

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des **DEBATS DU SENAT** : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

COMPTE RENDU INTEGRAL — 34^e SEANCE

1^{re} Séance du Mardi 30 Juin 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 925).
2. — Dépôt d'un rapport (p. 925).
3. — Questions orales (p. 925).
Rémunération de certains personnels de la compagnie Air France :
Question de M. André Méric. — MM. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; André Méric.
Forfaits fiscaux des artisans et commerçants ruraux :
Question de M. Maurice Charpentier. — MM. le secrétaire d'Etat, Maurice Charpentier.
4. — Transfert du bureau d'études de Sud-Aviation de la Courneuve à Marignane. — Discussion de questions orales avec débat (p. 927).
Discussion générale. MM. André Méric, Jacques Duclos, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.
5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 930).

PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de M. Georges Portmann un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention, signée à Paris le 20 août 1963 entre la France et Israël, tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu. (N° 309, 1963-1964.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 323 et distribué.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

Mme le président. L'ordre du jour appelle les réponses aux questions orales.

RÉMUNÉRATION DE CERTAINS PERSONNELS
DE LA COMPAGNIE AIR FRANCE

Mme le président. M. André Méric demande à M. le ministre des travaux publics et des transports quelle procédure il entend suivre pour assurer le règlement du conflit permanent qui existe entre le personnel commercial et technique d'Air France et la direction de la compagnie.

S'il est exact qu'en 1959 la direction de la compagnie nationale Air France se soit engagée, par un protocole approuvé par l'un de ses prédécesseurs en tant que ministre de tutelle, à lier l'évolution des rémunérations de son personnel navigant technique à celles du personnel au sol, et ce jusqu'en 1970.

S'il est également exact que, nonobstant l'existence de ce contrat, il ait donné en 1963 des directives à la direction d'Air France pour refuser aux personnels navigants les augmentations de 5,20 p. 100, dites de rattrapage, accordées par ailleurs à toutes les catégories du personnel au sol.

S'il est enfin exact que cette décision de sa part soit à l'origine :

1° Du recours en justice déposé par plusieurs navigants techniques ;

2° Du conflit qui oppose le personnel navigant commercial à la direction de la compagnie nationale, les hôtesse et les stewards d'Air France s'étant vu appliquer jusqu'en 1963 les dispositions du protocole bien que leur syndicat n'en soit pas signataire.

Si la réponse à cette question en trois parties est positive, il lui demande comment il peut expliquer une telle décision prise en violation d'engagements écrits au moment même où, suite aux recommandations du rapport Toutée, le Gouvernement préconise l'établissement de « contrats de progrès » entre les organisations syndicales et les directions des entreprises publiques et quand il compte apporter une solution à ce conflit qui a sans aucun doute des répercussions fâcheuses pour la compagnie nationale tant sur le plan commercial que financier. (N° 580.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Je voudrais apporter à M. le sénateur Méric les précisions suivantes :

Le personnel navigant de la compagnie nationale a bénéficié d'un certain nombre d'augmentations, accordées d'ailleurs à l'ensemble du personnel au titre de l'évolution générale des rémunérations. C'est ainsi qu'au 1^{er} avril 1963 l'augmentation a été de 1,50 p. 100 du salaire de base, au 1^{er} juillet 1963 de 0,75 p. 100 du salaire de base, au 1^{er} octobre 1963 à nouveau de 0,75 p. 100 du salaire de base. Au 1^{er} janvier 1964 l'augmentation nouvelle a été de 1 p. 100 du salaire de base et au 1^{er} avril 1964 à nouveau de 1 p. 100 du salaire de base. A ces augmentations s'ajoutent au 1^{er} juillet 1964 une nouvelle augmentation de 1 p. 100 et, accordée au titre de la productivité à compter du 1^{er} janvier 1963, une augmentation générale de 0,32 p. 100.

Par contre, ni les autorités de tutelle, ni la compagnie nationale n'ont pu envisager d'étendre au profit du personnel navigant des augmentations qui n'ont été accordées au personnel au sol que pour tenir compte du retard pris par les salaires du secteur public nationalisé par rapport à l'évolution générale des salaires dans l'industrie privée. En raison du niveau atteint par les salaires du personnel navigant, celui-ci ne peut prétendre valablement qu'il y ait retard, tant par rapport aux salaires pratiqués dans les compagnies privées de transport aérien que par rapport aux compagnies européennes.

Il résulte, en effet, de différentes enquêtes, que la situation du personnel navigant d'Air France, déjà favorable il y a deux ans par rapport à celle du personnel navigant des différentes compagnies européennes, n'a fait que s'améliorer. C'est ainsi, à titre d'exemple, que l'on peut constater qu'un commandant de bord au niveau moyen perçoit un salaire supérieur de 50 p. 100 en moyenne par rapport au salaire de ses homologues des principales compagnies européennes ; un mécanicien au niveau maximum perçoit un salaire supérieur de 62 p. 100 en moyenne, un steward au niveau maximum de 55 p. 100 et une hôtesse au niveau maximum de 57 p. 100.

Telles sont les précisions que je voulais apporter à M. Méric.

Mme le président. La parole est à M. Méric.

