

N° 207

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 20 décembre 1974.
Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 mars 1975.

PROPOSITION DE LOI

tendant à nationaliser l'industrie aérospatiale,

PRÉSENTÉE

Par MM. André AUBRY, Jacques DUCLOS, Serge BOUCHENY, Raymond GUYOT, Léon DAVID, Guy SCHMAUS, Fernand CHATELAIN, Louis NAMY, Louis TALAMONI, Hector VIRON,
et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

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.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. André Aubry, Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Duclos, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Raymond Guyot, Paul Jargot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Léandre Létouart, Louis Namy, Guy Schmaus, Louis Talamoni, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Aéronautique (Industrie). — *Nationalisations.*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les communistes se sont toujours montrés soucieux de l'intérêt national, attachés à la préservation et au développement du potentiel humain et industriel de notre pays, au maintien de son indépendance. Ce sont ces préoccupations qui les conduisent une nouvelle fois, aujourd'hui, à demander la nationalisation de l'industrie aérospatiale.

Nous considérons en effet que l'industrie aérospatiale, secteur industriel important, est aujourd'hui, dans notre pays, menacé. La crise qu'elle traverse s'explique pour une large part par la domination de groupes privés (et notamment du groupe Dassault), par les orientations néfastes d'une politique au service des monopoles. Alors que le pouvoir tire prétexte de cette crise pour poursuivre et aggraver sa politique, nous affirmons que d'autres orientations sont nécessaires et possibles. Et c'est pour mettre en œuvre ces orientations dont le principe figure dans le Programme commun de gouvernement, qu'il faut nationaliser l'industrie aérospatiale.

I. — *L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE DOIT ÊTRE DÉVELOPPÉE*

Au regard de tous les critères de choix sectoriels, l'industrie aérospatiale française occupe une place de premier rang.

1. Le transport aérien connaît sur longue période une forte croissance et cette croissance serait plus rapide encore si les tarifs étaient abaissés, le tourisme social développé — notamment avec l'extension à l'avion de la réduction pour congés payés. De même l'utilisation à des fins pacifiques des moyens spatiaux (satellites et lanceurs) tend à se généraliser et à se diversifier. On doit donc considérer que *l'industrie aérospatiale travaille à la satisfaction d'un besoin de notre époque*, que ses produits correspondent à une demande en expansion.

2. L'industrie aérospatiale est une *industrie « noble »*, comme en témoigne la haute qualification de son personnel ; son développement est un facteur important du progrès scientifique et technique.

3. Enfin l'industrie aéronautique française, par la qualité de ses produits, s'est acquise une *réputation mondiale justifiée*. Sans revenir

au fameux slogan « la France a donné ses ailes au monde » ou à l'époque de l'aérospatiale, le succès de *Caravelle*, venant après l'effondrement de la guerre, a témoigné, dans la période récente, de la compétitivité de notre industrie. Résultats d'autant plus remarquables avec 280 appareils vendus, que le Gouvernement a préféré financer le député UDR Dassault que permettre la consolidation des premiers succès par le développement qui s'imposait d'une famille *Caravelle*.

C'est en tenant compte de tous ces éléments que le Parti communiste français s'affirme partisan du renforcement d'une industrie aéronautique nationale engagée dans une coopération internationale n'excluant que les régimes fascistes. Et c'est à la lumière de ces options qu'est formulée la présente proposition.

II. — AUJOURD'HUI, L'INDUSTRIE AÉROSPATIALE FRANÇAISE EST EN CRISE : LES MONOPOLES ET LEUR ÉTAT EN PORTENT LA RESPONSABILITÉ

Que l'industrie aérospatiale française soit aujourd'hui en crise nul ne le conteste plus. L'incertitude pesant sur l'avenir des grands programmes aéronautiques civils (*Concorde*, *Airbus*, *Mercure*), l'abandon de la plupart des activités spatiales nationales ou bilatérales, les licenciements frappant le personnel du Centre national d'études spatiales (CNES) et menaçant celui de la SNIAS, la dispersion d'équipes scientifiques de grande valeur, le sous-emploi d'un personnel hautement qualifié, de faible capacité de production moderne (usine de la SNECMA à Corbeil, de Dassault à Seclin, Istres, Poitiers, base spatiale de Kourou...) : tous ces aspects de la réalité contrastent singulièrement avec l'ampleur du besoin social de transport, les exigences et les possibilités du progrès scientifique, les proclamations relatives à l'équilibre de la balance des paiements.

