



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PARLEMENTAIRE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

8^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

(118^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du samedi 12 décembre 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE

1. **Rappel au règlement** (p. 7261).

M. Bernard Deschamps.

M. Guy Ducoloné.

Suspension et reprise de la séance (p. 7261)

2. **Transformation de la Régie nationale des usines Rensult en société anonyme.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 7261).

Question préalable de M. Joxe : MM. Jean Le Garrec, Georges Hage, Bernard Deschamps.

Rappel au règlement (p. 7278)

MM. Pierre Descaves, le président, Georges Hage.

Reprise de la discussion (p. 7278)

M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production. - Rejet, par scrutin, de la question préalable.

Rappel au règlement (p. 7280)

MM. Guy Ducoloné, le président.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

3. **Ordre du jour** (p. 7281).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENT DE M. PHILIPPE MESTRE,
vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

RAPPEL AU RÈGLEMENT

M. Bernard Deschamps. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Bernard Deschamps, pour un rappel au règlement.

M. Bernard Deschamps. Ce matin, pendant l'intervention de M. Ducoloné, Mme Hoffmann a fait part à notre assemblée des brutalités policières qui étaient intervenues quelques minutes auparavant au 126, rue de l'Université, à l'entrée même de l'Assemblée nationale. A ce sujet, Mme Hoffmann vous a d'ailleurs interrogé, monsieur le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Depuis lors, nous avons appris dans quelles circonstances ces brutalités étaient intervenues.

Il s'agissait d'une délégation pacifique, composée d'une trentaine de travailleurs de chez Renault, porteurs de milliers de signatures contre le nouveau statut actuellement en discussion. Un certain nombre de ces personnes avaient accompagné Mme Hoffmann et moi-même dans les locaux du groupe communiste, pour y porter leur pétition.

Alors que Mme Hoffmann accompagnait ces quelques personnes, la police, sans prévenir, brutalement, est intervenue, absolument sans raison ! Il y a des blessés.

Monsieur le président, monsieur le ministre, cela est particulièrement grave et tout à fait intolérable ! D'autres récentes interventions de la police, à Amiens, se sont terminées par un meurtre.

Nous ne tolérerons plus de telles brutalités, qui posent un problème grave sur le plan de la démocratie. Cette démocratie, soit dit en passant, monsieur Borotra, vous l'avez niée en contestant la valeur de la consultation organisée par le syndicat C.G.T. J'en profite d'ailleurs pour vous rappeler la proposition de M. Ducoloné d'organiser une consultation sur ce projet de loi, sous le double contrôle des organisations syndicales et de la direction.

Vous niez la démocratie et vous portez atteinte aux libertés !

Permettez-moi d'ajouter, monsieur le président, que ces faits posent aussi un problème particulièrement grave pour la représentation nationale, car ils mettent en cause la liberté des parlementaires de recevoir des délégations dans l'enceinte de l'Assemblée.

Il est absolument intolérable que la police se soit comportée de cette façon !

La séance de ce matin s'est terminée sans que vous apportiez, monsieur le ministre, une réponse aux questions de Mme Hoffmann. Nous attendons votre réponse. La police n'est-elle pas aux ordres de votre gouvernement ?

Monsieur le président, qu'en est-il de la liberté des parlementaires de recevoir, sans qu'elles soient agressées, des délégations à l'Assemblée nationale ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Guy Ducoloné.

M. Guy Ducoloné. Monsieur le président, vous présidiez ce matin et j'étais à la tribune lorsque nous avons appris ces incidents. J'ai laissé alors le temps à M. le ministre de

répondre aux questions de Mme Hoffmann. Il n'a pas désiré y répondre. Le désire-t-il maintenant ? M. le ministre me fait signe que non.

Dans ces conditions, monsieur le président, je vous demande une suspension de séance d'une demi-heure environ pour réunir mon groupe afin de tirer les conséquences de l'attitude du Gouvernement.

M. le président. Je vous accorde une vingtaine de minutes.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures dix, est reprise à quinze heures trente-cinq.*)

M. le président. La séance est reprise.

2

TRANSFORMATION DE LA RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT EN SOCIÉTÉ ANONYME

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme (n° 1000, 1093).

Ce matin, l'Assemblée a rejeté l'exception d'irrecevabilité.

M. Bernard Deschamps. Le ministre doit répondre !

M. le président. M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés opposent la question préalable, en vertu de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Jean Le Garrec.

M. Bernard Deschamps. Le ministre doit répondre sur les brutalités policières ! Monsieur le ministre, il faut répondre !

M. Jean Le Garrec. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, mes chers collègues, il me revient la responsabilité de défendre, au nom du groupe socialiste, la question préalable au titre de l'article 91, alinéa 4, de notre règlement : il n'y a pas lieu à débattre sur ce projet qui est inutile, inopportun, irréaliste. Vous qui adorez, monsieur le ministre, les procédés mnémotechniques, voilà une formule qui vous conviendra fort bien : les « 3 I ».

Chacun de ces termes suffirait à justifier une question préalable. Leur addition va convaincre la majorité qu'il est de son intérêt de voter cette question préalable. Je dois dire d'ailleurs que ce serait la voie de la sagesse et ce serait aussi, d'une certaine manière, aider le Gouvernement, qui s'est lancé avec imprudence dans cette aventure. Vous pourriez ainsi, monsieur le ministre, retirer votre projet sans perdre la face. Je comprends que votre souci de ne pas perdre la face soit important pour vous. Nous le voyons bien, le Gouvernement hésite, ne sait trop comment faire pour se sortir de ce mauvais pas. La preuve en est, et je dois le dire en pesant mes mots, la scandaleuse organisation de ce débat : un texte qui vient, puis qui ne vient pas, qui est retiré, qui revient. Je dirai même mieux : dans ce débat organisé ce samedi au temps un peu gris de décembre, il y a quelque chose de quelque peu inconvenant. Etant donné le rôle historique qu'a

joué Renault, son apport à l'économie nationale, le rôle des salariés, nous aurions dû, vous auriez dû donner à ce débat une publicité, une place que Renault méritait.