M. André Méric. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous remercier de votre réponse, mais j'ai le regret de vous dire qu'elle ne m'a pas convaincu. En effet, nous voilà en présence d'un problème bien particulier intéressant le personnel de la compagnie nationale Air France. Il faut que vous sachiez, mes chers collègues, que les directions et les dirigeants des organisations syndicales, conscients des méfaits de la grève, avaient signé un protocole d'accord pour une durée de onze années, donnant au personnel navigant et au personnel au sol les mêmes variations de rémunérations. En contrepartie, le recours à la grève n'aurait lieu que si l'on avait épuisé toutes les procédures législatives ou réglementaires, et je m'étonne que M. le secrétaire d'Etat n'ait pas invoqué cet accord. Nul plus que le Gouvernement ne pouvait se féliciter et se réjouir d'un tel procédé. Hélas ! c'était mal connaître les ministres ou plutôt les « princes » qui nous gouvernent.

En effet, jusqu'en 1963, ce protocole a été scrupuleusement respecté, les hôtesse et les stewards bénéficiant des mêmes dispositions ; mais, en juillet 1963, le personnel navigant technique fut informé qu'une série d'augmentations de traitements était autorisée par le ministre de tutelle et serait appliquée au personnel au sol de la façon suivante : avril 1963, 5 p. 100 d'augmentation dont 3,50 p. 100 au titre du rattrapage et 1,50 p. 100 au titre de l'évolution des salaires, plus une prime non hiérarchisée de 50 francs. En juillet 1963, augmentation de 0,75 p. 100 au titre de l'évolution des salaires. En octobre 1963, augmentation de 0,75 p. 100 au titre de l'évolution des salaires et au 1^{er} janvier 1964, augmentation de 1,70 p. 100 au titre du reliquat du rattrapage.

Ainsi, il était indiqué au personnel navigant, plusieurs mois après la décision, qu'il ne bénéficierait pas des 5,20 p. 100 d'augmentation attribués au titre du rattrapage, le ministre des travaux publics en ayant ainsi décidé. Le Gouvernement venait donc de violer, avec une désinvolture un peu désobligeante pour les intéressés, l'article 5 du protocole d'accord conclu entre la compagnie nationale Air France, le syndicat national des pilotes de ligne et le syndicat des officiers de l'aviation marchande, accord qu'il ne pouvait méconnaître. Cette décision était préjudiciable également au personnel navigant commercial. En effet, depuis 1958, la compagnie nationale avait accordé à cette catégorie de personnel des pourcentages d'augmentation identiques à ceux appliqués aux salaires du personnel au sol.

En juillet 1963, l'alignement était rompu et, durant la période du 31 mars 1963 au 1^{er} avril 1964, les salaires du personnel navigant avaient augmenté de 5,62 p. 100 et ceux du personnel au sol de 11,10 p. 100. En réalité, si ce retard n'était pas rattrapé, les hôtesse de l'air, les stewards et les chefs de cabine perdraient chaque année au moins 65 p. 100 d'un mois de salaire.

C'est ainsi que le personnel navigant technique a assigné la compagnie nationale Air France devant les tribunaux pour violation caractérisée d'un protocole d'accord — et vous ne nous avez pas apporté la décision du tribunal, monsieur le secrétaire d'Etat — tandis que le personnel navigant commercial s'est trouvé dans l'obligation de recourir à la grève, après consultation des intéressés.

Or, quelle raison a-t-on invoquée pour motiver une telle attitude ? La rémunération du personnel navigant d'Air France ne serait pas inférieure à celle du personnel navigant des compagnies aériennes privées et des compagnies européennes. L'argument, à nos yeux, n'a pas de valeur, puisque, aussi bien, les personnels navigants des compagnies privées ont tous obtenu, ou presque, de leur direction des contrats liant l'évolution de leurs salaires à ceux de leurs homologues de la compagnie nationale. Il ne peut donc être question de comparer la situation salariale du personnel navigant d'Air France avec celle faite par les compagnies privées à leurs personnels.

M. Antoine Courrière. Très bien !

M. André Méric. Tout à l'heure, vous nous parliez des différences existant entre les compagnies européennes et la compagnie nationale Air France. C'est la première fois que je vois le Gouvernement ne pas remarquer avec joie et avec bonheur que les salaires payés en France sont plus élevés que ceux des compagnies européennes. La politique de prestige et de grandeur serait-elle abandonnée ?

Telle est, mes chers collègues, la navrante et regrettable situation faite au personnel navigant de la compagnie nationale qui, comme chacun le sait, n'a pas démerité. Comment a-t-on pu mettre fin à un protocole d'accord qui n'a pu être signé qu'après autorisation des pouvoirs publics ? Quelle valeur peut-on désormais donner au contrat accepté par le pouvoir pour acheter la paix sociale ?

C'est la question angoissante que pose l'ensemble du personnel. Nous eussions aimé connaître, monsieur le secrétaire d'Etat, si cette décision avait été prise à la demande de la direction générale de la compagnie nationale ou si elle était d'origine strictement gouvernementale. Dans ce dernier cas, cela ne peut que confirmer les arguments que nous avançons la semaine passée, lors de la discussion du projet de loi relatif à la suppression du droit de grève pour le personnel de la navigation aérienne.

En résumé, la politique du Gouvernement, dans le domaine propre au monde du travail, aboutit à la division d'abord, à l'absolutisme ensuite. Dès lors, nous posons la question : quelle confiance peut-on avoir dans un régime qui, pour servir ses intérêts politiques, n'hésite pas à dédaigner un accord qui était intervenu pour une durée déterminée et qui était devenu la loi de la rémunération pour l'ensemble du personnel de la compagnie nationale Air France ?

