

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4° Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 38° SEANCE

2° Séance du Vendredi 7 Novembre 1969.

## SOMMAIRE

### 1. — Questions orales sans débat (p. 3523).

PLANS DE CHARGE DE LA S. N. E. C. M. A. (question n° 5798 de M. Fortuit) :

M. Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

AVENIR DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE (questions jointes n° 7872 de M. Dardé, n° 7873 de M. Feix, n° 7901 de M. Luciani) :

M. Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

MM. Fortuit, Dardé, Feix, Luciani.

M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE ET D'UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE DANS LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE (question n° 2767 de M. Cermolacce).

M. Limouzy, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

M. Cermolacce.

### 2. — Ordre du jour (p. 3529).

**PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,**  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle cinq questions orales sans débat.

### PLANS DE CHARGE DE LA S. N. E. C. M. A.

M. le président. M. Fortuit attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale sur le niveau peu satisfaisant du plan de charge dans les industries aéronautiques et spatiales et, en particulier, à la S. N. E. C. M. A. C'est ainsi qu'à l'usine de Corbeil le nombre d'heures productives est tombé à 200.000 par mois alors que l'utilisation rationnelle du potentiel de cette usine en exigerait 380.000. Il lui rappelle que la S. N. E. C. M. A. était assurée d'obtenir des commandes civiles, liées à la fabrication du réacteur Olympus, commandes qui devaient compenser le niveau décroissant des marchés passés avec le système des armées et le plafonnement des exportations

\*

de matériels militaires, lui-même conséquence d'une décision politique. Il souligne que toute remise en question de cet équilibre mettrait la S. N. E. C. M. A. dans l'obligation d'envisager des licenciements qui pourraient avoir des conséquences sociales graves, notamment dans la région de Corbeil où le personnel pourrait difficilement se reclasser. Il lui demande : 1° s'il est envisagé de doter prochainement nos forces armées de l'avion d'entraînement Mirage F1 qui a donné pleine satisfaction aux essais, et par conséquent de faire produire en série le moteur 9 K 50 de cet avion ; 2° s'il a l'intention de proposer à notre partenaire allemand comme moteur pour l'Airbus A 300 B le moteur JT 9 D dont la S. N. E. C. M. A. détient la licence exclusive, afin que l'industrie française puisse profiter au mieux de ses positions acquises ; 3° s'il ne lui paraît pas opportun de maintenir le niveau des crédits prévus pour le développement du moteur Olympus et d'accorder la garantie de l'Etat, conformément à la loi de finances pour 1967 aux prêts bancaires destinés à financer sa production en série. Ceci permettrait de poursuivre sans aucun retard les essais conduisant à la certification du Concorde par les autorités internationales.

La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale. Monsieur le président, j'avais demandé à la conférence des présidents de pouvoir répondre en même temps aux quatre questions de MM. Fortuit, Dardé, Feix et Luciani, qui se rapportent toutes à l'industrie aérospatiale et à la politique que le Gouvernement entend suivre en matière de moteurs.

M. le président. Les trois questions suivantes avaient déjà été jointes par décision de la conférence des présidents :

### AVENIR DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE

M. le président. M. Dardé attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale sur les menaces qui pèsent sur l'industrie aérospatiale et notamment sur l'usine des Mureaux. La suppression de l'activité aéronautique dans une entreprise qui a participé à la réalisation de réussites incontestables comme les fusées Diamant A, les structures S. S. B. S. Eldo et Coralie, immobiliserait un potentiel humain hautement qualifié et d'importants investissements en moyens matériels. Il lui demande s'il peut lui indiquer ses projets en ce qui concerne l'avenir de l'usine Nord-Aviation des Mureaux et de l'industrie aéronautique en général.

M. Léon Feix fait part à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale de l'inquiétude des ouvriers, techniciens et ingénieurs, cadres des diverses usines de l'industrie aéronautique et aérospatiale devant les graves incertitudes qui pèsent sur

cette industrie. La décision de fusion et de restructuration de Nord-Aviation, de Sud-Aviation et de la S. E. R. E. B. prise le 8 octobre 1969 par le conseil des ministres renforce encore cette inquiétude, dans la mesure où elle ne comporte aucune précision sur l'avenir de chacune des usines qui composeront à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970 la société nationale aérospatiale. Il y a là un grave problème qui intéresse des milliers et des milliers de travailleurs. A titre d'exemple, l'inquiétude du personnel de l'usine Nord-Aviation des Mureaux (Yvelines) est d'autant plus justifiée que circulent depuis longtemps déjà des bruits de transfert de la fabrication de cette usine, sans compensation, dans une autre région, ce qui aboutirait à sa fermeture. Rappelons que l'usine des Mureaux, placée dans une situation géographique exceptionnelle, a un potentiel humain et matériel parfaitement adapté aux nouvelles fabrications de pointe. Le personnel comprend plus de 1.500 travailleurs, dont 58 cadres, 537 techniciens, 903 ouvriers hautement qualifiés. Ses installations couvrent près de 65.000 mètres carrés, dont un hangar de piste de 7.200 mètres carrés, une piste d'envol de 2.500 mètres, trois ateliers climatisés, un parc de machines modernes développé; leur prix s'élève à 55 millions de francs. Les équipements de l'usine des Mureaux permettent d'assurer toute fabrication de style aéronautique et spatial. Il lui demande s'il peut lui préciser ce que comportent les plans de restructuration envisagés et, de façon plus précise, ce que ces plans prévoient pour l'usine des Mureaux.

M. Luciani appelle l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale sur la décision prise au conseil des ministres du 8 octobre 1969, sur sa proposition, de créer une nouvelle société nationale résultant de la fusion des trois sociétés Sud-Aviation, Nord-Aviation et S. E. R. E. B., société qui sera de forme classique à président unique, et non de forme nouvelle à directoire. Il note que cette décision a été prise, en quelques jours, dans un sens contraire à l'orientation envisagée depuis plusieurs mois et qui visait à obtenir la plus large adhésion des personnels de chacune des trois sociétés dont « aucune n'a démerité ». En contradiction également, tant avec les engagements pris alors qu'avec l'objectif de concertation et de participation que s'est fixé le Gouvernement, ladite décision n'a fait l'objet d'aucune consultation préalable des représentants habilités des personnels des sociétés en cause. Sans préjuger en aucune façon l'intérêt technique de l'une ou l'autre solution, les problèmes psychologiques posés par un tel regroupement, dont tous les spécialistes s'accordent sur le caractère délicat, en particulier dans une période où les plans de charge de cette industrie sont en réduction, doivent être davantage pris en considération. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas hautement souhaitable, avant de rendre exécutoire au niveau des structures juridiques la décision en cause, de procéder à une large consultation des représentants des personnels intéressés, en leur donnant toute possibilité d'exprimer leurs objections et observations éventuelles à la solution envisagée et surtout de modifier, s'il y a lieu, en conséquence les modalités pratiques en découlant.