Ce gaspillage gigantesque s'explique pour l'essentiel par la politique suivie de longue date.

1. La priorité absolue a en effet été accordée (aussi bien pour l'aéronautique que pour l'espace) aux utilisations militaires. Le budget de l'Air leur est consacré dans une proportion chaque année supérieure à 75 %. Le groupe Dassault en profite largement qui détient pratiquement le monopole des avions d'armes et se place au troisième rang mondial des exportations d'appareils à usage militaire.]

Mais si le financement public ne fait jamais défaut à ce groupe privé, les sociétés nationales se voient, elles, handicapées par l'insuffisance de leurs ressources propres et des moyens budgétaires mis à leur disposition : c'est ainsi que la SNIAS n'a bénéficié d'aucune aide pour le développement de la *Caravelle 12* et de *Corvette* alors même que Dassault aura reçu plus de 600 millions de F au cours du VI^e Plan au seul titre de *Mercur*.

Cette situation explique pour une large part l'insuffisant développement des programmes civils. Elle contribue de plus à gonfler leurs coûts : les sociétés nationales sont contraintes de s'endetter pour des sommes importantes à des taux qui atteignent aujourd'hui les 15 %. Ce n'est pas par hasard que six banques (dont Paribas et Worms) ont pris en 1971 une participation dans le capital de la SNIAS, que Suez a fait en 1972 irruption dans celui de la SNECMA. Les profits de ces groupes se nourrissent sans risque du déficit des sociétés nationales.

2. Mais le poids du groupe Dassault et des autres groupes privés ne se limite pas à la répartition du financement budgétaire. Il se traduit aussi dans l'orientation donnée aux sociétés nationales. C'est ainsi que la SNECMA s'est vue pour l'essentiel spécialisée dans la production des ATAR destinés aux avions Dassault : tous les appareils civils français de *Caravelle* à *Concorde*, ont utilisé des moteurs étrangers, américains ou anglais. La limitation des activités de la SNIAS a fait dépendre le plan de charge de cette société de la sous-traitance accordée par Dassault (27 % des éléments du *Mirage IV*, 56 % du *Mystère 20*, 30 % du *Mystère 10*, 9 % du *Mirage F*) : ce n'est pas pour rien que les ingénieurs de la SNIAS ont, par dérision, surnommé leur entreprise « SNCF » (Société nationale de construction de fuselage pour Dassault). Encore faut-il rappeler qu'usant de sa position privilégiée, le groupe Dassault a imposé des conditions telles que ces sous-traitances se traduisent le plus souvent par des pertes pour la Société nationale. Les rapports de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques en donnent maints exemples chiffrés. La politique du CNES dans le domaine spatial relève du même type de mécanismes : il transfère à l'industrie privée la plus grande partie de la subvention d'équipement qu'il reçoit, se limite à un rôle de maître d'œuvre passant des commandes à des groupes parmi lesquels figurent en tête (si l'on se limite à l'électronique) : Dassault, Thomson-CSF, LCT, la Compagnie des compteurs, RTC, la CGE. Le résultat des recherches effectuées dans le secteur public ou pour son compte est transféré à vil prix, voire gratuitement aux monopoles.

3. Il faut aussi noter l'influence de groupes comme Dassault, Thomson, Matra sur les autorités de tutelle. De hauts fonctionnaires sont mobilisés par la tâche exclusive d'ouvrir de nouveaux marchés à ces sociétés. La politique étrangère du pays est orientée en ce sens : ainsi des ventes d'appareils militaires à l'Afrique du Sud, qui nuit gravement au renom de la France. Ainsi des rapports avec les USA : le groupe Dassault a dans certains cas proposé d'équiper ses appareils à moteurs américains au détriment des moteurs français, il a participé à la campagne de presse visant à présenter *Concorde* comme un avion expérimental sans avenir commercial, il a contribué à faire accepter une situation où les USA frappent de droits de douane (5 %) l'importation d'appareils français d'un poids supérieur à 15 tonnes alors que leurs avions passent nos frontières sans être taxés. Ainsi, espérait-il, sans doute, après le succès de ses avions d'affaires, ouvrir le marché US au *Mercury* : l'expérience a montré la vanité de ces calculs contraires à l'intérêt national.

