

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 24 octobre 1979.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à la restructuration, au développement  
et à la nationalisation de l'industrie aérospatiale.*

PRÉSENTÉE

Par M. Serge BOUCHENY, Mmes Marie-Claude BEAUDEAU, Danielle BIDARD, MM. Raymond DUMONT, Jacques EBERHARD, Gérard EHLERS, Pierre GAMBOA, Jean GARCIA, Marcel GARGAR, Bernard HUGO, Paul JARGOT, Charles LEDERMAN, Fernand LEFORT, Anicet LE PORS, Mme Hélène LUC, MM. James MARSON, Louis MINETTI, Jean OOGHE, Mme Rolande PERLICAN, MM. Marcel ROSETTE, Guy SCHMAUS, Camille VALLIN, Hector VIRON,

Sénateurs.

---

(Renvoyée à la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

---

Industrie aéronautique. — Emploi - Nationalisations - Société nationale industrielle aérospatiale (S.N.I.A.S.) - Transports aériens.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'indépendance nationale de la France ne se conçoit pas sans l'existence d'industries de pointe s'appuyant sur des industries de base puissantes et diversifiées. L'Aérospatiale est l'un de ces secteurs de pointe à haut niveau technologique. Son développement, qui nécessite un travail permanent de recherches scientifiques et techniques en exerçant une fonction dynamisante pour notre économie, y joue un rôle déterminant.

Les communistes, préoccupés de l'intérêt national, attachés à la préservation et au développement du potentiel humain et industriel de la France qui conditionnent son indépendance, sont très naturellement conduits à s'intéresser à l'avenir de cette industrie. L'aggravation de la crise, la politique de déclin, d'abandon et de soumission à l'égard de l'impérialisme américain et ouest-allemand menacent le sort de l'Aérospatiale et confirment la justesse de notre revendication concernant la nationalisation.

La présente proposition de loi, en affirmant l'indispensable renforcement d'une industrie aéronautique nationale, prend pleinement en compte les nécessités d'une large coopération internationale. La puissance des grands constructeurs américains Boeing, Douglas, Lockheed qui dominent encore largement le marché mondial (à l'exclusion des pays socialistes, 85 % de la flotte d'avions civils du monde est d'origine américaine) peut être contrecarrée.

La compétitivité de l'industrie aéronautique française située à un niveau élevé, l'avance technologique européenne ouvrent de larges possibilités de développement. Celui-ci, encore largement dominé par les constructeurs américains, voit décroître leur influence (elle ne serait que de 50 % du marché mondial dans quelques années). Cette tendance, accentuée par le fait de l'inadaptation technologique des appareils américains de l'actuelle génération, confirme que la France a une place plus importante à prendre.

Une volonté politique d'indépendance et une juste ambition nationale permettraient à la France de saisir cette chance.

En refusant de lutter contre l'hégémonie américaine et en abdiquant une politique d'indépendance, le pouvoir giscardien conduit ce secteur à une situation de crise.

Une observation superficielle de l'industrie aérospatiale française fondée sur les indicateurs que sont le chiffre d'affaires, les livraisons et commandes à l'exportation, l'excédent de la balance commerciale, pourrait laisser croire qu'à l'inverse des industries traditionnelles (sidérurgie, textile...) en déclin, celle-ci se développe à l'écart de la crise.

En réalité, l'industrie aéronautique subit, elle aussi, dans une situation de relative croissance, les conséquences néfastes de la domination de groupes privés et de l'orientation politique globale au service des monopoles.

Cette politique se manifeste aujourd'hui par l'absence de volonté d'indépendance à l'égard de l'Europe et vis-à-vis de la concurrence américaine, elle se traduit dans la démarche des créneaux consistant à délaissier totalement certaines productions face à des concurrents jugés plus puissants et par le déséquilibre de notre industrie aéronautique dominée par les productions militaires.

