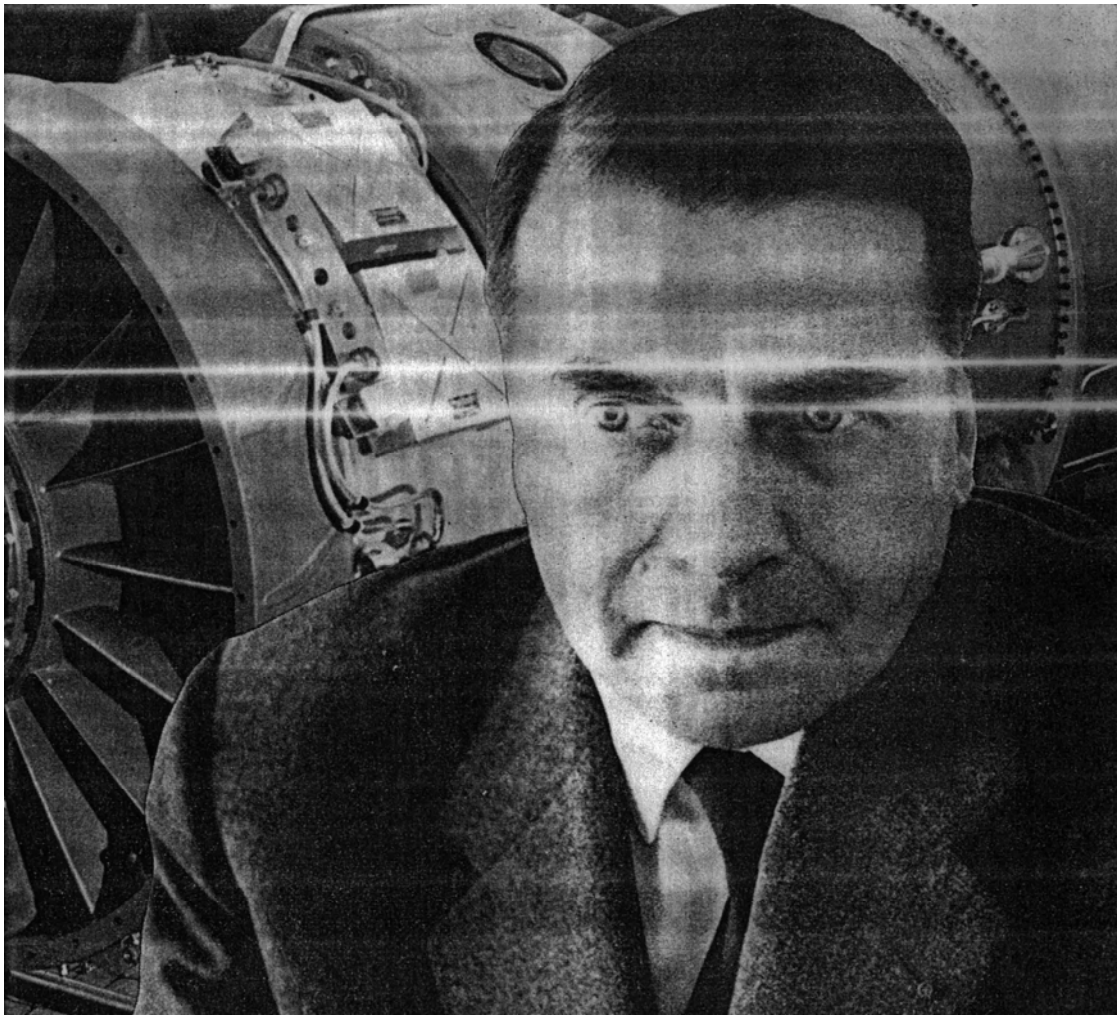
L'Entreprise, n° 199, 1959, pp. 28-31

HENRI DESBRUERES

Président directeur général de la SNECMA

« Des accords pour renforcer notre position en Europe »