La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale, qui va donc répondre à quatre questions.

**M. Michel Debré, ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** Mesdames, messieurs, ce n'est pas à quatre mais à six questions que je devrais répondre, puisque deux autres députés, MM. Mazeaud et Godon sont venus m'interroger sur le sujet que je vais aborder. Je les prie donc de m'excuser si je répète devant l'Assemblée ce que je leur ai dit dans mon bureau.

Les questions de M. Fortuit, sur la politique des moteurs, de MM. Dardé et Feix, sur le sort de l'usine des Mureaux, et de M. Luciani, sur la restructuration de l'industrie aérospatiale, se rapportent à deux grands problèmes dont les gouvernements précédents s'étaient occupés et qu'il m'appartenait et m'appartient de résoudre.

Je traiterai tout à l'heure des moteurs. Mais en ce qui concerne l'industrie aérospatiale et la fabrication des cellules, les quatre députés intéressés ont exprimé un sentiment à la fois pessimiste et critique.

Ils sont pessimistes en ce qu'ils exposent dans leurs questions que la réforme de l'industrie aérospatiale aura pour conséquences la diminution des effectifs, des fermetures d'usines, des transferts de fabrication, au profit d'une usine peut-être, mais aux dépens d'une autre.

Ils font par ailleurs des réserves, notamment M. Luciani, sur la procédure. Ils considèrent en effet que la fusion des trois sociétés que j'ai proposée au conseil des ministres, qui l'a acceptée, aurait dû être précédée de la consultation et de l'avis des organisations syndicales et professionnelles.

Enfin, ils critiquent le choix des solutions et, plus précisément, la formule juridique retenue, celle d'une société avec un président directeur général.

Je répondrai d'abord — et, à vrai dire, cette réponse suffirait à elle seule — que la réforme était nécessaire.

Nous entrons, en ce qui concerne l'industrie aéronautique, et notamment l'industrie des cellules dont nous nous occupons — je ferai tout à l'heure des observations analogues à propos des moteurs — dans une époque où l'ampleur des programmes ne nous permet pas d'envisager la survie, et encore moins le développement d'entreprises de trop petites dimensions. Les investissements et les travaux d'études — les uns et les autres étant indispensables pour faire face à une compétition internationale d'autant plus vive que peu d'industries nationales peuvent désormais se contenter du marché intérieur — ont une telle importance que maintenir des entreprises de dimensions modestes serait condamner l'industrie aéronautique — et je pèse mes mots.

J'ai déjà eu l'occasion de rappeler que si, au cours des dernières années, certaines concentrations n'avaient pas été réalisées, jamais nous n'aurions pu construire et vendre Caravelle. Mais aujourd'hui les avions et, par conséquent les cellules, sont de plus grande taille. Leur réalisation exige des études plus complètes et leur rentabilité des accords internationaux. C'est pourquoi il est hors de doute que la dimension des entreprises actuelles est insuffisante.

La réforme se révèle nécessaire sur un autre plan. Aussi bien au sein du Gouvernement que dans les discussions qui se sont instaurées au cours des années précédentes, combien de fois n'avons-nous pas entendu parler du plan de charge des industries aéronautiques! Or si l'on veut qu'il ne soit pas la hantise permanente des syndicats, des chefs d'entreprise et des pouvoirs publics, il est indispensable d'avoir une industrie qui ne soit pas trop spécialisée, et une gamme relativement étendue de programmes permettant de répondre aux diverses exigences.

Dès lors, l'association d'une industrie de cellules d'avions, d'une industrie de fabrication d'engins et, le cas échéant, d'industries de pièces détachées devient également une nécessité pour qu'une entreprise par trop spécialisée n'ait point à souffrir brutalement d'une rupture de charge et que, tenant compte de la variété de ses possibilités, elle garde les effectifs de ses bureaux d'études et de ses ateliers.

Je pourrais m'arrêter là. En effet, à partir du moment où l'on a acquis la certitude que maintenir l'état de choses existant entraînerait des crises au cours des prochaines années et, à plus longue échéance, une dégradation et une décadence de notre industrie aéronautique, il est clair que cette réponse suffit et que la décision prise ne peut être sérieusement critiquée.

Cependant, parce que je comprends bien les observations formulées, qui m'ont d'ailleurs été adressées avant même que la décision n'ait été prise, je répondrai sur certains points précis.

On nous dit : la création de cette société aérospatiale, se substituant à trois autres sociétés, va provoquer des fermetures ou des transferts. On se préoccupe, en particulier, de l'avenir de l'usine des Mureaux, de Nord-Aviation, qui fabrique des engins, on évoque le cas d'une usine de la Somme et on parle d'une localisation géographique qui aboutirait, indépendamment de toute autre considération, à enlever à certains départements les usines qui y sont installées.

Ces craintes n'ont aucun fondement, dans la mesure où elles portent sur la création de la société aérospatiale. Au contraire, la création de cette société offre peut-être à certaines usines la chance de subsister.

En effet, les trois sociétés, qui jusqu'au 31 décembre gardent la responsabilité de ces fabrications aujourd'hui regroupées, comprennent plusieurs usines. Si, dans certains cas, des concentrations avaient été opérées, dans d'autres il n'en avait pas été ainsi, ce qui posait déjà des problèmes de fermetures et de transferts. En d'autres termes, les inquiétudes exprimées aujourd'hui sont antérieures à la création de cette société. S'il est vrai qu'au cours des prochaines années des réaménagements, peut-être des transferts de fabrication, seront indispensables, il doit être bien clair que la création de cette société est le seul moyen de permettre le maintien d'usines que n'avait pas rendu possible le cloisonnement antérieur.

En ce qui concerne le cas particulier de l'usine des Mureaux chargée de la fabrication des engins de Nord-Aviation, je répondrai à MM. Feix, Dardé et Godon que leur inquiétude est tout à fait artificielle. L'avenir de l'usine des Mureaux paraît en effet bien assuré. Je crois même pouvoir affirmer — bien que cela relève de la responsabilité du futur président et du futur conseil — que cette usine sera l'un des pôles d'activité de la nouvelle société aérospatiale.

Dans ces conditions, sur quoi reposent ces inquiétudes? Sur cette idée de l'aménagement du territoire selon laquelle certaines régions seraient privilégiées par rapport à d'autres en ce qui concerne le développement des usines. Je peux, sur ce point, rassurer mes interlocuteurs.

Il est vrai — et les services de l'aménagement du territoire ont raison de le penser — que, comme cela se fait dans d'autres pays, il importe de diminuer les frais de transports d'usine à usine, d'opérer des concentrations pour sauver notre industrie des cellules et développer notre industrie des engins. Mais, présentement, ces préoccupations de l'aménagement du territoire ne se traduisent par aucune décision, aucune orientation préétablie, à l'exception de celles qui résultent des mesures déjà prises au cours des dernières années.