Il est bien évident que notre rôle, vous le savez bien, n'est pas d'aider le Gouvernement. Ce n'est pas notre vocation. Mais si nous pensons que la sagesse est de retirer ce projet qui est contraire à l'intérêt national, contraire à l'intérêt des salariés, nous vous tendons volontiers cette perche à la condition qu'il ne s'agisse pas pour vous d'utiliser ce moyen pour de médiocres calculs de tactique parlementaire. Ce serait la voie de la sagesse. Je crois que vous auriez intérêt, et la majorité aussi, à nous suivre.

Il est vrai d'ailleurs que les arguments ne manquent pas. Je disais : projet inutile, inopportun, irréaliste.

Inutile, M. Philippe Bassinet, avec beaucoup de talent, beaucoup de maîtrise du dossier, en a fait ce matin la démonstration. Je dirai d'ailleurs que l'argumentation est tout entière contenue dans le rapport de M. le rapporteur. Les difficultés de Renault sont réelles. Nul ne les nie. Nous les avons connus. Nous nous sommes efforcés d'y apporter une solution. Elles sont dues à de nombreuses raisons qui ont eu un effet cumulatif. Chacun peut mesurer et connaître ces raisons : une industrie automobile qui vient de connaître d'importants bouleversements, une grande instabilité de cette industrie, une concurrence accrue entre les constructeurs et les nouveaux pays ayant fait irruption dans le monde économique et industriel, qu'il s'agisse du Japon ou de la Corée.

D'où, monsieur le ministre, comme pour toutes les industries de grande consommation, qui jouent pourtant un rôle clé dans l'équilibre économique et l'équilibre industriel des pays développés, une fragilité permanente, liée à un développement dans des conditions de concurrence internationale mortelles pour ceux qui n'y sont pas préparés. C'est un schéma valable non seulement pour l'automobile, mais aussi pour toutes les industries de grande consommation.

D'où la triple nécessité qui s'impose à ces entreprises : une rigueur dans la gestion des moyens ; un apport suffisant de l'actionnaire permettant de faire face à une course technologique permanente ; mais aussi, et cet aspect n'est pas négligeable, une transformation du *process* de production. Vous savez bien, monsieur le ministre, que nous sommes entrés dans l'après-taylorisme et l'après-fordisme.

Si l'on analyse, à l'expérience de l'histoire récente, cette triple nécessité, on s'aperçoit - et mon rôle n'est pas de porter un jugement de valeur - que l'entreprise n'a probablement pas été aussi rigoureuse que nécessaire dans la gestion de ses moyens, qu'elle n'a peut-être pas mesuré à temps l'obsolescence de certains modèles et l'effet de la formidable concurrence internationale qui était en train de naître.

On mesure aussi que l'Etat actionnaire n'a pas fait son métier, tout au moins jusqu'en 1981.

On constate enfin que la transformation du modèle industriel, qui est un impératif fondamental pour notre pays, n'a pas été effectuée à temps chez Renault, même si la régie était dans ce domaine moins en retard que bien des entreprises.

Je ne développerai pas longuement les deux premiers points, me réservant d'insister davantage sur le troisième. Cependant, on voit très bien que le rôle de M. Besse, dont je tiens à saluer la mémoire, était aussi difficile qu'important puisqu'il a dû, en 1985, à la demande expresse du gouvernement de M. Fabius, prendre en compte des retards cumulés...

M. Jean-Paul Séguela. Cinq ans de retard !

M. Jean Le Garrec. Non, vingt ans de retard et une insuffisance notoire jusqu'en 1981.

M. Michel Colnat. Cinq ans !

M. Jean Le Garrec. Cette réaction, hélas ! trop tardive, dont nous avions perçu la nécessité dès 1982 et dessinée les contours dès 1983, il nous a été donné la responsabilité de la mettre en œuvre.

S'agissant de la deuxième nécessité, l'insuffisance du rôle de l'Etat actionnaire est parfaitement analysable à partir des chiffres :

Apport net de l'Etat, 558 millions de francs dans les années soixante ;

Apport net de l'Etat, 1 milliard 421 millions dans les années soixante-dix ;

Apport net de l'Etat, 11 milliards 627 millions dans les années quatre-vingts.

La réaction est donc venue, à l'initiative des gouvernements Mauroy et Fabius. Votre rapporteur le dit lui-même : une meilleure responsabilité s'affirme depuis 1984-1985. En revanche, l'histoire retiendra l'extraordinaire responsabilité des gouvernements Giscard-Chirac, Giscard-Barre, qui n'ont pas su faire l'analyse des conséquences des deux chocs pétroliers, et particulièrement du second, qui n'ont pas su non plus mobiliser les moyens permettant aux grandes entreprises de s'adapter à une conjoncture internationale modifiée, à des données technologiques évolutives et à une concurrence mortelle pour ceux qui ne savent pas y faire face.

M. Willy Diméglio. A cette époque, vous avez nié les conséquences du choc pétrolier !

M. Jean Le Garrec. Avec la nomination de Georges Besse, les moyens sont donnés, la mobilisation de l'entreprise est engagée. Les résultats améliorés, les résultats positifs de Renault pour 1986 et pour 1987, quoique fragiles encore, sont bien la résultante de cette volonté politique et de cette volonté industrielle.

Sur la troisième nécessité que j'ai mise en évidence, je m'attarderai plus longuement, car le groupe socialiste y voit une donnée fondamentale. Transformer les conditions de production, transformer le *process* de production, sortir du modèle taylorien, sortir du modèle fordiste, c'est une exigence fondamentale pour l'industrie moderne.

Et pourtant, lorsque nous avons engagé, sur le plan législatif, par la volonté du gouvernement Mauroy, les grandes transformations qui aidaient à cette mise à jour du modèle industriel français, qu'il s'agisse de la loi sur la démocratie économique, votée en 1983, ou des lois Auroux, dont la mise en place a été amorcée dès 1982, nous l'avons fait contre vous, monsieur le ministre - car on se rappelle l'importance de votre rôle personnel - contre votre dénigrement, contre votre incompréhension, contre votre volonté politique. Cela aussi, l'histoire le retiendra !