Le monde du travail est, heureusement, attentif à vos erreurs. Il a attendu en vain « l'année sociale » que vous aviez promise. Il

partage aujourd'hui notre désir de voir disparaître le régime omnipotent du pouvoir personnel qui entend nier l'accèsion des travailleurs à la direction de leur propre destin. (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

FORFAITS FISCAUX DES ARTISANS ET COMMERÇANTS RURAUX

Mme le président. M. Maurice Charpentier expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que de très nombreux artisans et commerçants ruraux se plaignent amèrement que leur forfait ait été augmenté dans des proportions qui risquent de beaucoup les gêner dans la poursuite de leur métier à la campagne.

Il lui demande ce qu'il envisage de faire, avant le vote du budget 1965, pour ne pas les pousser jusqu'à la misère par une charge trop lourde d'impôts. Ceux-ci sont déjà trop tentés de quitter nos communes rurales pour aller exercer un autre métier dans une grande ville, autrement dit leur mort financière entraînera obligatoirement celle des communes rurales. (N° 581.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Conformément aux dispositions des articles 51 et 52 du code général des impôts, le montant du bénéfice forfaitaire, établi pour une période de deux ans, doit correspondre aux bénéfices que l'entreprise peut produire normalement, c'est-à-dire au bénéfice net que l'exploitant peut retirer de son activité pendant la période biennale considérée.

Pour la détermination des bases d'imposition il est donc procédé à une étude attentive de chaque situation individuelle de telle sorte que le bénéfice forfaitaire se rapproche le plus possible de la réalité, compte tenu de l'ensemble des circonstances particulières, régionales ou d'ordre économique de nature à influencer sur les résultats de l'exploitation.

Ces principes étant acquis, il est conforme à l'équité que la fixation des nouvelles bases d'impositions soit accordée, pour chaque entreprise, à l'accroissement de son activité et à l'évolution des prix depuis la date à laquelle le forfait qui vient d'être dénoncé a été conclu.

A cet égard, il convient de faire remarquer que les variations des chiffres d'affaires auxquelles se réfèrent généralement les contribuables pour conclure à l'exagération des bases proposées, portent seulement sur une période de deux ans alors que, dans de nombreux cas, les forfaits en cours de révision n'ont pas subi de modifications depuis quatre ou six ans.

Mais il n'a jamais été question de procéder à un relèvement général et systématique des impositions forfaitaires. Au contraire, les directives données aux agents de l'administration ont toujours précisé que l'évaluation du bénéfice professionnel imposable aux contribuables placés sous le régime du forfait devait être faite en fonction des conditions dans lesquelles les intéressés exercent en réalité leur activité.

L'attention des services fiscaux a été tout spécialement appelée cette année sur le fait qu'à raison du plan de stabilisation l'appréciation du chiffre d'affaires qui sera réalisé pendant la fraction de période biennale 1963-1964 restant à courir au moment de la conclusion du forfait sera faite d'après le développement prévisible de l'activité des entreprises, mais dans une perspective générale de stabilité des prix.

D'autre part, des instructions ont été données aux services compétents pour que les forfaits des contribuables engagés soit collectivement, soit individuellement dans la campagne de baisse des prix et, en particulier, les forfaits de ceux qui sont groupés au sein d'associations de « professionnels pilotes », soient appréciés en considération de la réduction de marge bénéficiaire qu'ils ont volontairement consentie.

Au surplus, les contribuables qui estiment exagérées les propositions de bénéfice notifiées par l'administration peuvent demander l'intervention de la commission départementale des impôts directs et des taxes sur le chiffre d'affaires. Cet organisme, dans lequel les commerçants et les artisans sont représentés, fixe le montant du revenu professionnel imposable sous réserve, le cas échéant, de l'appréciation ultérieure de la juridiction contentieuse.

Si la notion de bénéfice normal s'oppose à ce que la base d'imposition puisse être révisée au cours d'une période biennale considérée, les redevables ont toujours la possibilité d'opter pour le régime du bénéfice réel lorsque les résultats de la deuxième année de la période biennale apparaissent nettement inférieurs au montant du forfait antérieurement fixé.

Enfin le service des contributions directes ne manque pas d'examiner avec bienveillance les demandes en modération qui

lui sont présentées, à titre gracieux, par les personnes qui éprouvent des difficultés à se libérer des cotisations régulièrement mises à leur charge.

L'ensemble de ces dispositions, qui permettent de tenir compte des conditions particulières dans lesquelles les commerçants et artisans ruraux exercent leur activité, sont de nature à répondre aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

M. Maurice Charpentier. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Charpentier.

M. Maurice Charpentier. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, malgré les explications que vous venez de donner, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de retenir une dernière fois l'attention bienveillante du ministre des finances sur cette affaire, en en soulignant l'importance primordiale pour la vie même de nos communes rurales.

Malgré ces explications, c'est moi qui reçois les doléances ! Le forfait est le mode d'imposition qui convient le mieux aux artisans et aux commerçants ruraux. Il les dispense de connaissances comptables trop poussées : il leur évite une surcharge de travail, les déplacements et le portage, qui absorbent déjà une trop grande partie de leur temps.

Les artisans et commerçants ont tendance à quitter nos communes rurales, à cause du manque de clients. Ce manque de clientèle est principalement dû à l'exode rural. Bientôt les bourgs de nos communes ne seront plus peuplés que de vieillards, catégorie d'habitants qui consomment le moins, et d'enfants très jeunes, les adolescents allant à la ville pour leurs études et les adultes y allant aussi pour leur travail.

Touchés par la modernisation, les bourreliers, les charrons, les maréchaux et d'autres artisans disparaissent. La plupart du temps ils cherchent à opérer leur reconversion sur place, mais, pour changer l'objet de leur activité, il leur faut engager des frais importants et ils sont alors découragés par le montant de leur forfait qu'ils voient augmenter, malgré les difficultés dans lesquelles ils se débattent.