Non, il n'y a point d'inquiétude théorique à avoir et il n'y a pas lieu de penser que certaines régions du territoire pourraient désormais être interdites au développement de telle ou telle fabrication.

J'ajoute que si nous avons pris cette décision, c'est parce qu'elle était indispensable à la sauvegarde de l'industrie, mais aussi pour que cette société, concentrée à temps et dans les conditions que je vais exposer, soit en mesure de mieux remplir, au regard de la nation, ses obligations fondamentales de développement de l'industrie des cellules et de l'industrie des engins. Autrement dit, cette société nous a paru constituer — et je pèse mes mots — le seul moyen qui permette à l'industrie française de se développer.

Or, pour ce faire, l'industrie française doit disposer d'un crédit important, d'une capacité de concentration des investissements, d'un réseau commercial, d'une diversité de matériels suffisante pour ses plans de charge.

Par conséquent, le développement de notre industrie a été l'idée même qui a présidé à la conception et à la réalisation de cette société.

Quant à la formule que j'ai retenue et que j'ai demandé au conseil des ministres d'adopter, de préférence à d'autres, elle s'explique de la façon suivante. Les travaux à entreprendre sont considérables et il est nécessaire que, devant le Gouvernement, un homme, et un seul, assume la responsabilité d'opérer et de réussir cette fusion. Je dis tout de suite que la thèse selon laquelle une société serait favorisée par rapport aux autres tient purement et simplement de la chimère. Qu'il s'agisse du choix du président et des membres du conseil d'administration, des bureaux d'études, des dirigeants, des techniciens et du personnel, il est clair qu'aucune des trois sociétés n'absorbe les deux autres. Même si le mécanisme juridique est celui de la fusion, l'égalité est absolue. Je ne crois pas qu'il soit juste de nous faire un procès d'intention alors que les instructions données, avant même la publication de la nomination du président directeur général, étaient toutes inspirées par le souci de l'égalité entre les trois sociétés désormais réunies en une seule.

J'ajoute que les perspectives de l'industrie aéronautique, une fois cette société constituée, seront probablement bonnes, en ce sens que, lié à la création de cette société, le Gouvernement pourra consacrer à l'industrie aérospatiale plus de crédits qu'il n'était prévu, dans la mesure où les crédits seront concentrés sur des objectifs bien choisis.

Il n'est pas davantage dans l'esprit ni du Gouvernement, ni des dirigeants de la nouvelle société de donner une préférence à la fabrication aéronautique sur la fabrication des engins. Là aussi, rêves, chimères et critiques qui ne sont point conformes à la réalité des choses.

Les instructions données sont formelles, et c'est même une des raisons de sa diversité : cette société a la possibilité de poursuivre la fabrication de tous les engins et appareils qui entrent dans son objet et de faire en sorte que ses exportations dans les différents domaines ne cessent de se développer.

Voilà ce que je puis dire de la concentration ; je suis persuadé que toutes les chances sont de notre côté.

Nous sommes fiers, aujourd'hui, des réalisations passées, de la fusion des compagnies de chemins de fer, de la fusion des sociétés avant exploité des réseaux d'électricité et de certaines autres fusions qui ont abouti à la constitution de sociétés nationales ayant, sinon le monopole, du moins une part importante dans l'activité économique et sociale du pays.

Je donne rendez-vous dans quelques années à tous les interpellateurs. Ils jugeront, je le crois, que la création de cette société nationale aura été la chance nouvelle donnée à la politique française des cellules, des engins et d'un certain nombre de fabrications annexes où nous pouvons réussir.

Le problème posé par la S. N. E. C. M. A. est, comme M. Fortuit l'a dit à juste titre, celui de la politique des moteurs. A certains égards, cette politique est plus difficile à définir et à appliquer.

Ce n'est pas un phénomène propre à la France. Nous en voyons des caractéristiques analogues dans d'autres pays. Mais il est vrai — et c'est pourquoi la S. N. E. C. M. A. a été constituée, pourquoi, au prix de bien des difficultés commerciales et industrielles, elle a été soutenue, et pourquoi nous continuons à mettre beaucoup d'espoirs dans cette société nationale — que la politique des moteurs est une politique très difficile.

Actuellement, peut-être, on peut penser qu'elle sera difficile au cours des prochains mois ; mais nous avons l'espoir d'une amélioration d'ici à un ou deux ans, en raison tant des efforts présentement accomplis que de ceux qui ont été faits ces dernières années et qui, finalement, trouveront ainsi leur récompense.

D'une manière générale, je puis dire, sans évoquer tout de suite le problème de la S. N. E. C. M. A., qu'il faut bien mesurer la différence qui existe entre moteurs à usage militaire et moteurs à usage civil, différence que l'on ne souligne pas assez.

S'agissant des moteurs à usage militaire, les industries sont les clientes d'un seul demandeur — l'Etat — et elles répondent, après discussion, aux exigences des techniciens et des états-majors.

Pour ce qui concerne les moteurs à usage civil, il en va différemment. Ce n'est point l'Etat qui définit leurs conditions de fabrication et leurs caractéristiques ; c'est le client, c'est-à-dire les compagnies de navigation, qui sont, à la différence de l'Etat, exemptes du souci prioritaire de développer une industrie nationale, mais qui sont préoccupées au premier chef d'avoir de bons moteurs, afin de concurrencer les compagnies étrangères.

Il n'est pas douteux qu'au cours de ces dernières années, parce que l'Etat avait de grands besoins et que l'habitude s'était établie, une priorité sans doute excessive avait été donnée, pour ce qui concerne l'industrie française, à la politique des moteurs à usage militaire, de sorte que, dans le domaine des moteurs à usage civil, nous avons été dépassés par les industries étrangères qui, grâce à de très grandes concentrations, disposaient de moyens financiers ou techniques considérables.

Il faut non point tourner la page mais, en tout cas, s'orienter désormais et orienter dans un autre sens l'industrie des moteurs, tant nationale que privée.

Nous n'aurons de véritable industrie des moteurs et, en particulier, la S. N. E. C. M. A. ne se développera que dans la mesure où seront fabriqués concurrentiellement les moteurs à usage militaire et les moteurs à usage civil, et où, en ce qui concerne les fabrications nationales, on améliorera ce qui existe, par exemple les moteurs de Turboméca ou le Larzac de la S. N. E. C. M. A. Simultanément, il faudra rechercher de nouveaux débouchés, aussi bien, d'ailleurs, dans l'aéronautique civile que dans d'autres domaines : naviplane, aérotrain, turbines à gaz, turbines industrielles.

C'est en ayant — comme, à certains égards, pour l'industrie aéronautique — la volonté de diversifier les fabrications que nous assurerons pour un lointain avenir, et pas seulement pour l'immédiat, la valeur de notre industrie nationale des moteurs, et en particulier celle de la S. N. E. C. M. A.