« Vous savez que la S.N.E.C.M.A. s'était spécialisée jusqu'à présent dans l'étude et la fabrication de réacteurs moyens de la famille des *Atar*, destinés essentiellement aux intercepteurs et avions légers. A partir du moment où le gouvernement décidait de constituer une force de frappe et de lancer un programme de bombardiers moyens — fixant son choix sur le *Mirage IV*— il fallait nécessairement recourir à des réacteurs plus puissants. Mais étudier et réaliser un tel moteur aurait demandé six années et des sommes considérables. Or les besoins de l'Armée de l'Air doivent être satisfaits dans trois ans... La solution consistait donc à se tourner vers les constructeurs étrangers et à choisir le moteur se rapprochant le plus des objectifs fixés. D'où notre accord récent avec Pratt & Whitney concernant son réacteur J. 75. »

Henri Desbruères parle d'une voix calme et mesurée. Chez cet homme aimable, de haute stature, la maîtrise de soi tempère une nature passionnée. Passionné, l'ingénieur général de l'Air Desbruères — ancien élève de Polytechnique et de Sup. Aéro — l'est en effet depuis l'âge de six ans : pour l'aéronautique. C'est en 1913, au cours d'une fête de village où ses parents l'avaient emmené, qu'il vit un avion pour la première fois...

Le président-directeur général de la S.N.E.C.M.A. explique alors comment le choix s'est porté sur le J. 75 fabriqué par le premier constructeur de réacteurs américains, Pratt & Whitney — division « moteurs » de l'United Aircraft — et précise que la S.N.E.C.M.A. se propose de l'améliorer pour le faire passer d'une poussée de 12 000 kilogrammes à 14 000 ou davantage. « Nous avons donc acquis la licence de fabrication, mais ceci dans le cadre d'un accord technique avec la Pratt & Whitney Co., signé au début du mois. Car c'est une collaboration durable qui s'établit entre nos deux sociétés. L'acquisition de

© 2009 – LARHRA/ISH – ANR Patrons de France - http://www.patronsdefrance.fr

la licence se traduit d'ailleurs financièrement par l'octroi d'une participation au capital. Approuvée par les ministères compétents, celle-ci représentera 10,9 % du nouveau capital. Actuellement de 5 449 millions, celui-ci va, en conséquence, être augmenté. Les deux parties se sont notamment engagées à se réserver en priorité les licences de fabrication de leurs réacteurs et à mener leurs études et recherches en étroite relation » .

Et, comme pour parer à une objection possible, Henri Desbruères poursuit : « La S.N.E.C.M.A. est une société nationale, certes, mais son statut est privé et cette participation cadre exactement avec la politique dont le Ministre des finances s'est fait récemment le porte-parole aux États-Unis. Cette collaboration avec Pratt & Whitney implique pour la S.N.E.C.M.A. une orientation nouvelle : nous chercherons à faire appel à une clientèle civile, et notre but est de réaliser le tiers de notre chiffre d'affaires — le montant total de nos ventes a été de 34.4 milliards en 1958 — en fournitures privées ».

Henri Desbruères appartient à cette catégorie de *managers* qui n'ont d'autre objectif que l'oeuvre à réaliser. Et, contrairement à une opinion quelque peu répandue, il considère qu'une société nationale, pourvu qu'elle ne soit pas étatisée, peut mettre l'homme dans des conditions très favorables pour créer et agir. Aussi est-ce avec un réel plaisir qu'il parle de cette ouverture nouvelle sur le marché civil, soulignant que c'est le J. 75, légèrement modifié, qui va équiper les transcontinentaux Boeing 707 et Douglas DC 8[1].