Pour notre part, nous avons compris qu'il fallait donner un coup d'accélérateur, que cette tâche revenait au pouvoir politique. Mais nous avons dû nous battre en permanence contre vous, pour convaincre un patronat frileux, souvent en retard d'une révolution, qu'il était indispensable de modifier la structure d'organisation à l'intérieur des entreprises. J'ai en mémoire tout ce qui s'est dit sur les bancs de cette assemblée durant la période où nous préparions l'industrie française à sa nécessaire adaptation.

M. Jean-Paul Séguela. A son échec !

M. Jean Le Garrec. Or, non seulement les difficultés de Renault ne sont pas liées à son statut juridique, chacun en conviendra, mais la mobilisation sur les trois impératifs que je viens d'évoquer - meilleure utilisation des ressources et des moyens, rôle de l'Etat actionnaire, évolution du *process* de production - s'est faite dans le cadre de ce statut. Votre argumentation est donc bien fragile lorsque vous avancez que la modification du statut rendra ce progrès irréversible. Cela n'a pas de sens. Le changement qui est intervenu est fondé sur le comportement des acteurs, notamment celui de l'actionnaire, ainsi que sur la forme de direction et, j'ose presque dire, bien que le mot ne me convienne guère, de management de l'entreprise.

Voilà qui montre bien que cette loi est inutile.

Inutile, mais aussi inopportune. Le redressement est amorcé, les résultats de 1986 le montrent, et nous pouvons espérer que ceux de 1987 le conforteront. Toutefois, il demeure fragile. La régie aura probablement à connaître des années encore difficiles.

Des efforts ont été engagés pour amener le « point mort » de l'entreprise à environ 1,5 million de véhicules. D'après les documents que nous avons en notre possession, l'un des objectifs que la régie se fixe est de l'abaisser finalement à environ 1,2 million de véhicules. Cela paraît raisonnable, cela sera incontestablement difficile.

Enfin, le Gouvernement masque parfois les difficultés qui nous attendent. Nous avons eu, ces derniers jours, l'occasion d'en débattre lors de l'examen du collectif budgétaire. Nous craignons, hélas ! d'avoir à faire face à une croissance ralentie pour le deuxième semestre de 1988. Les conjoncturistes, qui se trompent mais qui, cette fois, semblent à peu près d'accord, prévoient pour 1988 une croissance qui risque de n'être guère supérieure à 1 p. 100. Nous savons en outre que la réduction du pouvoir d'achat des salariés et des fonc-

tionnaires se traduira par une conjoncture économique nationale difficile, aggravée par la conjoncture internationale, par la crise financière, par les perturbations qui ne manqueront pas de se produire si, comme nous le craignons, les Etats-Unis laissent filer le dollar.

Renault est donc au milieu du gué. L'entreprise, les salariés, l'encadrement ont fourni beaucoup d'efforts. Ces efforts douloureux, qui se traduisent par des pertes d'emplois, nécessitent parfois l'organisation du retour de travailleurs immigrés qui ont apporté à Renault leur jeunesse, leur force de travail, leur volonté et qu'on va renvoyer dans leur pays, épuisés, abimés par un certain modèle industriel.

M. Pierre Descaves. Et les travailleurs français ?

M. Jean Le Garrec. Taisez-vous ! Vous n'avez vraiment pas intérêt à vous exprimer sur ce sujet, mon cher collègue !

M. Pierre Descaves. Il n'y a pas que les immigrés qu'on licencie, mais vous oubliez toujours les travailleurs français ! C'est une maladie !

M. Jean Le Garrec. Ces hommes, nous les avons fait venir en France parce que nous avions besoin de leur force de travail, pour suppléer parfois le manque d'investissements industriels.

M. Pierre Descaves. La voilà, la raison !

M. Jean Le Garrec. Ce sont les gouvernements Giscard-Chirac et Giscard-Barre qui ont approuvé, soutenu et encouragé cette politique !

Aujourd'hui, le problème de Renault consiste justement à faire face aux situations qui en découlent. Elles sont douloureuses sur le plan industriel, difficiles sur le plan technique, toujours désastreuses sur le plan social.

Mais Renault est tenu par cette obligation pour sa survie. Chacun sent très bien que le rivaige à gagner pour obtenir l'équilibre est encore lointain, qu'il est caché par les brumes d'un avenir trouble qui rappellent le brouillard de cette journée de décembre. Or, monsieur le ministre, une vérité pragmatique veut qu'on ne change pas de pied au milieu du gué.

Vos propositions sont vagues. On évoque un apport de 12 milliards de francs sous la forme d'une remise de dettes contractées par Renault auprès de la Caisse des dépôts et consignations et du Crédit national, mais le rapport est vague à ce sujet : « Le montage financier est en cours de mise au point... » « Le déroulement de l'opération devrait, d'après les informations... ».

Je mesure les difficultés de la négociation avec Bruxelles : nous les avons connues en notre temps. Mais vous avez, vous-même, une hésitation. Pour ces 12 milliards, on parle quelque part de solde de tout compte. Mais où sont donc passés les 2 milliards de dotations en capital prévus pour le budget de 1987 ? M. Bassinet vous a déjà posé la question. Sont-ils compris dans les 12 milliards ? Est-ce qu'ils s'y ajoutent au contraire.

Du reste, même si cet apport en capital se réalise, et nous le souhaitons, votre volonté politique sera indispensable. Il faudra convaincre Bruxelles !

Même si cette opération se réalise, la situation financière de la régie demeurera fragile : plus de 40 milliards de prêts à moyen et long terme. Nous sommes donc persuadés que Renault doit rester adossé à l'Etat le temps de son redressement.

Voilà en quoi, monsieur le ministre, cette loi inutile est aussi inopportune. Et voici en quoi, enfin, elle est irréaliste.

Tous autant que nous sommes, et moi aussi par conséquent, nous utilisons trop facilement le mot « crise », car ce mot est réducteur de la diversité des difficultés, dont il ne rend pas véritablement compte. Or la situation que nous vivons a essentiellement trois causes.

D'abord, l'irruption dans l'espace économique de nouvelles puissances industrielles, dont la force productive va croissant et qui se sont en outre affirmées, ces dernières années, comme de véritables puissances financières.