A l'ombre des succès commerciaux d'Airbus dont le mérite revient au savoir-faire des ingénieurs, techniciens et travailleurs, ainsi qu'à la lutte qu'ils ont menée à l'Aérospatiale, la dernière période a été surtout marquée par un démantèlement de cette industrie de pointe.

## I. — LA CRISE DE L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE

La domination de groupes privés puissants et le manque de volonté politique du pouvoir pour assurer la promotion de nos produits, conduisent à de gigantesques gaspillages matériels et humains.

En ce qui concerne les avions Airbus, dont la situation des ventes est très favorable (plus de 220 commandes fermes) et avec un marché potentiel d'un millier d'appareils, ils ne sortent actuellement qu'au rythme de deux exemplaires et demi par mois, et les effectifs d'Airbus-France sont limités à environ 6.000 travailleurs.

Globalement, les bureaux d'études de l'industrie aéronautique, dont la mise en place et l'effectivité résultent d'une longue maturation, risquent, en l'absence de prototype nouveau et selon les prévisions du VII<sup>e</sup> Plan, de voir leur charge probable de travail passer de 460.000 heures productives mensuelles à 260.000 heures mensuelles en 1980. La situation est préoccupante dans le secteur production où le fléchissement des effectifs

est sensible et le recours prioritaire à la sous-traitance (la S.N.I.A.S. assurant par ce moyen 900.000 heures en 1979 pour répondre aux charges additionnelles) n'offre pas les garanties indispensables de stabilité du personnel et de cohésion des équipes. En fait, la baisse des effectifs est générale et affecte les trois secteurs qui sont : les cellules engins, les moteurs et les équipements.

Avec un effectif de 102.650 en 1978, l'industrie aéronautique avait déjà perdu plus de 4.000 travailleurs (5,77 % par rapport à 1975). Cette situation de restriction de l'embauche, de diminution des effectifs et de recours croissant à la sous-traitance, va se poursuivre en 1979.

Dans le même temps, le carnet de commandes est en augmentation ainsi que le chiffre d'affaires. Le montant des commandes qui restaient à exécuter à la fin de 1977 était, pour les sociétés du secteur avions engins moteurs, d'environ 52 milliards, dont 34 milliards pour l'exportation.

C'est dans cette politique de restriction de l'embauche dans les sociétés de maître d'œuvre et dans la baisse d'effectif des bureaux d'études et de prototype que réside l'aspect le plus grave de la crise.

Dans une situation de forte expansion des besoins civils, la structure de notre industrie aéronautique, marquée par une prédominance de la production à caractère militaire, représente un handicap pour l'avenir.

Bien que le VII<sup>e</sup> Plan eût prévu un développement de la charge de travail de l'aviation civile de 37 à 61 %, la répartition entre le civil et le militaire n'a pratiquement pas changé par rapport à 1970. Pour 1979, le rapport du G.I.F.A.S. établit que 73 % du chiffre d'affaires de l'industrie aéronautique sont assurés par la vente de matériel militaire. Le budget 1979, loin de contredire cette distorsion, l'a confirmé en consacrant 89,3 % des crédits au chapitre militaire. Ainsi, les possibilités de crédits et d'investissements destinées aux fabrications militaires et le sacrifice des grands programmes civils conduisent notre industrie aéronautique à une situation en porte à faux des besoins. Une telle orientation, qui s'inscrit dans la politique de redéploiement du capitalisme monopoliste d'État, faisant du profit maximum le moteur exclusif des investissements de quelques sociétés multinationales appuyées et financées par l'État, perpétue les incertitudes et la fragilité de ce secteur.

Détenant le monopole de la maîtrise d'œuvre des études et de la production des avions militaires, le groupe Dassault (qui se place au troisième rang mondial des exportations d'appareils à usage militaire) est le principal bénéficiaire de cette politique. Mobilisée à son service, la puissance publique l'assure d'un financement à fond perdu, et les entreprises nationales sont confinées à un rôle de sous-traitance.