Monsieur le secrétaire d'Etat, en ma qualité de maire rural, je vous prie de bien vouloir dire à M. le ministre des finances que je lui demande de mettre tout en œuvre pour assurer une vie décente à nos artisans et à nos commerçants. C'est à ce prix que survivront nos communes, en attendant qu'elles opèrent, elles aussi, leur reconversion par les effets de la déconcentration industrielle.

Il faut que M. le ministre des finances aide les maires à sauvegarder la situation de leurs communes, en leur facilitant la répartition des impôts communaux. Les charges augmentent et s'élargissent de plus en plus et l'assiette de répartition des impôts se rétrécit avec la disparition de la population active et imposable. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Nous en avons terminé avec les questions orales sans débat.

— 4 —

TRANSFERT DU BUREAU D'ETUDES DE SUD-AVIATION DE LA COURNEUVE A MARGNANE

Discussion de questions orales avec débat.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

M. André Méric attire l'attention de M. le ministre des armées sur les conséquences regrettables de la décision prise par la direction de Sud-Aviation tendant à transférer le bureau d'études de la Courneuve à Marignane.

Cette initiative intervient, bien qu'en février 1962 M. le président de Sud-Aviation ait précisé que les effectifs des activités devant rester à la Courneuve et groupant le bureau d'études, l'atelier de pales, le laboratoire et un noyau prototype seraient de l'ordre de 950 personnes. Il lui rappelle que, malgré cette information, déjà en novembre 1962, le déplacement de l'activité du bureau d'études à Marignane est envisagé, qu'elle devient en avril 1963 une mesure d'efficacité, qu'en réalité cette opération aboutit au démantèlement des équipes d'études de Sud-Aviation puisque 200 personnes sur 300 touchées par ce transfert n'iront pas à Marignane et qu'à la fin de l'année 50 éléments improductifs risquent d'être licenciés ; que, par ailleurs, la direction poursuivrait la liquidation de la Courneuve par le transfert éventuel de l'atelier prototype, et lui demande :

1° Quelles mesures il compte prendre pour assurer le réemploi à la Courneuve du personnel qui n'a pu accepter le transfert à Marignane ;

2° Quelles mesures il compte prendre pour redonner à cette usine le potentiel de 1961. (N° 76.)

M. Jacques Duclos expose à M. le Premier ministre :

Que, contrairement aux promesses faites par la direction centrale de Sud-Aviation, le bureau d'études de Sud-Aviation de la Courneuve est non seulement appelé à disparaître, ce qui va entraîner des suppressions d'emplois, mais l'existence même de l'entreprise de la Courneuve est mise en cause ;

Que les travailleurs de cette entreprise nationalisée, qui comptait 2.000 travailleurs et dont les effectifs ont déjà été réduits de près de la moitié, exigent d'être assurés de la sécurité de l'emploi dans le cadre de Sud-Aviation ;

Qu'il est inconcevable qu'une entreprise nationalisée ne tienne pas compte de ces exigences parfaitement légitimes.

Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre :

1° Pour que les promesses de la direction de Sud-Aviation concernant le maintien du bureau d'études Sud-Aviation de la Courneuve soient tenues ;

2° Pour qu'en tout état de cause, les travailleurs de cette entreprise soient assurés de la garantie de leur emploi. (N° 77.)

La parole est à M. Méric, auteur de la question n° 76.

M. André Méric. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, depuis avril 1960 l'usine Sud-Aviation de la Courneuve se trouve menacée. Un différend de la plus haute importance oppose le personnel et la direction.

Cette usine a pour tâche essentielle l'étude et la fabrication des hélicoptères. Disposant d'un personnel hautement qualifié, elle mena à bien les études de l'*Alouette III*, du *Gouverneur*, du *Frelon*, et du *Super-Frelon* et, en ce moment, elle poursuit l'achèvement des études du 330 et du S. A. 3210. Tant et si bien que Sud-Aviation, qui construit mensuellement seize appareils, est devenu le plus gros fabricant d'hélicoptères d'Europe puisque cette année verra la sortie de la 1.200^e *Alouette*.

Les résultats ont été obtenus grâce à l'effort d'un personnel conscient de ses responsabilités et aussi grâce à l'intervention des services de l'usine de la Courneuve. Dès lors pourquoi, depuis 1961, une menace intolérable pèse sur cette usine ? Sera-t-elle fermée ou sera-t-elle maintenue en activité ? L'incertitude du lendemain pèse sur le personnel utilisé au moment où, vous le savez, il est très difficile de trouver ailleurs l'équivalence de l'emploi. Pour justifier le transfert du bureau d'études à Marignane, des arguments techniques ont été avancés. Lorsqu'une entreprise comme Sud-Aviation arrive dans cette spécialité à être le leader européen, c'est que sa technique, son expérience actuelle sont des plus valables. Pour des raisons d'efficacité ? Nous en acceptons l'augure mais, alors, la direction ne devait pas déclarer en avril 1960 que « l'usine s'oriente vers une fabrication de prototypes qui permet de maintenir l'effectif actuel », c'est-à-dire 2.000 personnes à l'époque.