Ensuite, une formidable accélération dans le processus évolutif des technologies. Chacun d'entre nous, même en faisant un effort intellectuel, a du mal à mesurer les conséquences de ces mutations que nous ne maîtrisons pas totalement. En l'espace de vingt ans, nous avons assisté à l'apparition de quatre générations d'ordinateurs et nous entrons dans la cin-

quième. Les cycles d'obsolescence s'avèrent de plus en plus réduits et ces technologies concernent des champs d'activité de plus en plus larges.

Enfin, une troisième série de causes aggrave l'effet des deux premières : l'absence de système monétaire international, la césure entre la finance et l'économie réelle, le développement d'une véritable économie de casino où le jeu des prédateurs, le jeu du monopole financier, l'emporte largement sur la volonté industrielle. Comme l'écrivait récemment dans *Le Monde* un grand spécialiste, c'est « la finance contre l'industrie ».

Ce problème concerne l'ensemble des pays développés, et plus particulièrement l'Europe. Sur cette analyse, monsieur le ministre, nous ne pouvons qu'être d'accord. Il faut maintenant voir quelles réponses nous pouvons apporter.

Or, depuis mars 1986 - les résultats commencent à le montrer -, vous avez aggravé la situation, créé de nouvelles difficultés. Au lieu de préparer le pays à son avenir, vous avez fait machine arrière dans la mobilisation des énergies et des moyens.

Vous avez aggravé les difficultés en opérant, et je pèse mes mots, un véritable détournement de l'effort national au seul profit de la spéculation, en trompant au passage les petits souscripteurs qui vous avaient fait confiance et qui, aujourd'hui, commencent à s'en mordre les doigts. (*Exclamations sur les bancs du groupe U.D.F.*)

M. Philippe Bassinet. Très juste !

M. Willy Diméglio. Quel est le sujet ?

M. Jean Le Garrec. Ma démonstration sera extrêmement simple, et nous avons d'ailleurs déjà eu ce débat quand vous avez présenté le budget de votre ministère.

Lorsque nous avons opéré les nationalisations en 1982, nous l'avons fait avec le souci constitutionnel, que nous devions et que nous voulions respecter, d'une indemnisation juste et préalable. Nous avons donc indemnisé à hauteur de 44 milliards « et des poussières » l'ensemble du secteur bancaire et industriel nationalisé en 1981. Aujourd'hui, tout au moins avant la crise boursière, l'ensemble de ce secteur avait une valeur estimée en capitalisation boursière à environ 250 milliards. Personne ne conteste ces chiffres, et il faut bien comprendre que cet écart entre la valeur d'indemnisation et la capitalisation boursière estimée à la fin de 1986, est dû à deux raisons.

D'abord, le formidable effort qu'a consenti la collectivité nationale, par le biais de son budget, pour apporter à ces entreprises, à Renault et à bien d'autres, des moyens financiers qu'elles n'avaient jamais eus.

Plus de 50 milliards pour le nouveau secteur industriel ! Beaucoup plus, si l'on prend en compte Renault et un certain nombre d'autres entreprises, dans les conditions les plus difficiles qui soient, dans le cadre d'une politique de rigueur difficile à mettre en œuvre, en pleine crise pétrolière, à un moment où le dollar valait presque dix francs.

Cet effort de la collectivité nationale s'est accompagné d'un effort des salariés pour restructurer, pour préparer l'avenir. Cela a été fait chez Pechiney avec Georges Besse ; cela a été fait à Saint-Gobain ; cela a été fait à Renault.

Et je suis d'autant plus à l'aise pour parler de cet effort que j'en sais le coût social, la difficulté. De nombreuses fois, monsieur le ministre, j'ai rencontré des salariés qui m'ont dit qu'on leur imposait un effort énorme.

C'est donc par ce double effort de la collectivité nationale, à travers son budget, et de la collectivité des salariés, que nous avons mobilisé l'ensemble de l'industrie nationale pour qu'elle prépare son avenir.

Et que se passe-t-il, monsieur le ministre ? Vous vendez, comme le disait le conservateur Macmillan, l'argenterie de la famille pour payer le loyer, et ce faisant, vous donnez le pouvoir aux financiers. C'est déjà vrai pour Saint-Gobain ; ce sera vrai pour C.G.E., et si l'on vous laissait faire, ce serait vrai, demain, pour Renault.

Le retard que nous prenons, et dont vous aurez à rendre compte dans les années à venir, s'explique par une autre raison : votre méfiance idéologique, totale envers l'Etat et le rôle de la puissance publique en matière d'animation économique. Il y a là, chez vous, une réaction presque naturelle. C'est sans doute vous, monsieur le ministre, qui exprimez cette réaction avec le plus de force et, probablement, de conviction. Mais il ne vous sera pas pardonné pour autant.

M. le Président de la République disait, il y a quarante-huit heures, lors d'une visite qu'il faisait au Creusot, à quel point sont illusoirs toutes les théories qui consistent à penser que l'Etat aurait achevé son rôle. La France, disait-il, ne peut vivre qu'avec le concours intelligent de la puissance publique qui doit être présente pour sauvegarder les intérêts de la nation, des populations et des catégories sociales qui souffrent plus que d'autres.

Cette déclaration du Président de la République est une bonne illustration d'un projet pour faire face à une situation de crise, de mutations, de difficultés industrielles et pour en sortir.

Mais ne vous méprenez pas sur le sens de ce propos. Il n'est nullement contradictoire avec le rôle de l'entrepreneur privé, avec le soutien à l'investissement privé. Nous aurions d'ailleurs souhaité que la baisse de l'impôt sur les sociétés soit beaucoup plus liée à la capacité d'investissement des entreprises et au volume des crédits qu'elles consacrent à la recherche. Vous avez certainement commis l'une de vos plus grandes erreurs en sacrifiant la recherche dans la préparation du budget de 1986.

Nous avons fait beaucoup entre 1982 et 1986 pour la création d'entreprises, mais si, dans cette conception de l'économie mixte, le rôle de l'entrepreneur privé est fondamental, et doit se développer, le rôle de la puissance publique demeure en quelque sorte capital. Le secteur public a même une vocation d'entraînement, d'impulsion. Il doit avoir la volonté d'être en avance. On sait très bien que c'est le rôle qu'a joué Renault toutes ces dernières années.