Mais cette situation est d'autant plus grave que par les organes de presse qu'il a acquis, par sa présence à l'Assemblée Nationale, par ses liens avec le pouvoir, M. Dassault a les moyens de peser directement sur la vie économique et politique du pays.

Les orientations qui viennent d'être décrites ont déséquilibré et affaibli l'industrie aérospatiale de notre pays. Elles ont freiné le développement du secteur des équipements et de celui des moteurs d'avions. Elles ont conduit à l'abandon de la politique spatiale nationale. Elles ont interdit d'explorer les possibilités de coopération avec les pays socialistes, notamment l'URSS. Elles ont ainsi fait dépendre le plan de charge de notre industrie des marchés militaires à l'exportation, assuré la domination des avions civils américains.

L'arrêt des bombardements contre la République du Viêt-nam du Nord permet aujourd'hui à l'industrie US de chercher à élargir sa suprématie en ce qui concerne les avions d'armes, s'appuyant pour cela sur le rôle dominant reconnu par les pays capitalistes à l'impérialisme américain et sa monnaie.

Face à cette situation, le pouvoir cherche à imposer de nouveaux abandons, notamment en ce qui concerne les activités civiles. Il parle de solutions européennes (limitées aux pays de la petite Europe capitaliste) mais l'expérience montre qu'il s'agit en fait de solutions américaines. L'avion de demain, gros ou moyen porteur, sera d'évidence supersonique : pourtant le pouvoir subordonne le développement du programme *Concorde*, l'étude de versions dérivées, à un accord avec

les USA. Au lieu de consolider la percée réalisée, de renforcer l'atout qu'elle constitue dans les négociations internationales, cette politique ruine les chances de la France. Il faut en effet tirer les leçons du passé. Doit-on rappeler :

- l'échec de l'accord Sud-Aviation-Douglas qui devait ouvrir le marché américain à *Caravelle* ;
- le refus des USA de prendre tout engagement quant à la vente de lanceurs américains pouvant mettre en orbite des satellites commerciaux (télécommunications);
- le temps perdu à attendre l'accord du Pentagone au programme General Electric-Snecma de moteurs de dix tonnes alors même que Pratt et Whitney (actionnaire de la Snecma) développe des projets américains concurrents;
- l'abandon des options sur *Concorde* et les menaces d'adopter une réglementation suffisamment sévère en matière de bruit pour qu'elle interdise en fait le survol des USA à *Concorde*, même en vitesse subsonique;
- les pressions exercées sur les compagnies aériennes européennes pour qu'elles réduisent la fréquence de leurs vols au bénéfice de leurs concurrents américains;
- la protection du marché US par des mesures douanières et réglementaires à sens unique...

Il est clair, en fait, que dans toute « coopération » éventuelle l'attitude des USA aujourd'hui viserait à donner à notre pays le rôle limité de sous-traitant. Accepter cette situation au nom du « réalisme » reviendrait en fait à tout sacrifier à la fois :

- l'indépendance nationale;
- le potentiel d'étude et de recherche de l'industrie française;
- l'emploi : les travailleurs savent d'expérience qu'en période de crise les « donneurs d'ordre » commencent par rapatrier leurs sous-traitances. La participation de Pratt et Whitney dans le capital de la Snecma n'a en rien contribué au développement de l'industrie du moteur en France.

III. — *DES SOLUTIONS EXISTENT*

Le Programme commun des partis de gauche, pour l'application duquel le Parti communiste lutte sans relâche, propose des moyens déterminants pour mettre un terme à la crise générale qui se développe et dans laquelle s'inscrit la situation difficile de l'industrie aérospatiale.

