève pour certains prototypes. L'appel [...] n'a pas été entendu et aucune dérogation n'a été accordée [...] de ce fait, le retard se chiffre depuis le 20 mai dernier à 17 jours⁹⁷ ». Tout au long du conflit, direction locale et CCG s'affrontent par le biais de communiqués dans les colonnes de *La Dépêche du Midi* (souvent diffusés de manière brute et sans prise de partie de la part de la rédaction). La première tente de faire peur aux salariés et de hâter leur retour au travail, néanmoins sans succès ; le second dénonce l'attitude de la DLT⁹⁸.

Pourtant, comme nous l'avons vu dans cette partie, les grévistes, s'ils ont refusé de reprendre le travail, ont fait des concessions. D'une part, ils ont accepté de négocier alors même que la direction se refusait à discuter des revendications ; d'autre part, le CCG a assuré une certaine continuité du travail, se chargeant de réceptionner les livraisons, d'assurer un suivi dans les relations avec les clients pour les pièces détachées qui pourraient leur être nécessaires, d'entretenir Concorde et de procéder aux maintenances nécessaires à une bonne reprise après satisfaction des revendications. Par ailleurs, M. Dufour, lors de son exposé

94. Note manuscrite, *Dufour-Servanty, le 30 mai 68*, non daté, non signé, 1 page.

95. « Sud-Aviation poursuit la lutte : les représentants syndicaux occupent le siège social à Paris », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 4 juin 1968, Locale 2.

96. Télégramme du CCG de Sud-Aviation Suresnes, *Adresse aux comités de grève toutes usines de Sud-Aviation*, 6 juin 1968, 1 page.

97. « La situation à Sud-Aviation », doc. cit.

98. Entre le 20 mai et le 11 juin, dix-sept articles au moins sont publiés dans *La Dépêche du Midi* dont huit communiqués du CCG et quatre de la DLT.

« économie et production » à l'assemblée plénière du CE du 21 juin 1968, affirme qu'après la grève, le travail a pu reprendre dans de bonnes conditions, « l'avion ayant été maintenu en état et n'ayant fait l'objet d'aucune détérioration⁹⁹ ». Certes un retard a été pris puisque l'on travaillait déjà sur Concorde 24 heures sur 24, mais en poursuivant ce travail pendant la période de vacances des usines, les premiers essais pourront avoir lieu en août, sans qu'il soit toutefois possible de les maintenir à la date initialement prévue, le 10 août.

Finalement, Concorde sort de son hangar le 15 août pour réaliser « quelques promenades sur les grandes pistes de l'aérodrome de Toulouse-Blagnac¹⁰⁰ ». *La Dépêche du Midi* constate un certain retard, mais qui est dû, selon elle, aux « problèmes posés par la construction d'un tel appareil [qui] ne peuvent pas tous être résolus rapidement ». À aucun moment elle ne mentionne la grève de mai-juin 1968 comme facteur d'accroissement du retard. Dix-huit essais de roulage ont lieu entre le 20 et le 28 août, date où Concorde retourne en atelier pour que soient réalisés un certain nombre de travaux préalables aux essais en vol¹⁰¹.

*

* *

À partir du 7 juin, les fins d'occupation sont nombreuses dans la région toulousaine¹⁰². Du côté de l'aéronautique, la reprise du travail a eu lieu le 6 juin à Bréguet et le 7 juin aux ateliers d'Air France. La lutte n'est plus nationale et interprofessionnelle, elle devient interne aux entreprises puisque les négociations ont principalement pour objectif d'améliorer les conquêtes sociales issues du constat de Grenelle. L'entame des discussions à Sud-Aviation est très tendue et se double d'une réelle lassitude de la part des grévistes, qui participent de moins en moins à l'occupation. En effet, s'ils étaient « 459 insurgés » dans la nuit du 21 au 22 mai à l'usine de Blagnac, ils ne sont plus que 40 dans la nuit du 5 au 6 juin¹⁰³, ce qui complique grandement la surveillance et l'entretien de l'outil de travail.

Lors de la reprise des pourparlers le 7 juin, organisations syndicales et direction générale trouvent un compromis qui reste à adapter à l'échelon des établissements. Celui-ci, très détaillé, s'étale sur trois pages et précise les avancées quantitatives et qualitatives¹⁰⁴. Les salaires et primes sont augmentés, les ouvriers vont

99. Comité d'établissement Sud-Aviation Toulouse, *Assemblée plénière du 21 juin 1968*, n° 222, CC, Toulouse, p. 3.

100. « "Concorde" en place à Toulouse pour les essais, réacteurs allumés », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 16 août 1968, p. 1 et 2.