On parle de Renault, mais on devrait parler aussi de toute la myriade d'entreprises que la Régie entraîne, les sous-traitants, ceux qui inventent, ceux qui vivent en symbiose étroite avec l'entreprise mère, ceux qui ne peuvent se développer que parce que cette dernière a cette vocation d'entraînement.

Je suis tout à fait d'accord, monsieur le ministre, pour considérer que l'Etat doit se transformer. Je rejoins volontiers M. Crozier lorsqu'il parle de l'« Etat modeste ». Je suis partisan de mesures favorisant l'émergence d'un Etat plus moderne, plus souple, plus simple, plus efficace, mais dans cette formidable guerre économique que nous connaissons, le rôle de la puissance publique est déterminant.

Comment imaginer, même une seule minute, que nous pourrions faire face à cette nouvelle forme de conflit qui laisse non pas des morts derrière elle, mais des hommes et des femmes abîmés, usés, au bord du chemin, sans qu'il y ait une mobilisation totale de la puissance publique ? Cela se fait aux Etats-Unis. Cela se fait au Japon avec le rôle croisé du Miti et du plan. Cela se fait en République fédérale d'Allemagne. Cela se fait en France avec nos moyens.

Cette mobilisation est d'autant plus indispensable en France qu'elle est le moyen de pallier la faiblesse chronique de notre capitalisme qui, historiquement, est plus financier qu'industriel, et l'insuffisance de nos circuits de distribution, sans doute parce que notre mentalité est plus commerçante que commerciale.

Je regrette que M. le rapporteur n'ait pas donné à ce problème-là une part plus importante dans son rapport. Mais je ne crois pas qu'il sera en désaccord avec moi. Tout le monde sait qu'une des faiblesses de Renault - je l'évoque rapidement au passage - était aussi l'insuffisance d'agressivité commerciale de son circuit de distribution, son manque d'esprit de conquête, de mobilisation créatrice.

Je sais très bien qu'il existe des contre-exemples - heureusement ! - et que de grandes entreprises privées font preuve de cette volonté de gagner et de cette mobilisation pour l'avenir mais je sais aussi que, historiquement - et il en sera ainsi pendant longtemps - la puissance publique en France a joué un rôle déterminant dans la mobilisation de notre pays pour son avenir. Cela a commencé avec la création de la première petite voiture populaire, la 4 CV - nous avons un petit souvenir ému...

M. Georges Hage. Oui !

M. Jean Le Garrec. ... en pensant à notre première voiture qui, en général, était une 4 CV - et cela se poursuit aujourd'hui avec Ariane. Il y a eu derrière ces projets une puissance publique qui joue un rôle d'émulation, qui apporte son intelligence et sa volonté.

J'ajoute également, monsieur le ministre, que les noyaux durs de M. Balladur sont, tout compte fait, la pire des choses.

M. Joseph Francecchi. Très bien !

M. Philippe Bassinet. C'est très juste !

M. Jean Le Garrec. En effet, ils ne s'inscrivent pas dans le cadre d'une économie mixte, dont vous récusez le modèle, mais ils ne ressortissent pas non plus à une économie libérale dont vous vantez les vertus avec, par ailleurs - excusez ma franchise - cinq ans de retard puisqu'on mesure aujourd'hui que ces vertus étaient bien minces, ce que nous, nous savions.

Les noyaux durs s'inscrivent dans une structure technico-financière sous couvert d'étatisme rampant. Nous avons fait cette analyse depuis bien longtemps. Nous l'avons dit au moment du débat sur l'ordonnance de privatisation. Je crois comprendre d'ailleurs que d'autres membres de votre majorité, monsieur le ministre, partagent aussi cette analyse et s'affolent de voir se créer une puissance qui sera contenue en quelques mains, sans contrôle ni responsabilité.

Donc, monsieur le ministre, il y a de votre part une espèce de cécité intellectuelle qui vous empêche de voir les réalités, qui vous fait les mesurer à l'aune d'une idéologie et non pas du pragmatisme dont se réclamait M. le rapporteur.

Enfin, je dirai, monsieur le ministre, que votre projet est récuser par l'ensemble des salariés.

Oh ! je ne veux pas entrer dans le débat que M. le rapporteur a eu avec M. Ducloné. On voit très bien que cette consultation a été organisée trop rapidement et j'aurais trouvé personnellement tout à fait normal que la proposition de M. Ducloné soit non pas reprise mais ait été faite avant.

M. Georges Hage. C'est une trahison.

M. Jean Le Garrec. Il est évident que, s'agissant d'un projet concernant les salariés, la première des choses aurait été de les consulter et, personnellement, j'apporte mon appui à la proposition qui a été faite par M. Ducloné. Vous ne pouvez rien, monsieur le ministre, sans la confiance et l'adhésion des salariés.

Les salariés sentent très bien que la transformation de Renault en société anonyme ne règle aucun des problèmes d'aujourd'hui, ne prépare pas pour autant l'avenir et n'est qu'une première étape. Car si vous en aviez le pouvoir, monsieur le ministre - je ne pense pas que vous l'aurez, heureusement - cette première étape serait suivie d'une privatisation des établissements Renault, comme vous l'avez d'ailleurs fait au mépris de toute logique, au mépris des besoins de l'agriculture avec la Caisse nationale de crédit agricole, comme vous l'avez fait pour les entreprises industrielles que vous avez privatisées avec cette technique illusoire, erronée, des noyaux durs.

Cette méfiance est justifiée par votre idéologie, vos discours, vos actions depuis deux ans. Et cette méfiance, monsieur le ministre, est incontournable, insupportable pour l'avenir de Renault. Renault est un symbole, monsieur le ministre, et nous avons besoin de symboles.