Il ne fallait pas non plus que l'on déclare le 18 mai 1960 que « cette nouvelle orientation était la suite logique des succès obtenus » et, en février 1962, préciser que « les effectifs des activités devant rester à la Courneuve et groupant le bureau d'études, l'atelier de pales, le laboratoire et un nouveau prototype, seraient de l'ordre de 950 personnes, » et le 12 novembre 1962 que « le déplacement de l'activité du bureau d'études de la Courneuve vers Marignane est une nécessité technique et va aller en s'accroissant, étant entendu que cette mesure s'opérera avec progressivité dans un délai qui ne peut être fixé aujourd'hui, qui peut s'étaler sur plusieurs années et qu'un certain nombre de personnes pourront être employées à Paris. »

Et puis, brusquement, le 19 avril 1962, il a été déclaré que « personne ne peut contester que le regroupement du bureau d'études et sa proximité des essais en vol, est une mesure d'efficacité. »

Le processus de liquidation, qui devait durer plusieurs années, va s'accroître. Il est prévu, du 1^{er} septembre au 31 décembre 1964, le départ pour Marignane d'une centaine de personnes du bureau d'études. Le personnel de la Courneuve ne comprenant plus qu'un noyau, utilisé à des travaux sur hélicoptères, essentiellement les pales, le personnel restant du bureau d'études ne sera utilisé que jusqu'à la fin 1964. Une cinquantaine d'éléments improductifs seront licenciés à la même époque. L'atelier des prototypes n'occupera que 70 personnes. Le personnel productif « matière grise » sera pris en subsistance, ou muté, ou mis à la retraite.

Bien sûr, dans le régime politique qui préside aux destinées de la nation, l'exemple venant d'en haut, le personnel n'a pas été appelé à discuter de telles décisions. Néanmoins, par deux lettres ouvertes adressées à la direction générale, le personnel a fait connaître son opposition à de telles mesures : les deux tiers du personnel avec 110 techniciens sur 140, 80 ingénieurs

sur 120 ont condamné de telles initiatives qui aboutissent à démanteler des équipes d'études, à priver l'industrie des hélicoptères d'un personnel technique qualifié qui va se trouver contraint d'envisager son emploi à d'autres activités, à créer l'incertitude de l'emploi, à diminuer dans l'immédiat le potentiel d'une entreprise nationalisée pour satisfaire, sans nul doute, les intérêts de je ne sais quel monopole, car, si j'en crois les affirmations d'une personnalité de la direction technique et industrielle (D. T. I.), il paraîtrait que s'il n'avait tenu qu'au Gouvernement, c'est bien toute l'usine qui aurait été touchée par le transfert.

Transférer une usine d'un lieu dans un autre ne peut se concevoir que dans la mesure où la sécurité du personnel est assurée. Toute autre conception ne peut être que l'émanation du conservatisme le plus regrettable et le plus antisocial. Nul n'ignore aujourd'hui les possibilités nouvelles que présente l'utilisation de l'hélicoptère. L'intervention de cet appareil devient de plus en plus indispensable pour les travaux en montagne, pour certains travaux publics, demain pour les travaux agricoles, pour les transports publics. Peut-être faut-il diminuer les moyens d'une entreprise nationalisée pour permettre l'exploitation capitaliste d'une production industrielle qui ne peut que progresser dans tous les domaines de l'activité humaine ?

Il me vient en ce moment à l'esprit les propos tenus par le Président de la République à Toulouse. Selon lui, *Caravelle* allait conquérir tous les cieux du monde. La crise de l'aéronautique était terminée. Hélas ! là comme dans bien d'autres domaines, les prédictions ne se sont pas réalisées.

Grâce au travail et à l'intelligence des ouvriers, des compagnons, des techniciens, des ingénieurs, nos constructions relèvent de la classe internationale.

M. Bernard Chochy. C'est cela le prestige !

M. André Méric. Mais il y a une crise dans l'aéronautique, d'abord parce que l'intérêt capitaliste brime la production nationale. Le bébé *Caravelle*, cet avion d'affaires conçu par Sud-Aviation, n'est-il pas devenu l'apanage de la firme Dassault ?

M. Jacques Duclos. Très bien !

M. André Méric. Il y a une crise aussi parce que, au moment où le guide éclairé de notre pays flattait les mérites de *Caravelle*, à la même époque, j'étais à cette tribune pour réclamer une solution valable de remplacement à la fabrication de *Caravelle*. Mon argumentation fit sourire le ministre qui était à votre banc, monsieur le secrétaire d'Etat. Si l'appel que nous avions lancé avait été entendu, *Concorde*, ou une autre formule, en serait aujourd'hui au stade de la fabrication en série et le plan de charge de travail ne soulèverait aucune inquiétude pour les travailleurs de notre industrie aéronautique.

Car c'est dans la mesure où il y a continuité dans la production que la stabilité de l'emploi est assurée. Quand la rémunération et les conditions de travail sont acceptables, l'aéronautique peut disposer d'une main-d'œuvre manuelle et intellectuelle de haute valeur et capable de réaliser des constructions de portée internationale.

Le problème essentiel pour notre industrie aéronautique consiste à éviter les débauchages à la fin des séries. Or à l'usine de la Courneuve toutes perturbations auraient pu être évitées, compte tenu de l'extension de l'hélicoptère. Nous sommes plus que jamais persuadés que ce n'est pas « une nécessité technique » qui a provoqué ce transfert, car l'intérêt national veut que la production des hélicoptères soit stimulée et encouragée. Les nécessités techniques supposent également des nécessités sociales que l'on a voulu systématiquement ignorer. Nous eussions aimé connaître les véritables raisons d'une telle attitude.

Je voudrais profiter de ce débat pour attirer l'attention du Gouvernement sur l'évolution de la technique qui provoque une augmentation du personnel technicien et cadre alors qu'inversement la masse du personnel horaire tend à diminuer.