Que ce soit par le moyen de la prise en charge par l'État des études et du développement pour le matériel de guerre, les avances sur crédits

budgétaires, le financement des « études libres » à la garantie de bonne fin, ou les modalités avantageuses des remboursements de prêts, le drainage des fonds publics fonctionne efficacement. Dans le même temps, les sociétés nationales sont contraintes de s'endetter. Les banques d'affaires prélevant des intérêts élevés participent au capital de la S.N.I.A.S. Les sociétés nationales sont mises à contribution au profit des A.M.D. D.A.; la S.N.E.C.M.A. en tant que fournisseur des moteurs A.T.A.R., la S.N.I.A.S. par le moyen de la sous-traitance.

La sous-traitance de sous-ensemble du mirage F. 1 et du Mystère 20 effectuée par la S.N.I.A.S., l'a conduite à 200 millions de francs de perte entre 1970 et 1975. La S.N.E.C.M.A. a enregistré 23,8 millions de perte pour les travaux effectués sur le moteur destiné au Mercure 100 de Dassault. Grâce à l'appui permanent dont elle a bénéficié de la part des pouvoirs publics, la société Marcel-Dassault, dont le capital était évalué, en 1945, à un million de francs, s'élève aujourd'hui à plus de 1.000 milliards d'anciens francs.

Cette « réussite » se paie d'une grave distorsion de la structure de cette industrie dont le point faible est l'insuffisance du développement des programmes civils.

L'objectif que poursuit le pouvoir reste de dénationaliser la S.N.I.A.S. en accentuant son caractère de filiale de Dassault. Ainsi seraient créées les conditions d'une concentration monopoliste dans ce secteur.

N'était-ce pas le but recherché par la création de l'établissement public national prévoyant la gestion commune des participations de l'État aux deux sociétés? Dans le rôle de grand gaspilleur de fonds publics, Dassault, le principal bénéficiaire, n'a pas l'exclusivité, des sociétés comme Matra (dont 50 % des activités sont militaires) et Turbomeca (fabricant des turbines d'hélicoptères) sont également impliquées.

Les orientations qui viennent d'être décrites, ont déséquilibré et affaibli l'industrie aérospatiale de notre pays. Elles ont freiné le développement du secteur cellules-engins des équipements et de celui des moteurs d'avions. Elles ont interdit d'explorer les possibilités de coopération avec les pays socialistes, fait dépendre le plan de charge de notre industrie des marchés militaires à l'exportation, et assuré la domination des avions civils américains. Dans le cadre européen, le pouvoir renonce à assurer notre indépendance nationale. Les centres de décisions, les éléments technologiques avancés sont progressivement sous le contrôle de la R.F.A.

## II. — L'AVENIR DE L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE

Le développement sans précédent des besoins de communication et de déplacement rapide à l'échelle internationale et nationale appelle une évolution très importante de l'aérospatiale.

Les prévisions du transport aérien pour la prochaine décennie conduisent à évaluer à plus de 3.000 le nombre des avions civils à construire. L'aéronautique civile répond à des besoins en forte expansion. Dans les conditions de la crise et en l'absence d'une démocratisation de ce mode de transport, de lourdes contraintes pèsent sur le développement de cette industrie. Malgré tout, le rythme de croissance du transport aérien est demeuré élevé.

Libéré des contraintes de la crise et de l'austérité, nul doute que le trafic aérien connaîtrait un essor rapide. Toutefois, moins de 5 % des Français utilisent l'avion, les réductions de tarifs transports dans le cadre des congés payés ne s'appliquent pas aux transports aériens et les charters, essentiellement destinés aux catégories sociales à revenu moyen, ne représentent que 3,5 % du trafic de l'ensemble des compagnies aériennes françaises.

L'affirmation par la France de ses capacités technologiques et humaines dans le domaine de l'aéronautique civile est indispensable.

Au centre d'une nécessaire entreprise de redressement et de développement, l'avenir d'un supersonique Concorde de deuxième génération, l'existence d'une famille Airbus complète et une perspective de développement du moteur C.F.M. 56 S.N.E.C.M.A. General Electric par la mise en route du moyen-courrier A. 200 bi-C.F.M. 56, s'avèrent cruciaux.