Ecoutez ce que disent nos concurrents. Le Japon n'est pas pour moi un modèle, loin s'en faut, et je n'imagine guère que l'on puisse transposer en France ce qui s'y fait. Mais étant donné la réussite économique et industrielle du Japon, le moins que l'on puisse faire, c'est d'écouter, de comprendre, d'analyser ce qui s'y fait. M. Konosuke Matsushita disait en 1979 : « Nous savons que le business est devenu si compliqué, si difficile, et la survie d'une entreprise si problématique dans un environnement de plus en plus dangereux, qu'une entreprise doit chaque jour mobiliser toute l'intelligence de tous pour avoir une chance de s'en tirer. Seule l'intelligence de tous ses membres peut permettre à une entreprise d'affronter les turbulences et les exigences de son nouvel environnement. »

Qui dit mobilisation de l'intelligence dit mobilisation de la responsabilité. C'est le seul mot clé.

M. Joseph Francecchi. Très bien !

M. Jean Le Garrec. Ce n'est pas la participation, monsieur le ministre, cette mobilisation de la responsabilité. C'est ce que nous avons amorcé en 1982, en 1983, contre vous, contre votre bataille politique.

M. Joseph Francecchi. Très juste !

M. Jean Le Garrec. Créer les conditions d'une mobilisation de la responsabilité, c'est retrouver d'ailleurs ce qui était la volonté du programme du Conseil national de la Résistance. On oublie souvent que la création du comité d'entreprise témoignait de la volonté de mobiliser la responsabilité économique. Ce n'est que par une perversion d'un patronat qui ne comprenait pas l'avenir que, progressivement, ces comités d'entreprise se sont consacrés à la gestion des arbres de Noël et des colonies de vacances. Je n'ai rien contre, vous vous en doutez, mais ce n'était pas l'objectif du Conseil national de la Résistance. Nous devons continuer à le viser, et c'est ce que nous avons commencé à faire en 1982-1983.

Monsieur le rapporteur, vous citez M. Dreyfus que j'ai bien connu et que je salue aujourd'hui pour son dévouement à l'économie nationale. « Être fidèle aux objectifs de la Régie Renault, déclarait-il, c'est viser, d'une part, le développement économique du pays, l'augmentation de la richesse nationale et, d'autre part, l'amélioration de la condition ouvrière. » Mais, monsieur le rapporteur, cette définition de M. Dreyfus me convient parfaitement.

Je ne vois pas pourquoi, contrairement à ce que vous dites dans votre rapport, une telle attitude conduirait insensiblement à privilégier une logique de volume par rapport à une logique de rentabilité.

Il me semble nécessaire d'avoir une logique de volume, car il faut reconquérir des parts de marché intérieur ; cela est indispensable. Il est également nécessaire de faire preuve, en la matière, d'assez de pugnacité pour asseoir une stratégie internationale sur un marché intérieur suffisamment large, suffisamment stable, suffisamment solide.

Cette logique de volume est donc indispensable et elle n'est pas contradictoire, monsieur le rapporteur, avec une logique de rentabilité. Pour en avoir discuté avec M. Dreyfus, je crois pouvoir affirmer que l'une de ses volontés était de faire en sorte que l'entreprise trouve en elle-même les moyens de son développement, avec l'appui de son actionnaire. Je suis intervenu longuement sur les responsabilités, en la matière, des gouvernements de M. Barre et de M. Giscard d'Estaing.

J'ajoute enfin, monsieur le ministre, la nécessité d'une logique d'intelligence, de transformation profonde de l'appareil de distribution. Il lui faudra des années pour sortir du modèle taylorien et fordiste et cela sera extrêmement compliqué, car cette « culture » a été imposée à la classe ouvrière, imposée à une partie de l'encadrement. Ainsi la sortie d'un modèle taylorien et fordiste ne peut se faire qu'avec une mobilisation totale des salariés, avec leur confiance, leur attachement à un symbole, à un projet d'entreprise.

Cette triple logique, monsieur le ministre, définit la stratégie indispensable pour l'avenir de Renault, laquelle a commencé à être mise en œuvre depuis les années 1984 et 1985. On peut discuter à l'infini sur les raisons qui ont fait que Renault a pris du retard. Elles sont composites et multiples. Mais cette stratégie, engagée, je le répète, en 1984 et 1985, met bien en jeu la réponse à cette triple nécessité : logique de volume, c'est-à-dire asseoir le marché sur une base la plus large possible ; logique de rentabilité, par la meilleure utilisation des moyens afin de les économiser ; logique d'intelligence et de responsabilité impliquant une mobilisation de l'ensemble de l'encadrement et des salariés.

Laissons cet effort se poursuivre. Ce serait une erreur que de croire, monsieur le ministre, que la transformation du statut rend cette responsabilité irréversible.

Je ne rappelle que brièvement quelle était la situation des entreprises sidérurgiques, sociétés anonymes vivant dans la confusion, avec une mauvaise utilisation des moyens énormes mis en place par la puissance publique et l'inexistence d'une stratégie industrielle. Je me souviens de ma stupeur lorsque j'ai découvert, en 1982, que les entreprises sidérurgiques n'avaient même pas un plan à moyen terme !

Ne croyons donc pas que l'appui sur une société anonyme rende quoi que ce soit irréversible.

Ne laissons pas faire de Renault une nouvelle sidérurgie ! Monsieur le ministre, pour conclure, je répéterai que ce projet de loi est inutile. Après M. Bassinet, je crois vous l'avoir démontré.

Il est inopportun, car il ne prend en compte aucune des conditions d'aujourd'hui, il ne répond pas à l'avenir.

Il est irréaliste et je souhaiterais, monsieur le ministre, que votre cécité idéologique tombe à la seule lecture des résultats du commerce extérieur et du solde industriel. De combien sera le déficit industriel en 1987 ? De 20 milliards ? Je vous rappelle que ce solde était positif de 97 milliards de francs en 1984, de 81 milliards de francs en 1985 et de 32 milliards de francs en 1986, dans les pires conditions d'instabilité monétaire avec un dollar jouant au yo-yo. Monsieur le ministre, lisez tous les matins les résultats du commerce extérieur et du déficit industriel. Cela devrait vous amener à plus de sagesse, à plus de réalisme et conduire votre majorité à voter cette question préalable.