C'est en fonction de ces idées que je puis affirmer, mesdames, messieurs, que les mesures qui ont été prises, qui sont imposées par la réduction actuelle du plan de charge et aussi par les difficultés conjoncturelles, ne sont en aucune façon le renoncement à la politique des moteurs, encore moins un renoncement au soutien et au développement de la S. N. E. C. M. A.

Dans les efforts que nous consentons à l'égard des aviateurs civils, dans ceux que nous faisons nous-mêmes dans le domaine militaire, ou du point de vue de la coopération internationale, militaire ou civile, nous n'oublions jamais l'obligation où nous sommes, et où nous serons de plus en plus, de faire en sorte que les bureaux d'études des usines françaises de moteurs, notamment la S. N. E. C. M. A., soient assurés d'avoir du travail, en vue du développement des fabrications et des exportations.

Si nous connaissons actuellement des difficultés, dues aux événements passés et à la conjoncture présente, je puis donner l'assurance que les efforts sont faits pour que, parallèlement à notre politique de concentration et de développement de l'industrie aéronautique, soit élaborée une politique de développement de l'industrie française des moteurs à usage militaire ou civil.

Telles sont les explications que je voulais fournir aux quatre parlementaires auteurs des questions orales inscrites à l'ordre du jour de la présente séance, ainsi que — comme je l'ai dit — aux deux parlementaires qui m'ont plus récemment posé des questions sur le même sujet. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Fortuit, auteur de la première question.

**M. Jean-Claude Fortuit.** Monsieur le ministre, je me réjouis que vous ayez aujourd'hui répondu à la question orale que je vous avais posée, comme je me réjouis de la réponse que vous avez bien voulu apporter à ma question écrite du 6 mai dernier, relative à un sujet analogue, et qui a été publiée au *Journal officiel* du 27 septembre.

En revanche, je me réjouis un peu moins que vous ayez considéré les questions qui vous étaient posées comme étant à la fois pessimistes et critiques. J'avais, au contraire, le sentiment d'être objectif et interrogatif. En tout cas, je tenterai d'être positif aujourd'hui.

Les licenciements auxquels a procédé la S. N. E. C. M. A. confirment les craintes que j'avais exprimées et les inquiétudes ressenties par les organisations syndicales.

Heureusement, la conjoncture de l'emploi, notamment dans la région parisienne, est telle que ces licenciements n'auront qu'une faible incidence, et les mesures déjà prises permettront sans doute d'en atténuer les déplorables effets.

Le problème social et le problème du développement industriel ainsi posé sont liés. Vous l'avez d'ailleurs souligné à juste titre, monsieur le ministre. La situation tient, en effet, aux incertitudes qui régissent en ce qui concerne le plan de charge de notre industrie aéronautique et aux solutions que nous pourrions trouver pour mettre fin à de telles incertitudes.

En tout cas, l'absence d'une politique planifiée de l'industrie aéronautique est regrettable, d'autant plus que des traditions existent dans ce secteur. L'exemple des grands pays industriels modernes démontre, en effet, que les industries qui ont le plus de chances de succès sont celles qui ont le plus de traditions.

Nous devons donc promouvoir une véritable politique des moteurs. A cet égard, deux séries d'observations peuvent être présentées; elles concernent, d'abord, les programmes militaires, ensuite, les programmes civils.

Pour ce qui est des programmes militaires, la voie qui consiste à pousser le développement de l'Atar jusqu'au M. 53 paraît bonne.

Néanmoins, on peut manifester quelques appréhensions quant à l'avenir du moteur Larzac, d'une poussée de 1.000 kilogrammes. Il importe d'être vigilant, car ce moteur est utilisé pour la construction de l'avion pilote franco-allemand, et les états-majors ont actuellement tendance à accroître le volume de l'appareil, dans des conditions telles que le moteur actuel risque d'être trop faible.

**M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** Toutes précautions sont prises à ce sujet.

**M. Jean-Claude Fortuit.** Je vous remercie de cette précision, monsieur le ministre; j'en prends note avec plaisir, car le problème est particulièrement préoccupant.

Quant aux programmes civils, le Gouvernement doit être félicité d'avoir introduit la S. N. E. C. M. A. dans le secteur des grands moteurs, malgré les difficultés bien naturelles que l'on rencontre à cet égard.

En conséquence, la S. N. E. C. M. A. devra tenir compte de l'organisation du marché propre à ces moteurs civils et, en second lieu, on devra savoir en tirer parti, de telle sorte que la S. N. E. C. M. A. puisse également intervenir dans la réalisation de tous les grands programmes civils.

Cela dit pour l'avenir, il reste aujourd'hui que les incertitudes du plan de charge n'excellent pas tout à fait certaines lentes à prendre des mesures qui s'imposaient et qui s'imposent encore à la S. N. E. C. M. A.

Une société de progrès ne peut être une société fixiste; il faut en tirer les conséquences dans tous les domaines, et notamment sur le plan de la gestion de la S. N. E. C. M. A.

En tout cas, pour résoudre le problème qui se pose actuellement aux travailleurs de cette entreprise, il convient d'utiliser tous les moyens dont on dispose dans le cadre de la politique de l'emploi, de s'engager hardiment sur la voie de la conversion, d'adopter toutes les mesures de réemploi qui se révéleraient nécessaires et, le cas échéant, d'organiser les pré-retraites qu'il faudrait prévoir.

Il faudrait également aller jusqu'à la mise en place, si elle apparaissait nécessaire, d'une antenne spéciale de l'agence nationale de l'emploi à la S. N. E. C. M. A.

Enfin, si une action spécifique de reconversion et de formation professionnelle devait être engagée, un dossier sérieux devrait être constitué et des demandes précises devraient être déposées.

Nous pourrions alors faire en sorte que les hommes ne souffrent pas de l'évolution des structures, nous prouverons que c'est l'immobilisme qui est la cause du mal, et non pas le progrès, que nous vous demandons d'assurer.

**M. le président.** La parole est à M. Dardé, auteur de la deuxième question.

**M. Jean Dardé.** Monsieur le ministre, vous me permettrez de vous dire, en commençant mon bref propos, que ce débat sur les diverses questions orales qui vous ont été posées au sujet de l'avenir de l'usine Nord-Aviation des Mureaux vient un peu tard ou un peu tôt.

Un peu tard, parce que les problèmes de l'usine des Mureaux et de sa fusion ont suscité une grande inquiétude parmi tous

les responsables et les travailleurs de l'aéronautique. Car, depuis que vous avez annoncé vos intentions, des explications ont été données qui ont quelque peu éclairé les esprits.

Un peu tôt, parce qu'il est impossible, en cinq minutes, à la faveur d'une question orale sans débat, de traiter comme il convient de l'avenir de l'industrie aéronautique, et que nous devons attendre les débats budgétaires qui auront lieu dans quelques jours pour aborder le fond des choses.