C'est d'ailleurs une caractéristique de la « famille Pratt » de très bien s'adapter aux besoins civils et d'être relativement peu exigeante en combustible. Si la S.N.E.C.M.A. ne se met pas à fabriquer ce type de réacteur civil dont la livraison est actuellement en cours aux Etats-Unis, elle pourra du moins en fournir les pièces de rechange, approvisionnant ainsi les compagnies françaises et européennes. « Un accord vient déjà d'être passé avec Air-France, qui a commandé 17 Boeing 707, pour assurer la révision générale de ces réacteurs. Celle-ci s'opérera dans l'usine de Billancourt, Kellerman continuant de fabriquer les *Atar* et se lançant dans la production des J. 75 militaires dont chacun demandera deux fois plus de travail qu'un *Atar* 9. Billancourt, spécialisée dans la construction des moteurs à pistons, voyait son activité décroître progressivement : la fabrication des moteurs *Hercules* (licence de la firme britannique Bristol) est en voie d'achèvement. Ce qui est vrai pour Billancourt l'est d'ailleurs un peu pour toute la société, car, malgré le succès technique des *Atar* 8 et 9, l'avenir apparaissait assez sombre par suite des restrictions des programmes militaires. L'accord passé avec Pratt & Whitney vient donc remplir de nouveau nos plans de charge : nous pouvons faire travailler nos 9 500 ingénieurs, techniciens et ouvriers, et comme je vous le disais tout à l'heure, plus uniquement à des fins militaires... Cet accord s'étend d'ailleurs au J. 57 à compresseur axial, moins gros que le J. 75, et dont Pratt met actuellement au point une version non militaire à laquelle nous nous intéressons. Il n'est pas impossible que la Supercaravelle soit un jour équipée de réacteurs dérivés de ce moteur. Ce ne sont donc pas seulement des pièces de rechange qui pourront être fabriquées pour l'aviation civile, mais aussi des réacteurs complets ».

Ainsi, une nouvelle fois, Henri Desbruères, que l'on considéra comme le directeur de la « dernière chance » lorsqu'il prit, il y a dix ans, la barre de la S.N.E.C.M.A. sur le point de sombrer, remet à flot l'entreprise qu'on lui a confiée. Catholique convaincu, influencé par les réunions du Réarmement Moral, il sait tout le prix qu'il faut accorder à l'aspect humain des problèmes. Souvent obligé dans le passé d'appliquer malgré lui des mesures d'austérité, il a le souci constant d'assurer du travail à l'ensemble de son personnel.

« Cet élargissement de nos activités grâce à un accord qui ne peut que profiter à la S.N.E.C.M.A., sans l'asservir, nous permettra en outre de développer des techniques dans lesquelles nous avions une position d'avant-garde. Je pense en particulier au système du déviateur de jet qui devrait faire l'objet de larges utilisations sur les appareils civils. Nous en avions d'ailleurs cédé la licence à Bristol et à l'Aerojet, en 1954. En ce qui concerne les moteurs fusées — ou propulseurs à poudre— nous allons passer prochainement un accord d'assistance technique avec une grande firme mondiale. Ce domaine encore peu exploré est sans nul doute un secteur d'avenir. Simultanément, la S.N.E.C.M.A. intensifiera ses recherches et ses fabrications expérimentales dans le secteur des turbines à gaz industrielles, de l'électronique, de l'atome, et, enfin, dans celui du décollage vertical. Vous avez pu voir samedi dernier au Salon de l'Aéronautique le *Coléoptère*, dernière version de l'*Atar Volunt* ».

Foncièrement optimiste et confiant en l'avenir aéronautique, Henry Desbruères est un chaud partisan de l'intégration européenne. Il se rend compte qu'avec le support américain, la position de la S.N.E.C.M.A. se trouve renforcée non seulement sur le plan français mais aussi en Europe. C'est ce qu'ont parfaitement compris les Américains qui, désireux de « se placer » sur le marché européen, choisirent la société nationale qu'il préside. « Sombre hier, notre horizon s'éclaire aujourd'hui. Le degré d'éclairement sera naturellement fonction de la loi-programme qui devrait être promulguée avant l'automne, fixant notamment le nombre des *Mirage IV* et, partant, des J. 75 améliorés que nous aurons à fabriquer. Mais, d'ores et déjà, on peut affirmer que les horizons nouveaux qui s'offrent à la S.N.E.C.M.A. permettent de mieux augurer de ses lendemains. » Fin.

[1] Cf *Entreprise* n° 164 du 5 Octobre 1958 « Le monde vient de rétrécir de 40 % ».

© 2009 – LARHRA/ISH – ANR Patrons de France - http://www.patronsdefrance.fr