Par ailleurs, les besoins croissants, dans le domaine des télécommunications de masse à grande échelle, les besoins de la météorologie et de la recherche ouvrent de grandes perspectives à l'utilisation à des fins spécifiques des moyens spatiaux.

Pour assurer l'avenir, une autre politique est nécessaire. Il importe, en premier lieu, de réaffirmer la pleine validité des propositions des communistes concernant l'aéronautique et, en particulier, de la nationalisation du groupe Dassault. Déjà, dans une proposition de loi de 1974-1975, le Parti communiste français dégageait les conséquences de son analyse touchant à la crise de ce secteur et à ses besoins de développement en affirmant trois principes. Il s'agissait de *la nécessité de renforcer et développer l'industrie aéronautique française qui occupe une place de premier rang au regard de tous les critères de choix sectoriels.*

Alors que les manifestations d'abandon national se multiplient, ce premier principe se trouve renforcé.

Pareille démarche, loin de s'inspirer d'un nationalisme passéiste, participe, au contraire, de la conviction d'une nécessaire coopération internationale fondée sur l'indépendance économique et politique de chaque peuple.

Le second des principes concernant *l'obligation de réorienter nos productions en donnant progressivement au domaine civil la prépondérance absolue, s'avère d'une actualité indiscutable.*

La nécessaire action en faveur de la paix et de la coexistence pacifique, ainsi que la prise en compte d'un besoin largement insatisfait, n'ont pas changé et le marché lui-même donne raison à tel choix. En dix ans, les compagnies de transport aérien s'apprêtent à acheter 54 % de matériel de plus qu'au cours des vingt années passées.

Une telle restructuration s'impose de toute urgence. Elle donnerait la possibilité de concentrer les moyens physiques et financiers nécessaires à la démocratisation du transport aérien et à la production des matériels correspondants.

Le détournement de fonds publics importants destinés à soutenir la politique de régimes néo-colonialistes ou fascistes (vente d'armes) serait stoppé.

Le troisième principe concernait *la nécessité d'un financement important destiné à la production aérospatiale civile et indissociable d'une restructuration de la production dans ce secteur.*

Le pouvoir tourne le dos à une telle démarche. La tendance à réduire les crédits destinés à la construction civile tendait, de la part du Gouvernement, à aller vers une orientation inverse des intérêts à long terme de notre industrie aéronautique et du rééquilibrage de nos programmes d'études et de nos productions en faveur de l'aviation civile.

Le fait qu'aucune autorisation de programme ne soit prévue au budget 1979 pour la production du supersonique Concorde de deuxième génération, indique clairement que le Gouvernement a cédé au chantage américain et renoncé à ce supersonique.

Il s'avère que l'autorisation d'atterrissage sur les pistes des Etats-Unis a été assortie de l'arrêt de la production du Concorde.

L'importance des effets d'échelle, s'agissant du secteur aéronautique, oblige les constructeurs modernes à rechercher une utilisation internationale de leur produit.

Le coût unitaire d'un avion, développement compris, étant approximativement divisé par deux lorsque l'on passe d'une série de 100 à une série

de 1.000, la dimension internationale est une donnée objective de cette production.

L'importance des infrastructures rend indispensable une coopération. Dans les conditions du capitalisme monopoliste d'Etat, une telle coopération évolue au gré des rapports de force. Le capitalisme le plus puissant s'approprie les centres de décisions et les technologies avancées, les plus faibles sont amenés à un rôle de sous-traitance. Le Parti communiste français se prononce pour une coopération d'un type nouveau fondé sur l'indépendance de chaque nation, et pour une coopération étendue aux pays socialistes (particulièrement avec l'U.R.S.S. dans le domaine des moteurs et pour l'espace) et aux pays en voie de développement.