101. « "Concorde 001" bon pour le sol, avant le premier vol », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 29 août 1968, p. 1 et 2.

102. « La grève continue à Sud-Aviation », *La Dépêche du Midi*, édition Toulouse, 7 juin 1968, Locale 4.

103. Carnet manuscrit, *20 mai au 10 juin 1968*, doc. cit.

104. BIARD (Maurice), GENSOUS (Henri), *Mai 68...*, op. cit., p. 23.

être progressivement mensualisés, des locaux sont attribués aux organisations syndicales, la direction s'engage à lancer un plan de réduction du temps de travail pour parvenir aux 40 heures de travail hebdomadaire, onze jours de grève sont payés à 50 % sans récupération, etc.

À Toulouse, le CCG décide d'organiser un référendum sur la reprise du travail le 10 juin, soit après vingt-deux jours de grève. La question posée lors de celui-ci est la suivante : « Suite aux dernières propositions de la Direction générale faite aux organisations syndicales représentatives des travailleurs en lutte, êtes-vous pour la reprise du travail ? » Les salariés se prononcent à 71 % pour, signe que les dernières concessions de la DG satisfont une majorité de travailleurs¹⁰⁵. Si celle-ci intervient le jour même, l'intransigeance de la DLT manque de faire à nouveau basculer le conflit puisqu'un nouveau débrayage intervient le 12 juin, non seulement en solidarité avec les ouvriers de Flins victimes de la répression, mais aussi pour hâter l'ouverture des négociations au plan local et éviter de voir la DLT revenir sur les concessions faites par la DG. À cette date, il ne reste plus que les travailleurs de Latécoère en grève dans l'aéronautique toulousaine, entreprise où le travail reprend le 13 juin après vingt-quatre jours d'occupation¹⁰⁶.

Finalement, l'occupation des usines s'avère être un moyen de lutte offensif. Elle a pour objectifs principaux de permettre aux grévistes de s'organiser et débattre, d'empêcher une poursuite normale du travail tout en assurant un suivi et un entretien réguliers de l'outil et des productions. Il s'agit d'une prise de pouvoir éphémère sur l'espace usinier, qui a pour vocation d'entretenir un rapport de force. Les syndicats mettent en place des organes de direction et de gestion du mouvement (CCG, CU) ou détournent de leurs missions habituelles des institutions pérennes (CE). On remarque une intention réelle de favoriser un consensus syndical entre organisations modérées et organisations plus contestataires, mais également entre grévistes des diverses catégories socioprofessionnelles (CLC). Une volonté de se limiter à des demandes syndicales, sans intervention du politique, permet d'atteindre cet objectif. Le maintien permanent d'un lien entre la DLT et les travailleurs, malgré la fermeté de la DG dans la satisfaction des revendications, dénote une modération certaine.

La frontière entre grève totale et poursuite du travail se révèle poreuse et très difficile à définir pour les salariés. L'expertise des travailleurs, des organisations syndicales et du CLC permet d'assurer une sauvegarde de l'outil de travail par le biais d'une maintenance des installations et des productions en cours. Le cas du prototype Concorde est à ce titre très significatif, dans le cadre du maintien des plans de charge de la société et des objectifs industriels ; mais aussi d'une coopération européenne que l'on sait déterminante pour le développement de l'aéronautique française.

105. « Le travail reprend aujourd'hui à Sud-Aviation », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 11 juin 1968, Régionale 4.

106. « Reprise du travail : Latécoère », *La Dépêche du Midi*, édition Haute-Garonne, 13 juin 1968, Régionale 4.

Au niveau national, comme au niveau des entreprises, le conflit de mai-juin 1968 permet de débloquent une partie des revendications en suspens depuis le milieu des années soixante. Mais à Sud-Aviation, il a des conséquences particulières, notamment avec le remplacement de Maurice Papon par Henri Ziegler dès le mois de juillet 1968. Néanmoins, cet épisode n'enraye pas la baisse constante de la CGT aux élections professionnelles de l'établissement (au profit de FO et de la CFDT), qui finit par aboutir, après la signature d'un « accord-société » en 1970 dans le cadre de la « nouvelle société » promue par J. Chaban-Delmas, à la perte du CE dès 1972 face à une « entente » composée de la CGT-FO et de la CGC.