Il n'appartient évidemment pas au Parti communiste français de définir aujourd'hui un plan de production précis, de se substituer aux ouvriers, ingénieurs, cadres, techniciens de l'industrie aéronautique, ou aux usagers de cette branche. Au contraire les communistes mettent l'accent sur le rôle nouveau qui sera donné aux travailleurs dans l'élaboration des décisions qui les concernent au premier chef.

Cependant des premières discussions avaient, en 1971, à l'occasion de la mise au point du Programme du parti « Changer de cap » permis d'aboutir à la conclusion suivante : « Dans l'industrie aéronautique, un programme d'études et de constructions civiles doit assurer le plein emploi, mettre sur pied de véritables industries nationales d'équipement et de moteurs, prolonger *Concorde*, *Airbus* et *Mercure* par de nouvelles versions, complétées par des réalisations nouvelles dans le domaine des avions à décollage court et vertical et dans celui des gros porteurs ».

Le Programme commun de gouvernement note pour sa part : « Dans les secteurs de pointe, l'Etat favorisera les projets dans la mesure où leur rendement économique et social sera assuré (atome, aéronautique, spatial...). Dans ces domaines, la coopération internationale paraît particulièrement fructueuse ».

Ainsi, sans prétendre à une précision illusoire, il paraît possible d'exposer les principes dont devrait s'inspirer le choix des orientations fondamentales.

Pour l'ensemble des raisons exposées plus haut, *le premier de ces principes c'est la nécessité de renforcer et développer l'industrie aérospatiale française* qui occupe une place de premier rang au regard de tous les critères de choix sectoriels. Contrairement à ce qu'affirment les partisans de l'abandon, il ne s'agit donc pas de notre part d'une attitude s'inspirant d'une volonté quelconque d'autarcie ou d'un nationalisme exacerbé. Elle se fonde au contraire sur un examen approfondi de la réalité industrielle.

Le second de ces principes *c'est l'obligation de réorienter nos productions en donnant progressivement au domaine civil la prépondérance absolue*. Ce choix, pleinement cohérent avec notre action en faveur de la paix et de la coexistence pacifique, correspond à l'ampleur des besoins insatisfaits (un Français sur dix seulement prend l'avion, nombre de travailleurs de l'aéronautique n'ont jamais effectué de vol). Il donnera la possibilité de concentrer les moyens physiques et financiers nécessaires à la démocratisation du transport aérien et à la production des matériels correspondants. Enfin, il réduira une des sources importantes de gaspillage inflationniste.

Le troisième de ces principes c'est la nécessité de dépasser, pour la production aérospatiale civile, un seuil de financement critique, l'utilité économique et sociale des programmes n'étant plus confondue avec leur rentabilité financière. Il est en effet évident que refusant de se limiter à un rôle de sous-traitance, notre pays doit se donner les moyens, et notamment les moyens financiers indispensables pour rattraper les retards et corriger les déséquilibres résultant de la politique monopoliste. Ces moyens n'apparaissent pas hors de portée si l'on considère que les crédits militaires ont, en moyenne sur les dernières années, représenté largement plus de 75 % du budget aéronautique de la France ou si l'on rapproche le coût de *Concorde* (moins de 10 milliards de 1962 à 1975) du chapitre budgétaire « armement » qui est loin de comprendre l'ensemble des dépenses militaires (près de 400 milliards environ sur la même période).

Ces simples indications et la crise que connaît actuellement l'industrie aérospatiale française suffisent à indiquer que les critères d'efficacité capitalistes ne sauraient être les nôtres.

La volonté de promouvoir en matière aérospatiale une coopération internationale sans discrimination et mutuellement avantageuse constitue le quatrième de ces principes. Loin d'opposer le développement du potentiel national à la coopération internationale nous considérons qu'il s'agit là d'orientations complémentaires.

Aux raisons générales qui nous conduisent à défendre la coexistence pacifique, à souhaiter l'extension des relations économiques internationales sur la base de l'intérêt mutuel, s'ajoutent, dans le cas de l'aéronautique et de l'espace, des considérations spécifiques. On connaît en effet l'importance des effets d'échelle dans le secteur aéronautique : selon des estimations courantes, le coût unitaire d'un avion, développement compris, serait divisé par deux quand on passe d'une série de 100 appareils à une série de 1.000. En matière spatiale, l'importance des infrastructures conduit à rechercher une utilisation qui dépasse le cadre d'un seul pays.