### III. — LA NATIONALISATION DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

La mise en œuvre des principes définis plus haut ne peut produire son plein effet que dans le cadre d'une société nationale unique. Pour cette raison, la nationalisation de l'industrie aérospatiale, et en particulier du groupe Dassault, est indispensable.

L'unité du mode d'appropriation va de pair avec le maintien des grandes entreprises et de leur autonomie, la nationalisation et la restructuration n'équivalant pas à une concentration. C'est au niveau de la coordination et de la coopération dans le cadre de la planification démocratique des nouvelles structures qu'on éliminera le gâchis. Une bonne coordination permettra, en outre, d'éliminer les doubles emplois et les gaspillages, d'accroître la productivité, d'abaisser le prix de revient des productions et de promouvoir les échanges techniques indispensables.

La restructuration résultera d'une large consultation des personnels. Elle aura pour premier objectif de développer et d'améliorer la politique d'emploi de cette branche.

En permettant d'en finir avec la situation présente caractérisée par des structures de décisions nombreuses, contradictoires et bureaucratiques, la nationalisation permettra de rationaliser et démocratiser ces secteurs.

La création d'une instance ministérielle de l'aéronautique et du spatial permettra d'aboutir à une unité de décision en matière d'études, de construction, de transport aérien.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi que nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir adopter.

## PROPOSITION DE LOI

### Article premier.

La nouvelle politique de l'aérospatiale se fonde prioritairement sur une définition des besoins nationaux civils et militaires. Elle prend en compte une indispensable coordination des modes de transport (route, fer, mer, air) dans le cadre d'une politique démocratique d'aménagement du territoire. Elle s'inscrit dans une situation de revalorisation du pouvoir d'achat et d'accès démocratique au service public du transport aérien, elle affirme les bases technologiques de la France dans le cadre d'une large coopération internationale.

### Art. 2.

La politique de l'aérospatiale s'articule autour de trois moyens :

— un plan de défense des programmes civils et le développement de nouveaux programmes ;

— une restructuration de l'industrie aérospatiale en faveur de la production civile ;

— une cohérence du développement et de la restructuration de l'industrie aérospatiale dans le cadre d'une nationalisation démocratique.

### Art. 3.

Dans un délai de trois mois suivant la promulgation de la présente loi et se référant aux principes énoncés aux articles premier et 2, le Gouvernement déposera un projet de loi portant plan triennal de consolidation, de développement, de restructuration de l'ensemble de l'industrie aérospatiale.

## TITRE I

### CONSOLIDER L'ACQUIS ET LANCER DE NOUVEAUX PROGRAMMES

### Art. 4.

Le plan triennal comportera l'engagement de l'Etat de promouvoir et développer les programmes en cours.

Notamment la mise à l'étude et la réalisation de la version de seconde génération de Concorde.

Un renforcement en personnel et en moyen des unités de production de la S.N.I.A.S., pour lui permettre de répondre au développement des besoins de l'aviation civile et aux perspectives commerciales d'Airbus. Dès 1980, la production mensuelle des modèles Airbus A. 300 devra être portée à 4 unités.

La production de la version B. 10 de 200 places doit être engagée sans délai.

L'extension de 30 % du parc des hélicoptères pour répondre aux besoins de la protection civile et aux transports dans le domaine de la santé (le S.A. 360 et le S.A. 365 Dauphin).

La consolidation des efforts <sup>progrès</sup> de la France en matière de recherche et de réalisation spatiale.

Il s'agit de l'ensemble du programme Ariane, d'une mini-navette française, des satellites d'observation, de télécommunications, d'un satellite de télévision directe.

La réalisation des programmes prévus concernant les engins et avions d'armes avec l'objectif de doter la France des moyens nécessaires à sa défense et la réorientation des exportations comportant un embargo total vis-à-vis des Etats sous régimes dictatoriaux ou pratiquant l'apartheid.