Mais, monsieur le ministre, après vous avoir écouté attentivement, je dois vous dire que, selon nous, l'industrie aéronautique forme un tout, un tout qui est d'ailleurs à l'honneur de la France, comme des ingénieurs, des chercheurs et des ouvriers de ce secteur qui est capital pour l'économie nationale et qui, d'ailleurs, prouve chaque jour son dynamisme.

Nous n'acceptons pas qu'il soit porté atteinte à l'ensemble que forme l'industrie aéronautique française, car les activités des diverses usines sont complémentaires les unes des autres.

Toulouse doit demeurer la capitale incontestable de la recherche aéronautique et, vous me permettrez de le dire, des succès de cette branche.

Mais les usines implantées ailleurs, et notamment celle des Mureaux, revêtent, elles aussi, une importance indéniable. Dans cette commune proche de Paris, Nord-Aviation possède une affaire importante qui emploie de nombreux travailleurs de toutes catégories.

Nous avons craint, un moment, la suppression de cet établissement, mais vous venez de nous indiquer qu'il n'en était pas question et que la fusion permettrait de créer une unité industrielle plus forte, plus puissante à l'échelle européenne et internationale.

Voici donc pratiquement née la société nationale aérospatiale. Nous n'y sommes pas opposés, mais ici, comme dans toutes les actions commandées par le progrès économique, nous ne pouvons cacher notre appréhension, car c'est trop souvent le travailleur qui, à son niveau, fait les frais de l'opération.

Nous souhaitons donc, monsieur le ministre, que les effets de la réorganisation envisagée soient les meilleurs possibles pour l'industrie aérospatiale française et pour les travailleurs de cette branche.

Je m'en tiendrai là aujourd'hui sur cette affaire, me réservant d'intervenir plus longuement lors du débat budgétaire.

Prenant acte de votre réponse, je vous remercie des assurances que vous nous avez données, mais, ici comme ailleurs, le Gouvernement sera jugé sur ses actes et non sur ses promesses. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Feix, auteur de la troisième question. (Applaudissements.)

**M. Léon Feix.** Monsieur le ministre, je prends acte de vos déclarations, mais je ne vous étonnerai pas en vous disant qu'elles ne m'ont pas rassuré. Pourtant, je ne crois pas être pessimiste.

C'est pourquoi, compte tenu de l'importance du sujet, le groupe communiste vous demande d'ouvrir devant l'Assemblée, dans le plus bref délai possible, un véritable débat sur les problèmes de l'industrie aéronautique et de l'industrie aérospatiale.

Vous avez décidé de grouper en une société nationale aérospatiale les entreprises Nord-Aviation, Sud-Aviation et la S. E. R. E. B.

Nous sommes, nous, partisans de la fusion et d'une véritable réorganisation de l'ensemble de l'industrie aéronautique et aérospatiale.

Nous préconisons la mise sur pied, dans tous les secteurs clés de l'économie, de grandes unités modernes de production, dont l'essor technique et économique entraînerait l'ensemble de la branche d'industrie concernée. Cela correspond, estimons-nous, à l'intérêt national.

Nous sommes convaincus que, du point de vue de l'industrie aéronautique et de l'industrie aérospatiale, cela est parfaitement réalisable, grâce aux installations existantes, qui peuvent être améliorées et modernisées, grâce aussi aux ouvriers, aux cadres, aux ingénieurs, aux techniciens, aux chercheurs, dont les seuls noms de Caravelle et de Concorde attestent la haute valeur, et qui sont prêts à réaliser d'autres grandes œuvres, pour peu qu'on leur en donne la possibilité et les moyens.

Nous estimons que, pour atteindre vraiment la « taille internationale » — pour reprendre une expression fort usitée aujourd'hui — la fusion devrait concerner l'ensemble de la production civile et militaire française, y compris celle des grandes entreprises privées qui existent actuellement et celle des moteurs d'avion, ainsi que l'ensemble des études et l'ensemble des transports aériens.

Naturellement, une telle perspective ne peut, selon nous, se concevoir en dehors de la nationalisation. Non pas une similitudinalisation, du genre de celles auxquelles on procède main-

tenant, mais une véritable nationalisation à gestion démocratique, qui permettrait d'établir — ce qui n'a encore jamais été fait — un plan à long terme portant notamment sur l'aviation civile. Ainsi, l'Etat pourrait procéder à des investissements rentables, en même temps qu'il développerait l'élan créateur des ouvriers, ingénieurs et cadres.

Il y a six ans, monsieur le ministre — c'était le 15 novembre 1963 — le groupe communiste déposait une proposition de loi qui allait dans le sens que je viens d'indiquer. Ce n'est pas un hasard si, malgré notre insistance, elle n'est même pas venue en discussion devant la commission de la production et des échanges.

Vous avez déclaré — et le président directeur général de la Société nationale aérospatiale y a récemment insisté — qu'une partie du capital de la nouvelle société serait constituée de fonds privés. Cela ne saurait nous étonner, car cette façon de faire répond à l'orientation générale du Gouvernement auquel vous appartenez. Nombreux sont ceux qui, comme nous, considèrent que c'est là un premier pas vers une dénationalisation de fait.

Ce sera une bonne affaire de plus pour M. Dassault qui se livre à un véritable pillage des entreprises nationales, à la fois parce que les bureaux d'étude de ces dernières sont à sa disposition, et parce qu'il utilise largement, en sous-traitance, les usines nationalisées.

Faut-il rappeler que M. Dassault vient de recevoir 200 millions de l'Etat pour la mise au point de la cellule du bi-réacteur Mirage à flèche variable ? Il va bénéficier, en outre, de la décision de construire un prototype du Mercure II, à réacteur américain — soit dit en passant — financé à plus de 75 p. 100 par l'Etat, ce qui représentera pour celui-ci une dépense de 460 millions de francs jusqu'aux essais. Il est bien entendu que M. Dassault est le maître d'œuvre !

Quelles en sont les conséquences ? D'abord une aggravation des contraintes budgétaires pesant sur Concorde et Airbus, et donc un allongement des délais de leur mise au point et de leur construction, ensuite une forte dépendance par rapport au marché américain, puisque les séries envisagées ne seront réalisées que si le marché intérieur américain adopte cet appareil.

Mais M. Dassault ne sera pas le seul bénéficiaire de votre décision. Nous aimerions savoir, à cet égard, si, dans la société nationale aérospatiale, seront introduits des capitaux anglais, américains et ouest-allemands.

Et si, comme il est probable, la réponse est positive, quelle en sera la proportion ?

J'en arrive au dernier aspect que je veux évoquer dans ce très bref propos. Il a trait aux licenciements de personnel qu'entraîne votre politique.

Certes, il a été déclaré que la structuration n'entraînerait par elle-même aucune perte d'emplois. Mais il a été aussitôt ajouté que l'insuffisance de plans de charge pouvait avoir des conséquences différentes. Les travailleurs de l'aéronautique et de l'aérospatiale, qui ne sont en rien responsables de l'orientation essentiellement militaire donnée jusqu'ici à leur industrie, savent par expérience ce que parler veut dire.