La sagesse voudrait qu'on laisse les salariés et l'encadrement de Renault faire leur devoir. Ils sont en train de le remplir dans des conditions souvent difficiles, au prix d'un grand courage social, en payant parfois le prix d'erreurs dont ils ne sont pas responsables car elles ont été commises par d'autres. Mais, au bout de la chaîne, quand un erreur est commise, les premières victimes, ceux qui la payent, sont ceux que l'on est en train de renvoyer, usés, fatigués dans leur pays d'origine, après qu'ils nous auront apporté leur jeunesse et leur courage.

Je crois, monsieur le ministre, que votre majorité ferait preuve de sagesse en soutenant cette question préalable.

Je conclurai par cette citation du général de Gaulle (*Murmures sur les bancs du groupe du R.P.R.*) : « La nation saura faire en sorte que toutes les ressources économiques de son sol et de son empire soient mises en œuvre, non pas d'après le bon plaisir des individus, mais pour l'avantage général. S'il existe encore des Bastilles, qu'elles s'apprennent de bon gré à ouvrir leurs portes, car quand la lutte s'engage entre le peuple et la Bastille, c'est toujours la Bastille qui finit par avoir tort. »

Monsieur le ministre, méditez cette citation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Hage, inscrit contre la question préalable.

M. Georges Hage. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames et messieurs les députés, m'exprimant contre la question préalable soumise à notre délibération, je m'adresserai tout d'abord à la droite de cet hémicycle.

Elle sait qu'argumentant contre cette question je n'entends pas servir sa cause...

M. Yvon Briant. Vous feriez mieux !

M. Georges Hage. ... et défendre un projet de loi qui ouvre la voie à la privatisation de la Régie nationale des usines Renault.

M. Bernard Deschamps. Sûrement pas !

M. Henri Cuq. Que faites-vous à la tribune alors ?

M. Georges Hage. Me tournant vers l'autre partie de l'hémicycle, je ferai observer au groupe socialiste que ce n'est point manquer de suffisance que de prétendre s'octroyer toutes les procédures de la discussion de ce projet. C'est tenter de donner à penser - mais la tentative est nulle - que les socialistes furent, sont et demeurent en toute circonstance les défenseurs, seuls et inconditionnels de la Régie nationale des usines Renault.

M. Joseph Franceschi. C'est vrai !

M. Jean Le Garrec. Merci de le rappeler !

M. Georges Hage. Cela revient à nous obliger à démontrer qu'il n'en est rien !

M. Bernard Deschamps. Très bien !

M. Joseph Franceschi. C'est une erreur !

M. Jacques Dominati, président de la commission de la production et des échanges. Pourtant il paraît que cela commence à aller mieux entre vous !

M. Georges Hage. Inscrit contre l'exception d'irrecevabilité, mon ami Guy Ducloné s'est employé, avant moi, à cet exercice oratoire exceptionnel. Il s'y est appliqué et m'a convaincu. (*Sourires.*) Souffrez que j'y revienne car l'exercice, pour exceptionnel qu'il soit, ne va pas de soi. J'espère ici me faire entendre et bien comprendre.

Aux termes de l'article 91, alinéa 4, de notre règlement la question préalable a pour objet de faire décider qu'il n'y a pas lieu à délibérer. Cet article dispose ensuite que la parole

est donnée à l'auteur de la procédure puis à un orateur d'opinion contraire. J'appelle l'attention de l'Assemblée sur l'expression « d'opinion contraire » pour lui faire remarquer qu'il n'est pas écrit : un orateur contre. (*Rires et exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. Henri Cuq. Vous voilà bien ennuyé !

M. Georges Hage. La nuance est d'importance. Cela me permet, monsieur le président, d'aborder mon propos en soulignant que je suis d'une opinion contraire à notre collègue qui vient de soutenir le fait qu'il n'y aurait pas lieu de délibérer de ce projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme.

Devant la volonté affirmée du Gouvernement de faire passer, coûte que coûte, son projet devant le Parlement et de ne point tenir compte de la volonté des travailleurs, largement confirmée par une consultation, et de notre volonté, nous savons que toute tentative de le convaincre de la nécessité de retirer son projet serait vaine. Nous ne nous y sommes d'ailleurs pas trompés dans un communiqué que nous avons publié jeudi soir et dans lequel nous excluons l'hypothèse du retrait de ce projet de loi.

Le Gouvernement a d'ailleurs constitutionnellement les moyens d'arriver à ses fins, outre qu'il bénéficie, pour cela, du soutien de sa majorité de droite et d'extrême droite réunie pour la circonstance, dans un élan naturel, afin de porter de mauvais coups aux travailleurs, à la propriété de la nation et, par là même, à l'indépendance de notre pays dans le domaine de la technologie et de la production automobile. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste. - Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

M. Jean-Pierre Schenardi. Le parti des travailleurs, c'est nous !

M. Georges Hage. Le soutien inconditionnel et obtus de la majorité gouvernementale s'est manifesté par le refus, en commission, de procéder aux auditions nécessaires pour la meilleure information de l'Assemblée. Pourtant cela aurait, sans aucun doute, permis de gagner du temps en séance publique. Réserver ces auditions pour un tel projet, ou accepter que seul le rapporteur en bénéficie, c'est ne point garantir - l'honnêteté intellectuelle du rapporteur n'étant pas nécessairement en cause - la pluralité du questionnement, la finesse démultipliée de l'écoute, en un mot l'information objective de la commission et de l'Assemblée.

La majorité s'est même opposée à l'audition du ministre de l'économie, des finances et de la privatisation. Surprenante chose, puisque ce projet de loi ouvre la voie à la privatisation.

La majorité a également refusé que soit saisie pour avis la commission des affaires culturelles familiales et sociales. Renault a pourtant piloté le droit social en France depuis la Libération, qu'il s'agisse du niveau des salaires, de l'importance des congés payés et autres avantages sur lesquels je reviendrai tout à l'heure en comparant la convention de Renault avec la convention nationale de la sidérurgie. Mais Renault s'est illustré aussi dans la défense des droits des travailleurs et dans le développement de la démocratie dans l'entreprise.