#### Art. 5.

Le lancement de nouveaux programmes, dans le cadre du plan triennal comprendra :

— L'existence d'une gamme complète d'Airbus par la mise à l'étude et la construction du court moyen-courrier bi-C.F.M. 56 (dit A. 200) dans les trois versions de 100 à 160 places (le mini-Airbus, un A. 200 A et un A. 200 B). Cette réalisation devra commencer immédiatement, indépendamment de l'agrément de la Grande-Bretagne et de la R.F.A.

— La poursuite de toutes les versions Airbus possibles comme A. 300 B.Z.K. et B. 4. F.C. (cargo capable de transporter 40 tonnes de fret sur 3.500 kilomètres), le B. II long-courrier équipé de 4 moteurs C.F.M. 56.

— La réalisation d'une famille de moteurs associée aux versions de la famille Airbus.

Le développement par la S.N.E.C.M.A. de moteurs C.F.M. 56 de 10 à 12 tonnes de poussée, pour équiper le programme des avions bi-C.F.M. 56 (A. 200) ainsi que pour la remotorisation des D.C. 8.

La version sous-tarée de 8 à 9 tonnes, ainsi que l'examen de la production de moteurs de type 5 à 7 tonnes d'une part et d'un moteur de forte poussée de prochaine génération d'autre part.

Le centre de production d'Evry-Corbeil sera agrandi pour obtenir la capacité humaine et technique indispensable aux productions à venir.

— La France se dotera de fonderies propres à la fabrication d'éponge de titane et de cobalt ainsi que d'aciéries spécialisées dans la fourniture de matériaux spéciaux (la France est actuellement totalement tributaire de l'étranger dans ces domaines).

— La mise au point d'un programme de recherches avions à décollage court, moyen de défense contre les incendies, transports de fret, surveillance côtière, transport régional.

#### Art. 6.

Le plan triennal comprendra un programme de renforcement des effectifs dans l'ensemble des sociétés aéronautiques.

Dès la première année 20.000 emplois devant être créés dans la construction aéronautique, le transport aérien et toutes les industries liées à l'aéronautique (équipement, infrastructures, navigation aérienne).

Les effectifs des bureaux d'études de la S.N.I.A.S. à Suresnes devront être renforcés de manière à répondre aux perspectives de développement de toutes les versions d'Airbus. L'usine de Châteauroux devra être réouverte.

#### Art. 7

Une attention particulière sera donnée au recrutement d'un personnel qualifié pour régénérer les bureaux d'études et les équipes de techniciens.

Le personnel nouveau sera affecté de manière prioritaire au renforcement de tous les programmes civils, dans le cadre des sociétés nationales. Afin de garantir la stabilité des équipes, un statut avancé des travailleurs de l'aérospatiale sera élaboré démocratiquement.

Le recours à la sous-traitance et la politique des contrats à durée déterminée, seront limités.

Le travail intérimaire sera supprimé et les travailleurs actuellement concernés intégrés aux personnels des entreprises nationales.

#### Art. 8.

Afin d'ouvrir des perspectives immédiates au développement de nos productions et de manière conjuguée à notre présence sur le marché international, les compagnies aériennes françaises (Air France, Air Inter, U.T.A.) seront équipées prioritairement d'appareils produits par la France.

**Art. 9.**

Le plan comportera des mesures initiatives à l'utilisation des transports aériens.

Il s'agira d'élargir le système des charters en maintenant de bonnes conditions de travail aux personnels et des conditions de confort et de sécurité aux passagers.

Les réductions liées aux congés payés seront étendues au transport aérien.

**TITRE II**  
**RESTRUCTURATION**

**Art. 10.**

Le plan triennal comportera un calendrier de mesures destinées à restructurer l'industrie aérospatiale avec l'objectif de développer son potentiel technologique et humain, permettant ainsi d'assurer l'indépendance de la France dans ce domaine et d'adapter sa production à l'essor des besoins civils.

**Art. 11.**

Le ministère de l'Aéronautique et du Spatial assure l'unité de décision en matière d'études, de construction et de transport aérien. Il recherche, dans le cadre d'une autonomie de gestion des entreprises concernées, les moyens d'une coordination de leurs activités.