En réalité, votre politique risque d'avoir des suites dramatiques pour des milliers d'ouvriers, techniciens et cadres qu'une campagne bien orchestrée vise à déconsidérer.

Le licenciement de 750 salariés de toutes catégories de la S. N. E. C. M. A. est annoncé, dont 40 p. 100 travaillant dans les services de la direction technique, c'est-à-dire aux études, ce qui constitue, non pas un soutien — comme vous l'avez indiqué — mais, sans aucun doute, une grave atteinte au potentiel de la société, et risque d'aboutir au démantèlement, voire à la disparition de l'industrie française du moteur.

La puissante manifestation de mercredi dernier, qui a groupé 6.000 travailleurs de la S. N. E. C. M. A., témoigne de l'indignation du personnel de cette grande entreprise.

D'autre part, une menace persistante de fermeture pèse sur l'usine de Sud-Aviation à Courbevoie et sur celle de Nord-Aviation, aux Mureaux.

Je prends acte, monsieur le ministre, de votre déclaration selon laquelle il ne s'agirait là que de craintes « artificielles », c'est votre mot. Mais vous avez ajouté que ces inquiétudes étaient « théoriques ». Alors puisque selon vous il s'agit de théorie, permettez-moi de vous poser de nouveau la question.

Quels sont vos projets concernant les deux usines dont je viens de parler, dont le potentiel humain et matériel est parfaitement adapté aux fabrications de pointe et doit donc permettre de les intégrer dans la restructuration que vous envisagez ?

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques remarques que nous voulions présenter.

Ce que veulent les travailleurs, ce n'est pas devenir de prétendus actionnaires de leurs entreprises. C'est, avant tout, aujourd'hui, être assurés de garder leur emploi dans leur

usine. Pour cela il convient de dégager les crédits nécessaires qui permettront de faire voler à bref délai Airbus, Concorde, le Breguet 941 et le S. N. 600 de Nord-Aviation.

Nous soutenons les revendications des travailleurs de cette industrie qui demandent l'augmentation de leurs salaires, la mensualisation des salaires pour tout le personnel, l'abaissement de l'âge de la retraite, l'extension des libertés syndicales, la formation, le perfectionnement du personnel d'une industrie en pleine évolution technique.

**M. le président.** Je vous prie de conclure, monsieur Feix !

**M. Léon Feix.** J'ai terminé, monsieur le président. Nous soutenons ces revendications avec la certitude qu'en s'élevant contre votre politique, les ouvriers, les techniciens, les ingénieurs et les cadres de l'aéronautique et de l'aérospatiale ne défendent pas seulement leurs légitimes intérêts matériels : ils sont d'authentiques défenseurs de l'intérêt national. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Luciani auteur de la quatrième question.

**M. Emile Luciani.** Monsieur le ministre, je vous remercie de la réponse que vous avez bien voulu nous faire.

Vous avez dit qu'il n'était pas question de réduire ou de supprimer l'activité des usines, quelle que soit leur position géographique ; j'en déduis que l'usine de Méaulte, qui est située à l'extrême Nord de notre pays, sera maintenue et je tiens à vous en exprimer ma satisfaction. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

**M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** Je présenterai trois brèves observations.

D'abord je prends acte du fait, fort important, que personne, en fin de compte, ne maintient ses critiques sur le principe de la concentration des industries de cellules. Je remercie l'Assemblée de cette approbation, en tout cas implicite.

En effet — je l'ai dit — la concentration est dans l'ordre des nécessités et il fallait bien, un jour, la décider.

Ma seconde observation a trait à la discussion qui a eu lieu avant cette séance et au sujet de laquelle M. Feix est intervenu : je veux parler de la prétendue volonté du Gouvernement de procéder à des dénationalisations.

Dans la mesure, faible, je pense, où M. Feix attend de ma part un apaisement, je lui dirai que le Gouvernement n'a l'intention ni de dénationaliser ni de généraliser les nationalisations.

Dans le cas qui nous occupe, c'est-à-dire celui de la société nationale aérospatiale, il a été clairement précisé que l'Etat gardait la liberté de décider et, pour cela, qu'il se réservait la majorité, non pas faible, mais écrasante des actions de cette société, de sorte que nul ne peut douter que le terme « société nationale » exprime la volonté de l'Etat d'assurer la responsabilité de la société aérospatiale.

J'ajoute qu'étant donné les extraordinaires aléas que présenterait la création d'une société privée dans ce domaine, je doute qu'un gouvernement puisse réussir dans une telle entreprise.

Ce que n'a pas dit M. Feix, c'est que si, pour la partie minoritaire du capital de la société aérospatiale aérospatiale, il est fait appel éventuellement à des fonds privés, cette partie minoritaire ne sera pas plus importante que celle dont bénéficie la S. N. E. C. M. A. pour son développement, pour son extension, pour sa capacité technique, c'est-à-dire 10 p. 100 de son capital provenant d'une société américaine, ce qui jusqu'à présent lui a été profitable sans nuire à sa liberté de choisir tel ou tel type de moteurs. En aucune manière — et par définition — l'avis de cette société privée n'est prioritaire.

Mais si ces 10 p. 100 ne permettent pas à la société américaine d'influer sur la décision, ils permettent, en revanche, de faire de la S. N. E. C. M. A. un interlocuteur européen valable.

Si pour la société aérospatiale nous parvenions au même résultat avec une faible participation, je ne vois pas pourquoi nous nous priverions d'un outil économique et technique sans aucune espèce de limitation à nos possibilités de commandement.

M. Feix a oublié aussi de dire, parce que ce n'est pas dans la ligne de sa doctrine (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République) qu'une partie du capital de la nouvelle société aérospatiale sera donnée au personnel et que, comme on le fait pour la régie Renault, on le fera pour d'autres sociétés où l'Etat est majoritaire.

**M. Léon Feix.** J'en ai parlé.

**M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** Vous en avez parlé mais pas pour approuver !

**M. Léon Feix.** Certes non ! Demandez leur opinion aux ouvriers !

**M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale.** Troisième observation que j'adresse à tous les membres de cette Assemblée autant qu'aux auteurs de questions : les travailleurs ne font pas les frais de cette opération.

Il est vrai que, pour la société aérospatiale comme pour toute affaire industrielle, le plan de charges comportera, suivant les moments, plus ou moins de commandes. Aux dires de M. Feix c'est un drame pour une société de cette nature de ne recevoir en commande que des matériels militaires. Or il faut bien voir que les matériels militaires assurent beaucoup plus que les matériels civils la permanence des commandes, car ils sont à la disposition de l'Etat et que plus nous orientons la société vers la construction de matériels civils, plus nous la plaçons dans la situation de ne recevoir des commandes que par à-coups. Dans toute activité vivante il est des moments de forte expansion et d'autres de moindre expansion qui ne peuvent pas être compensés par certains mouvements de personnels. Or, dois-je le répéter, la création d'une société aérospatiale qui couvre le plus grand secteur possible de l'industrie aéronautique française, répond aux efforts que nous avons entrepris depuis plusieurs années et que nous continuerons en faveur de l'industrie des moteurs. Ces efforts n'ont d'autre objet, dans la perspective de l'intérêt national d'ordre économique et d'ordre militaire, que de permettre aux travailleurs, qui en nombre considérable s'orientent vers les activités aérospatiales, de trouver en France des possibilités d'embauche, de travail, de promotion.