Le Gouvernement a le devoir, en présence de ce problème qui peut être grave de conséquences, de prévoir d'ores et déjà des charges de travail correspondant aux possibilités d'utilisation de la main-d'œuvre, soit par la recherche de solutions de remplacement, soit par des travaux extra-aéronautiques.

Lors des discussions budgétaires de 1962, le Gouvernement avait indiqué qu'il donnerait des précisions concernant les affectations de crédits vers le milieu de l'année 1963. Le Sénat attend toujours ces informations : il est vrai que le Gouvernement tient toujours sa parole !

A l'heure présente où s'accroissent les difficultés pour l'aéronautique française, le groupe socialiste considère que rien ne doit être négligé pour en prolonger le maintien et pour en

assurer le développement. C'est pourquoi il préconise d'accorder d'une manière définitive la garantie de l'emploi au personnel de l'usine de La Courneuve, de rechercher et de réaliser les moyens de lui redonner son potentiel de 1961 et, dans le cadre général de la production aéronautique, de promulguer une loi de programme tenant compte de l'ensemble des besoins civils, commerciaux et militaires permettant l'utilisation rationnelle des moyens industriels et des compétences techniques dont la France dispose. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Duclos, auteur de la question n° 77.

M. Jacques Duclos. Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, la question que j'ai posée a trait à l'usine nationalisée de Sud-Aviation à La Courneuve et mes propos ressembleront beaucoup à ceux que vient de tenir M. André Méric à cette tribune.

Cette entreprise nationalisée comptait 2.000 ouvriers, techniciens et ingénieurs hautement qualifiés; mais les effectifs ont déjà été réduits de près de moitié. Cette situation est particulièrement alarmante. Elle place des travailleurs, des techniciens, des ingénieurs devant de graves difficultés et elle compromet l'avenir de l'aéronautique française.

Je tiens à préciser que la direction générale de Sud-Aviation avait donné l'assurance que le bureau d'études des hélicoptères et les ateliers des pales et prototypes subsisteraient à La Courneuve. Or, en dépit de ces promesses faites au personnel intéressé, la décision a été prise de transférer le bureau d'études à Marignane en septembre prochain.

Imaginez un peu ce que peuvent penser d'une telle décision les travailleurs auxquels des promesses avaient été faites. Ils ont la sensation d'avoir été délibérément trompés, car l'argument mis en avant aujourd'hui pour justifier le transfert à Marignane ne trouve sa justification dans aucun fait nouveau qui serait intervenu depuis le moment où la promesse du maintien à La Courneuve fut faite.

En effet, que dit-on pour tenter de donner un semblant de justification à la mesure envisagée? On dit « qu'il est nécessaire de rapprocher le bureau d'études des essais en vol ». Mais si cet argument est considéré comme valable aujourd'hui, il était également valable au moment où la direction de Sud-Aviation faisait les promesses que je viens de rappeler.

Dans tout cela, il n'y a que des prétextes, et de mauvais prétextes, et l'on peut se demander si, en définitive, on ne tend pas en haut lieu à liquider entièrement l'usine de La Courneuve.

Singulière époque que la nôtre! On voit des usines aéronautiques appartenant à la nation, dont le constructeur U. N. R. U. D. T., M. Dassault, se sert comme éléments de sous-traitance. Et tandis que le constructeur civil réalise des bénéfices considérables sur ses fournitures à l'Etat — ce qui ne devrait pas lui être permis, car il n'a pas le droit d'être le contrôleur des finances de l'Etat en tant que parlementaire et d'être en même temps fournisseur de l'Etat (*Applaudissements à l'extrême gauche, à gauche et sur quelques bancs au centre gauche et à droite*) — les usines nationalisées sont traitées, elles, de singulière façon.

Dans sa réponse à une question écrite de notre collègue de l'Assemblée nationale, M. Waldeck Rochet, M. le ministre du travail a justifié ou, plus exactement, tenté de justifier le transfert à Marignane par le rapprochement des essais en vol. Mais il ne s'en est pas tenu là. Il a ajouté que « le transfert de cet établissement situé dans une zone où la densité de population est particulièrement élevée a été décidé dans le cadre des mesures de décentralisation industrielle de la région parisienne afin de permettre son développement à l'abri de toute sujétion d'urbanisme ».

De cette réponse il semble ressortir que l'ensemble de l'entreprise Sud-Aviation de La Courneuve est appelée à disparaître. Mais que vont devenir dans tout cela les travailleurs, techniciens et ingénieurs de l'entreprise? Dans la proportion de 70 p. 100 et même plus, les travailleurs, techniciens, ingénieurs concernés ne sont pas favorables à leur transfert à Marignane, de telle sorte que le maintien de la mesure envisagée aboutira à une véritable liquidation d'une importante unité technique de l'industrie aéronautique nationale.

Le Gouvernement qui, en l'occurrence, est le patron, donne un singulier exemple de dureté dans ses rapports avec le personnel. Sans doute M. le ministre du travail dit-il, dans la réponse à la question écrite dont j'ai déjà parlé, « qu'il a prié ses services de veiller avec une attention particulière, en liaison avec la direction de la société, sur la situation du personnel appelé à se reclasser dans la région parisienne ».

Il a ajouté: « En raison de la qualification de celui-ci, son reclassement ne devrait pas présenter de difficultés ». Mais

cela est plus facile à dire qu'à faire et, compte tenu de cet ensemble de faits, le personnel, menacé dans ses moyens d'existence, est en droit d'exiger que la sécurité de l'emploi lui soit assurée dans le cadre de Sud-Aviation—La Courneuve.