**Art. 12.**

Le plan triennal dont le ministère de l'Aéronautique et du Spatial assurera la mise en œuvre contiendra des objectifs de restructuration de nos productions en faveur des productions civiles.

La production d'avions militaires sera sous le contrôle du Gouvernement et de l'Assemblée nationale.

Un rééquilibrage des productions civiles et militaires sera opéré à l'intérieur des deux grandes sociétés aéronautiques (S.N.I.A.S. et Dassault).

**Art. 13.**

La production des avions militaires équipés de moteur M. 53 adapté sera poursuivie de manière à pourvoir aux besoins de notre défense nationale indépendante et de répondre aux exigences bien comprises de la coopération internationale.

Des versions améliorées et plus puissantes du Larzac et du M. 53 seront entreprises.

**Art. 14.**

La restructuration devra permettre à l'industrie aéronautique de disposer des moyens technologiques, scientifiques et de production indispensables à l'indépendance nationale, et favorable à une coopération véritable dans les domaines essentiels que sont :

- les bureaux d'études et de recherche ;
- les trois secteurs de production (cellule-engins, moteurs, équipements).

**Art. 15.**

Les sociétés du groupe Dassault et leurs filiales (comprenant le domaine de la production des études, de la commercialisation et de l'après-vente) dépendant de la société centrale d'études Marcel-Dassault, les sociétés dénommées Engin Matra, société européenne de propulsion, Turbomeca, le groupe Thomson-C.S.F. participant de façon vitale à la production des équipements, sont nationalisées.

**Art. 16.**

L'ensemble de leurs biens, droits et obligations sont transférés à l'Etat.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'indemnisation des personnes physiques ou morales, actionnaires ou propriétaires des sociétés nationalisées, en vertu de la présente loi.

L'indemnité sera différenciée selon qu'il s'agira de gros porteurs ou de petits et moyens porteurs, les intérêts de ces derniers étant en tout état de cause, préservés.

**Art. 17.**

Les sociétés nationalisées, en application de l'article 15 ci-dessus, pourront être regroupées, en tout ou partie, soit dans de nouvelles sociétés nationales, soit avec des sociétés nationales issues de la loi du 11 août 1936 et de l'ordonnance du 29 mai 1945.

Les agents des sociétés nationalisées et des anciennes sociétés nationales ne pourront être licenciés en raison des opérations prévues par la présente loi.

**Art. 18.**

En aucun cas, des personnes privées, physiques ou morales, françaises ou étrangères, ne pourront prendre de participation dans le capital des sociétés nationalisées, issues de la loi du 11 août 1936 ou de l'ordonnance du 29 mai 1945 ou des articles premier et 3 de la présente loi.

Les participations actuellement détenues par des personnes privées dans les sociétés nationales existantes seront rachetées dans des conditions déterminées par décret.

**Art. 19.**

Les sociétés nationales existantes, ainsi que celles instituées par les articles 2 et 3 de la présente loi, seront rattachées au ministère de l'Aéronautique et du Spatial. Elles seront dirigées par un conseil d'administration responsable de l'orientation, de la direction et de la gestion de l'entreprise.

Le conseil d'administration sera constitué de représentants élus des travailleurs, de certaines catégories d'usagers (compagnies aériennes nationales, organismes scientifiques) et de représentants des ministères intéressés, ces derniers ne pouvant être majoritaires.

Le conseil d'administration élira son président et désignera la direction générale de l'entreprise.

**Art. 20.**

Les conseils d'administration des sociétés nationalisées devront, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, conclure avec les organisations syndicales représentatives une convention collective nationale portant statut des travailleurs de l'industrie aérospatiale, déterminant notamment les conditions de travail, les rémunérations, la formation, la promotion, et prenant en compte les différentes revendications du personnel.

**Art. 21.**

Un décret portant règlement d'administration publique précisera en tant que de besoin les conditions d'application de la présente loi.