En d'autres termes, nous nous préoccupons de l'intérêt national, des exigences de l'économie française qui doit posséder une industrie des cellules et des moteurs à la hauteur de la compétition internationale d'aujourd'hui, mais nous nous préoccupons tout autant du sort des travailleurs d'aujourd'hui comme des travailleurs de demain.

C'est pourquoi nous essayons de faire en sorte que les structures des entreprises françaises aéronautiques qui construisent des cellules ou des moteurs permettent le développement d'une industrie qui emploiera un nombreux personnel auquel devra être assuré un niveau de vie croissant. La préoccupation sociale est donc au moins aussi présente à nos esprits que la préoccupation nationale. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

#### CRÉATION D'UNE SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE ET D'UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE DANS LE SECTEUR AÉRONAUTIQUE

**M. le président.** M. Cermolacce attire l'attention de M. le ministre des transports sur les faits suivants : 1<sup>o</sup> sous l'égide du ministère des transports (secrétariat général à l'aviation civile), il serait question de créer une société d'économie mixte Sofre-Avia avec le concours de plusieurs banques et de l'aéroport de Paris. Cette société chargée de prospecter, de centraliser et de coordonner les possibilités d'intervention française à l'étranger, dans le secteur aéronautique, apportera aux administrations et organismes étrangers de l'aviation civile l'expérience et la caution des services français de l'aéronautique tant pour les installations au sol que pour les moyens d'exploitation (équipements nécessaires à la navigation aérienne et météorologique). Tout en faisant appel aux moyens techniques et au personnel spécialisé des services de l'aviation civile française, cet organisme disposera d'un personnel peu nombreux et permanent. 2<sup>o</sup> Dans le cadre du C. N. E. X. O., les sociétés Doris et Bertin auraient été contactées pour mettre sur pied une société privée qui, utilisant les études, les méthodes, les personnels et les matériels de la météorologie nationale, revendrait aux usagers maritimes des prévisions de navigation météorologique dites de route optimum. En conséquence, il lui demande s'il ne considère pas : 1<sup>o</sup> que les sociétés envisagées vont à l'encontre des remarques faites dans le dernier rapport de la Cour des comptes en ce qui concerne les sociétés d'études ; 2<sup>o</sup> qu'il s'agit là d'un véritable démantèlement d'un service public, en soustrayant de ses activités, au bénéfice du secteur privé, celles qui sont particulièrement rentables.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement.

**M. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement.** La constitution de la société Sofre-Avia répond à un besoin exprimé depuis longtemps.

En effet, les services du ministère des transports étaient, dans le domaine de l'aviation civile, fréquemment sollicités pour intervenir à l'étranger et y apporter leur technique et la caution de leur expérience.

Or, il n'existe pas d'organisme pouvant remplir cette mission, laquelle exige, vous le savez, des spécialistes qu'on ne trouve que dans l'administration.

D'autre part, les interventions qu'il s'agit de faire à l'étranger n'entrent pas dans le cadre normal des activités d'un service public français, compte tenu notamment des aspects commerciaux qu'elles comportent nécessairement.

C'est pourquoi il a été décidé de créer une société d'économie mixte, associant dans son capital l'Etat, pour 40 p. 100, et les établissements financiers qui apportent leur réseau de prospection et les nombreux moyens d'intervention dont ils disposent à l'étranger.

Cette société, née le 1<sup>er</sup> août 1969, exerce d'ores et déjà son activité en Algérie, en Libye, au Maroc, en Tunisie et en Syrie et elle a engagé des négociations dans différents pays d'Amérique latine, en Espagne et au Laos.

Dans ces conditions, il est difficile de parler de démantèlement d'un service public car il s'agit, au contraire, d'une conjonction des efforts publics et privés en vue d'une plus grande efficacité dans un domaine qui présente un intérêt certain pour la collectivité nationale.

L'analyse du rapport de la Cour des comptes, que vous avez évoqué dans votre question, monsieur Cermolacce, montre également qu'aucune des critiques ou observations qui y sont contenues ne peut, en fait, s'appliquer à la société Sofre-Avia.

La Cour des comptes n'a d'ailleurs nullement entendu condamner le principe des sociétés d'économie mixte, mais seulement les modalités de réalisation ou de fonctionnement de certaines d'entre elles, au nombre desquelles il n'y a pas de raison, étant donné ce que je viens de vous dire, de compter la société Sofre-Avia.

Dans la deuxième partie de votre question, vous avez, monsieur le député, traité du routage optimal des navires. Celui-ci fait appel, vous le savez, à un ensemble de techniques, conjuguant des informations météorologiques et océanographiques en vue de choisir la route assurant au navire la traversée la meilleure sur le plan de la rapidité, de la sécurité et de la rentabilité.

Ce problème n'est pas de la compétence directe du C.N.E.X.O., mais il est étudié par les services du ministère des transports, c'est-à-dire le secrétariat général de la marine marchande, et la météorologie nationale qui relève du secrétariat général à l'aviation civile.

Mais je dirai que la création d'une société, privée ou non, qui diffuserait les informations de routage est tout à fait prématurée. L'objectif de l'administration consiste, pour l'instant, à étudier le routage des navires sur le plan des avantages techniques et économiques, en analysant les méthodes possibles et les moyens à mettre en œuvre.

Les résultats de cette étude, qui est menée en collaboration très étroite avec les services de la météorologie nationale, devront permettre de juger de l'intérêt de l'implantation en France d'un bureau de routage des navires.

Il est certain que l'administration ne peut exécuter elle-même ce genre d'étude, dont la réalisation exige un grand nombre d'experts, voire des moyens d'expérimentation dans des domaines aussi variés que l'hydrodynamique et les transmissions d'informations.

Par ailleurs, la formation et l'entretien d'une équipe spécialement constituée et qui ne serait pas assurée d'avoir un travail à temps plein coûterait, vous le comprenez, beaucoup plus cher que la passation d'un marché d'étude d'importance limitée.

Tout en dirigeant l'étude et en contribuant à son exécution, l'administration s'appuie donc sur la société Doris, dont il convient d'ailleurs de rappeler qu'elle a pour actionnaires aussi bien des sociétés nationales ou des sociétés d'économie mixte que des groupes privés. Cela étant, les résultats de l'étude seront la propriété de l'Etat qui en disposera pleinement.