C'est pourquoi il faut que les promesses de la direction de Sud-Aviation concernant le maintien du bureau d'études de Sud-Aviation à La Courneuve soient tenues.

Je veux ajouter, comme l'a fait notre collègue M. André Méric, que l'usine de La Courneuve est spécialisée depuis de nombreuses années dans l'étude des hélicoptères. Jusqu'à la fin de 1961, elle fabriquait l'*Alouette-II*, hélicoptère qui a permis à l'industrie aéronautique française d'être classée parmi les premières firmes aéronautiques mondiales dans le domaine des voilures tournantes.

Ces équipes hautement qualifiées d'ingénieurs et de techniciens ont mené à la réussite les études des *Alouette-III*, *Gouverneur*, *Frelon*, *Super-Frelon* et, en ce moment, du 330.

Ces explications parfaitement fondées sont données par le personnel qui déclare, en outre :

« Depuis 1961, la menace pèse sur l'avenir réservé à l'usine Sud-Aviation de La Courneuve. Sera-t-elle fermée ou sera-t-elle maintenue en activité? »

Le personnel ajoute :

« Ce n'est pas drôle de travailler dans de telles conditions, sans savoir de quoi sera fait demain, d'autant plus que ce n'est plus si facile de changer d'entreprise; les emplois se font rares. »

Cela dure depuis plus de deux ans et cette situation est intervenue trois ans après que le Chef de l'Etat ait déclaré à Toulouse, comme on le rappelait il y a un instant, que « la douce et sûre *Caravelle* allait conquérir tous les cieux du monde », ce qui sous-entendait que les travailleurs de Sud-Aviation pouvaient dormir sur leurs deux oreilles.

On devait faire des miracles. On ne connaîtrait plus la crise dans l'industrie aéronautique comme en 1956-1957. Mais la force de frappe engloutit scandaleusement des centaines de milliards et l'aéronautique souffre de ces dépenses consacrées à la force de frappe.

S'en tenir au regroupement à Marignane, c'est en définitive vouloir démanteler les équipes d'études, prendre du retard vis-à-vis de la concurrence, aboutir dans un temps assez proche à un risque de licenciement des travailleurs décentralisés, priver l'industrie des hélicoptères d'un potentiel technique qualifié qui se verrait contraint d'orienter son emploi vers d'autres activités, instaurer une incertitude dans l'emploi.

J'ajoute enfin que les syndicats, les délégués, le comité de maintien affirment qu'il est possible de maintenir le restant de l'usine Sud-Aviation à La Courneuve, de revenir à son potentiel de 1961, de revaloriser les salaires. Ils nous présentent des solutions: la promulgation d'une loi de programme aéronautique tenant compte des besoins du secteur civil, commercial et de la défense nationale permettant l'utilisation rationnelle des moyens industriels de la France et des compétences techniques s'y rapportant; la démocratisation des tarifs et l'ouverture de nouvelles lignes aériennes intérieures. On peut prévoir l'extension de l'utilisation et de la construction des hélicoptères afin d'assurer les liaisons entre les villes et les aérodromes ainsi que les liaisons entre les aérodromes eux-mêmes, la généralisation de l'emploi de l'hélicoptère dans de nombreux travaux: hélicoptères grue, travail en montagne, agriculture, etc.

A cet égard, il est souhaitable d'assouplir la réglementation ancienne et déjà inadaptée du décollage, de l'atterrissage et de l'usage des terrains d'aviation pour ces appareils.

Les possibilités d'utilisation civile des hélicoptères sont à peine effleurées. Il est inadmissible que cette industrie régresse. Il est de l'intérêt national qu'elle soit stimulée, encouragée.

L'application de ces mesures correspondant à l'intérêt de la nation n'affecterait pas seulement Sud-Aviation, mais l'ensemble de l'industrie aéronautique et permettrait également de satisfaire les revendications du personnel.

Cela dit, et pleinement d'accord avec le personnel de Sud-Aviation de La Courneuve, je pense que la décision de transfert a été prise sans tenir compte d'intérêts légitimes dont le pouvoir n'a pas le droit de se désintéresser.

C'est pourquoi le groupe communiste, convaincu de la légitimité des revendications des travailleurs, techniciens et ingénieurs de Sud-Aviation, demande avec eux que les décisions concernant le transfert à Marignane soient abrogées et que les revendications de ces travailleurs soient satisfaites.

Il y va non seulement de l'intérêt de ces travailleurs hautement qualifiés, mais de l'intérêt de la nation et de l'industrie aéronautique française. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Mesdames, messieurs les sénateurs. C'est au 29 mars 1961 que remonte la décision initiale de transférer à l'usine Sud-Aviation de Marignane les activités de fabrication d'hélicoptères l'usine de La Courneuve. Cette décision s'inscrivait dans le cadre de la politique de décentralisation industrielle de la région parisienne menée par le Gouvernement et ne faisait qu'appliquer en la circonstance la recommandation du rapport général du Comité de décentralisation du 8 août 1957.

Elle était du reste particulièrement justifiée par les difficultés croissantes que rencontrait, pour l'accomplissement de ses tâches industrielles, l'usine de La Courneuve. Celle-ci se trouve en effet située dans une zone de population extrêmement dense. Toute extension en surface devient impossible et la nature même des activités de l'établissement apparaît, notamment en raison du bruit qui en résulte, de moins en moins compatible avec les sujétions de l'urbanisme.