Il faut noter de ce point de vue que les possibilités de coopération avec les pays socialistes mériteraient d'être systématiquement explorées. Ceci vaut notamment dans le domaine des moteurs, pour les secteurs d'amont (métallurgie), pour l'espace.

IV. — *POUR METTRE EN ŒUVRE CES SOLUTIONS : NATIONALISER L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE*

La mise en œuvre des principes définis plus haut est évidemment incompatible avec l'existence de groupes privés qui ont imposé une orientation contraire à l'intérêt national et en ont tiré de colossaux profits. La nationalisation de l'industrie aérospatiale s'impose donc.

Prévue par le Programme commun de gouvernement, cette nationalisation mettra fin à une situation scandaleuse qui voit un groupe privé bénéficier du monopole de la production d'avions, d'armes et utiliser les ressources dont il dispose pour influencer l'opinion publique, exercer des pressions de toute nature.

L'unité du mode d'appropriation dans ce secteur favorisera la coordination entre les entreprises afin d'éviter les doubles emplois, de leur permettre d'accroître leur productivité, d'abaisser leurs prix de revient, de développer une action commune de recherche, en liaison avec l'ONERA. Elle permettra de revenir sur la situation actuelle, caractérisée par une bureaucratie étouffante et l'éclatement de la tutelle entre plusieurs départements ministériels. Elle conduira à une centralisation de l'action commerciale à l'exportation : l'industrie française aura ainsi un porte-parole unique vis-à-vis des acheteurs étrangers. L'existence de plusieurs sociétés nationales permettra de tenir compte des qualifications particulières, des modes d'organisation hérités de la situation actuelle, de développer l'activité des bureaux d'études. Les éventuels transferts d'actifs entre sociétés nationales ne sauraient s'accompagner de licenciements ni de déqualifications; le détachement de travailleurs d'une société à une autre est subordonné à leur accord et au maintien total de leurs salaires, indemnités et primes, de leur ancienneté, de leur qualification.

En ce qui concerne l'indemnisation et les nouvelles sociétés nationales le projet renvoie à des décrets le soin d'en déterminer les modalités définitives, en respectant certains principes :

Comme le prévoit le Programme commun, une distinction essentielle sera effectuée entre les gros porteurs d'une part, les moyens et petits porteurs de l'autre. Cette distinction tiendra compte à la fois de la fraction du capital social détenue et des actifs possédés par ailleurs.

Les gros porteurs ne bénéficieront d'aucune indemnité : l'importance du financement public dont ils ont disposé sans interruption suffirait à justifier cette disposition, si besoin était.

En revanche, les intérêts des petits et moyens porteurs seront entièrement préservés. Dans le cas où les sociétés sont cotées en Bourse, on pourra prendre pour référence le niveau le plus élevé atteint par la valeur mathématique de l'action ou le cours en Bourse durant les cinq dernières années précédant la nationalisation. Dans le cas contraire, la valeur liquidative sera déterminée par une commission spéciale.

En ce qui concerne les sociétés nationales, comme le prévoit le Programme commun, le conseil d'administration sera constitué de représentants élus des travailleurs, des transporteurs et autres usagers et de représentants de l'Etat.

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

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

Sont nationalisées les sociétés dénommées Engins Matra, Société européenne de propulsion, Turbomeca, Avions Marcel Dassault, Electronique Marcel Dassault, Société d'études Marcel Dassault.

Art. 2.

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 pourra être 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. 3.

Les sociétés nationalisées en application de l'article premier 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 n'occupant pas un emploi de direction ne pourront être licenciés en raison des opérations prévues par la présente loi.

Art. 4.

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. 5.

Les sociétés nationales existantes ainsi que celles instituées par les articles premier et 3 de la présente loi seront rattachées à un département ministériel unique. 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. 6.

Les conseils d'administration des sociétés nationalisées devront, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la pré-

sente 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. 7.

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