D'autre part, si l'étude concluait à l'intérêt de créer en France un bureau de routage des navires, il appartiendrait alors aux pouvoirs publics de déterminer la forme de ce bureau, son rattachement et, d'une manière générale, ses conditions optimales d'implantation et de fonctionnement. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai écouté très attentivement les réponses qui viennent d'être données à mes questions. Ma question avait pour objet d'élever une vive protestation et de souligner comment dans ce secteur de l'aviation civile s'effectue le démantèlement de ce service public, car, contrairement aux principes de monopole et d'unité affirmés par l'ordonnance du 2 novembre 1945, la météorologie nationale a vu se multiplier et s'aggraver les atteintes au service public au cours des dernières années.

Faute de donner à la météorologie nationale une organisation appropriée à ses besoins, des tentatives pour remettre en cause son caractère public apparaissent périodiquement. En matière

d'assistance, c'est la tentative de réalisation, en 1963, d'une gestion privée parallèle, sous couvert de la Société météorologique de France.

Il était indiqué ce qui suit : « Nos effectifs budgétaires et la charge que nous imposent la sécurité et la protection de l'aéronautique nous interdisent, la plupart du temps, de donner satisfaction à des demandes émanant d'autres administrations, d'autres services publics ou parapublics. »

On faisait donc appel à « l'initiative individuelle », aux « bonnes volontés qui existent parmi les membres de la société », dont le président, ancien secrétaire général à l'aviation civile, ancien directeur d'Air-Inter, précisait :

« J'ai essayé de favoriser l'activité extérieure des services de la météorologie et, par voie de conséquence, leurs recherches, par l'intermédiaire d'une société d'études qui constituerait le relais avec des intérêts privés. Il ne m'a pas encore été possible de mettre sur pied l'organisme que je comptais vous présenter. »

Enfin, un rapport de la commission présidée par le directeur de l'aéroport de Paris considérerait ainsi le destin du service de la météorologie : la partie intéressant l'infrastructure aéronautique resterait sous la dépendance du secrétariat général à l'aviation civile ; la partie recherche serait traitée à l'échelon ministériel, au sein d'une direction horizontale ; et le secteur assistance pourrait donner lieu à la constitution d'un office probablement conçu sous la forme d'une société d'économie mixte.

C'est ce qui vient en somme de se faire sous votre égide, avec la constitution de la société Sofre-Avia.

Dans la luxueuse brochure publicitaire qui nous a été distribuée, il est précisé que cette société est apte à faire bénéficier les organismes étrangers de l'aviation civile de l'expérience des services techniques français et de l'assistance des grandes banques qui y participent.

Si les banques sont partie prenante, ce n'est certes pas par philanthropie. Quant à l'expérience des services techniques, comme moins d'une dizaine de météorologistes seront chargés de prospecter les marchés, la société ne jouera que le rôle d'intermédiaire, le travail étant pratiquement effectué, comme actuellement, par le personnel de la météorologie nationale dans les domaines les plus divers : réception de matériel, mise au point et études d'appareils, soit pour des services particuliers, soit pour des services météorologiques étrangers.

Ainsi la météorologie nationale n'en tirera aucun bénéfice, même compte tenu du temps passé à la manipulation, à la mise au point et au conditionnement. Elle assurera donc un service bénévole.

De larges horizons sont ainsi ouverts à la Sofre-Avia, et aux banques qui la soutiennent.

En ce qui concerne le C. N. E. X. O. et s'agissant des prévisions de navigation météorologiques dites de routage optimal, conformément au processus prévu, un bureau d'études a été créé et des essais ont eu lieu avec plusieurs navires, dont le *Pasteur*.

Trois étapes étaient fixées, les deux premières sous l'égide de la marine marchande.

Les deux premières étapes sont remplies et les essais ont été concluants, ce dont on se doutait. Reste l'autre phase, où nous retombons dans le problème précédent, celui de l'exploitation du travail de la météorologie nationale par un intermédiaire, au plus grand profit de celui-ci.

Ajoutons que depuis longtemps la méthode est élaborée et améliorée en service normal « prévision marine ». En fait, cette société bénéficiera des études et des travaux de la météorologie nationale.

Était-il besoin d'un service privé pour assurer le service « prévision marine » ? Nous ne le pensons pas. La météorologie nationale est capable d'en assurer le bon fonctionnement.

Pourquoi les systèmes étrangers, par exemple celui de la Grande-Bretagne, qui assure le *ship routing* pour la Cunard directement du service central météorologique, sans intermédiaire, ne seraient-ils pas applicables en France, en liaison avec les services de navigation des compagnies maritimes ?

Pourquoi, sinon que la recherche du profit au détriment de l'intérêt général devient une règle constante ?

C'est ainsi d'ailleurs que, pour l'aménagement du Languedoc-Roussillon, on trouve, comme par hasard, un des promoteurs de l'affaire dont je viens de parler, qui a été chargé, par la mission interministérielle pour l'aménagement du littoral, de procéder à une étude de prospection, pour la navigation de plaisance, sur la prévision de la mer adaptée à ce genre de navigation dans le golfe du Lion.

Que peut-on en déduire, sinon que la météorologie nationale, court-circuitée, sera pratiquement mise en demeure de fournir les moyens nécessaires à l'exploitation du plan envisagé pour l'assistance aux plaisanciers ?

Alors que la météorologie nationale devrait être consultée en priorité, on la considère, là encore, « comme une somme de moyens » fournie gratuitement par le budget de l'Etat, pour satisfaire des intérêts privés.

De telles mesures sont condamnables. C'est ce que d'ailleurs révèle le rapport de la Cour des comptes, qui souligne la tendance de l'Etat à confier à des industries privées des tâches d'intérêt général et qui exprime, de ce fait, les plus vives réserves.

Au lieu de démanteler ce service, de refuser à cette entreprise nationale les crédits nécessaires à son fonctionnement, au recrutement de personnel titulaire et à l'amélioration de la carrière de ses agents, tout devrait être mis en œuvre pour conserver à la météorologie nationale un monopole d'Etat et lui donner son véritable caractère scientifique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La séance réservée par priorité aux questions orales est terminée.

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à seize heures dix, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1970 (n° 822). (Rapport n° 835 de M. Sabatier, suppléant M. Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Services du Premier ministre (*suite*) :

Section IX. — Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité.

Section I. — Services généraux : crédits concernant la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

(Annexe n° 25. — M. Ansquer, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome XII, de M. Duval, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Affaires sociales.

Travail, emploi et population.

(Annexe n° 7. — M. Griotteray, rapporteur spécial ; avis n° 836, tome V, de M. Herman, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Services du Premier ministre (*suite*) :

Section III. — Départements d'outre-mer.

(Annexe n° 28. — M. de Rocca-Serra, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome XIII, de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 840, tome IV, de M. Sablé, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à seize heures dix minutes.*)

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,*

VINCENT DELBECCHI.