Une fois cette décision exécutée, il devenait évident que le transfert à Marignane du bureau d'études, provisoirement laissé

La Courneuve, ne devait pas tarder à s'ensuivre. Le regroupement des moyens d'études, des ateliers et des services d'essais en vol est en effet, du point de vue technique, une opération rationnelle : la nécessité de liaisons à grande distance entre ces services constituait une source d'inconvénients de toutes sortes, de frais et de retards particulièrement déplorables au moment précis où la mise en œuvre de nouveaux prototypes exige une coopération étroite et permanente.

Certes, comme le souligne M. le sénateur de la Haute-Garonne, le président de Sud-Aviation en fonction en 1962 avait, au début des opérations de décentralisation de La Courneuve vers Marignane, fait une déclaration où le maintien d'un bureau d'études à La Courneuve était envisagé. Mais, depuis, trois ans ont passé et l'expérience a montré que l'écartèlement de la société entre Paris et Marseille était fondamentalement nuisible à son rendement et à son efficacité. On ne peut donc reprocher à la direction générale de Sud-Aviation son souci de rentabilité et d'économie des moyens d'autant plus — il faut le rappeler — que le transfert d'un bureau d'études s'opère en faisant appel au volontariat et avec l'intention de reclasser les non-volontaires dans les services d'études de Sud-Aviation de la région parisienne.

L'immobilisme d'une industrie ou d'une société nuit à son rendement et affaiblit sa position face à une concurrence étrangère toujours plus âpre.

Il convient donc de répéter avec force que l'opération, aujourd'hui en cause, qui consiste à regrouper à Marignane l'ensemble des moyens d'études « hélicoptères » de Sud-Aviation, est une nécessité incontestable et que l'avenir des techniciens qui ont contribué au développement de l'hélicoptère est à Marignane.

Mais naturellement ce transfert qui est en cours de réalisation présente des aspects sociaux qui ne peuvent pas être négligés.

En ce qui concerne tout d'abord les personnes qui ont manifesté leur intention de suivre le transfert au retour des congés de 1964 et dont le nombre dépasse dès maintenant la centaine, elles ont reçu l'assurance d'être intégrées dans l'organigramme du bureau d'études de Marignane.

Quant à celles qui n'acceptent pas de quitter la région parisienne, elles seront utilisées jusqu'à la fin de l'année 1964 à l'achèvement d'études actuellement en cours. Certains ingénieurs et techniciens constitueront ensuite une antenne du bureau d'études de Marignane ; les autres, enfin, trouveront leur place dans d'autres bureaux d'études de la société.

Ainsi tout a été entrepris pour réduire autant que possible l'importance numérique des personnels qui devront quitter Sud-Aviation et dont le reclassement dans d'autres entreprises de la région parisienne sera d'ailleurs assuré dans les meilleures conditions. Il s'agit de certains improductifs sur lesquels porte-

ront les compressions de personnel rendues inévitables par le départ pour Marignane de plus de cent techniciens du bureau d'études. Encore leur nombre ne sera-t-il que d'une vingtaine à la fin de l'année et non d'une cinquantaine comme on l'a annoncé.

Je terminerai en précisant que Sud-Aviation a l'intention de conserver ses installations de La Courneuve. Une étude est actuellement menée en vue de préciser les activités nouvelles que la société pourrait implanter dans ces locaux. Il est encore trop tôt pour préjuger ses conclusions.

Mme le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Le débat est clos.

— 5 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la deuxième séance publique de ce jour, précédemment fixée à quinze heures :

1. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

M. Antoine Courrière demande à M. le Premier ministre s'il ne pense pas que le plan de stabilisation soit en contradiction avec les directives et les buts définis par le IV^e plan ; s'il ne craint pas que les mesures prises risquent d'entraîner la récession et le chômage ; s'il ne considère pas que le marasme qui s'installe dans divers secteurs industriels, notamment dans celui de la construction automobile, soit de nature à lui faire reconsidérer la politique de prestige et de grandeur qui a marqué jusqu'ici l'action du Gouvernement tant sur le plan intérieur qu'extérieur ; s'il juge compatible avec le développement promis dans les domaines industriel et agricole la politique de resserrement du crédit actuellement en vigueur ; et s'il compte soumettre rapidement à la discussion des assemblées parlementaires un projet de V^e plan dont les lignes directrices seraient la suite et la conséquence de celles qui avaient marqué l'élaboration du IV^e plan. (N^o 69.)

M. Jacques Duclos rappelle à M. le Premier ministre qu'il a déclaré dans une interview accordée il y a un mois : « Je ne crois pas que l'objet principal de ce régime... soit d'assurer la prospérité des Français », à qui, était-il ajouté, il s'agit d'assurer la dignité à défaut de prospérité.

Il lui fait observer que ces propos apparaissent différents de ceux employés dans une déclaration officielle selon laquelle « la France des années 1960 avance à grands pas sur la route de la prospérité », et que le plan d'austérité, dit de stabilisation, élaboré par le Gouvernement soulève dans le pays de nombreuses protestations parfaitement légitimes de la part des masses laborieuses des villes et des campagnes.

Il lui demande en conséquence pourquoi il en vient à traiter de mauvais Français ceux qui n'approuvent pas ce plan, lequel tend à freiner le relèvement des salaires et traitements des travailleurs, néglige les intérêts des masses paysannes, comporte d'écrasantes charges budgétaires improductives et fait bénéficier le grand capital de substantiels avantages. (N^o 39.)

2. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant fixation du prix du permis de chasse. [N^o 315 (1963-1964). — Rapport de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix heures quarante-cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.