La majorité a donc refusé que soit saisie pour avis la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, alors que le ministre et le rapporteur n'ont pas manqué de critiquer, dans leurs propos, ce matin-même, la « culture » Renault, la vitrine sociale de Renault. Ils n'ont pas manqué de dénoncer le surcoût social qui « pèse » sur Renault - 14 p. 100, selon eux - dénonciation, soit dit en passant, qui constitue l'aveu sans artifice de la finalité du projet en discussion. Sans parler encore du rachat par l'Etat des actions qui avaient été attribuées aux salariés par une loi antérieure.

M. Willy Diméglio. Une loi de quand ?

M. Georges Hage. C'était une justification supplémentaire de la saisie pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

La majorité a encore refusé que soit saisie pour avis la commission des finances et la commission des lois qui, à l'évidence, sont pourtant concernées par ce projet ; la commission des finances dans la mesure où il s'agit, à coup sûr, de l'amorce d'une privatisation parce qu'il est question de l'annulation de la dette de Renault, parce que Renault pourra bénéficier du *carry back* en tant que société anonyme

ce qui n'est évidemment point sans incidence fiscale ; la commission des lois parce que le régime des sociétés anonymes de la loi de 1966 sera appliqué de façon dérogatoire et pour bien d'autres raisons encore que la discussion eût mis en évidence.

On peut aussi légitimement et réglementairement interroger : n'eût-il pas fallu créer une commission *ad hoc* ? Il est donc patent que, manquant au devoir parlementaire de contrôle de l'action gouvernementale, la majorité entend faciliter au maximum le déploiement de sa politique et de quelques autres turpitudes.

En m'exprimant ainsi, je ne m'éloigne pas de mon propos. Je dévoile la trame de mon raisonnement, lequel me conduit à considérer qu'il y a lieu de délibérer du projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui.

Je m'interroge également, car d'autres indices viennent renforcer ma conviction, sur le fait que le Gouvernement entend faire passer son texte en utilisant toutes les dispositions permissives de la Constitution et des règlements pour abrégé le débat. J'en retiendrai deux.

D'abord, l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, sorte d'épée de Damoclès qui permet au Gouvernement de tyranniser l'Assemblée, demeure en réserve et prêt à servir.

Ensuite, d'autres scénarios sont imaginables. Ce pourrait être, par exemple, une question posée dans un examen portant sur le règlement des assemblées : quelle issue réglementaire eût-on pu imaginer dans le cas où l'exception d'irrecevabilité eût été votée, ce matin ?

M. Guy Ducloné. Ah !

M. Georges Hage. Cette question pourrait recueillir l'attention subtile d'apprentis juristes.

M. Guy Ducloné. Très intéressant ! Le Sénat vote bien des questions préalables !

M. Georges Hage. On nous annonce, par ailleurs, que le projet est inscrit à l'ordre du jour des travaux de la seconde assemblée, le vendredi 18 décembre prochain, en soirée. Cela augure-t-il de la fin de nos propres travaux à cette date ? Peut-on et doit-on considérer que le Sénat examinera un tel projet en une seule soirée ? Est-ce à dire que ceux qui contestent le bien-fondé de ce projet ne voudraient ou ne pourraient pas s'exprimer alors ?

Ce n'est pas sans raison que j'aborde ce terrain de l'empêchement. En effet, souvenons-nous du projet de loi sur la flexibilité à la mode Séguin. Pour aller plus vite et répondre aux aspirations gouvernementales, pour empêcher le débat, la majorité sénatoriale, comme vient de le rappeler mon ami Ducloné, s'est empressée d'adopter la question préalable et, ensuite, par le biais de la procédure d'urgence, le même « bon tour » pourrait se jouer en commission mixte paritaire où la droite du Sénat et la droite de l'Assemblée nationale, sans difficulté aucune, et au naturel, en des retrouvailles versailles, se mettraient aisément d'accord.

Dans ces procédures, bien des mauvais coups législatifs sont permis. N'est-ce pas un mauvais coup qui se prépare dans les derniers jours de l'ultime session ordinaire précédant la campagne électorale et l'élection du Président de la République ?

En tout état de cause, ces deux indices concordent sur un point : le Gouvernement veut aller vite, même si, comme la tortue de la fable, il paraît se hâter avec lenteur et, pour cela, il tend à limiter le débat.

Aussi, monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le groupe communiste considère-t-il qu'il faut débattre et discuter de ce projet de loi autant que réglementairement faire se peut. Il s'agit d'un projet important, notamment par les conséquences qu'il entraînera. Il importe donc, devant les prétentions gouvernementales, de tenter d'instaurer un débat parlementaire complet, bien informé, bien argumenté. Les Françaises et les Français doivent connaître les tenants et les aboutissants d'un tel projet.

Pourquoi le Gouvernement veut-il transformer la Régie nationale des usines Renault en société anonyme ? Les raisons qu'il invoque sont-elles de vraies raisons - les vraies raisons ? Pourquoi s'engage-t-il dans un processus de privatisation ? Pourquoi céder une partie du capital à des opérateurs privés et, nécessairement - les deux choses vont ensemble - à des opérateurs étrangers ? Pourquoi remettre en cause le statut Renault ? Quelle stratégie industrielle et politique ce projet épouse-t-il ?

Voilà quelques-unes des questions qui se posent aujourd'hui à nos concitoyens, questions auxquelles nous devons apporter des réponses d'éclus, sur lesquelles nous devons apporter des informations.

Le Gouvernement n'entendant pas, en tout état de cause, retirer son projet, ne pouvant éviter qu'au moins s'engage le débat, il importe donc au groupe communiste de s'exprimer dans les procédures - dans la première, l'exception d'irrecevabilité, comme l'a fait M. Ducloux, et dans celle-ci, la question préalable, comme je le fais - afin de mettre à jour tous les dangers que recèle un tel projet de loi.

J'ai à différentes reprises, ici même, mais en d'autres discussions, attiré l'attention de l'Assemblée sur une nouvelle manière de légiférer, qui se banalise et dont l'exemple le plus caractéristique se trouve, littérairement parlant, heureusement condensée dans la litote célèbre, toute empreinte de la suffisance de son auteur, M. Hersant : « Je suis en avance d'une loi ».

J'ai dit de cette manière de légiférer qu'elle se banalisait. Ainsi ne s'apprête-t-on pas à discuter, au cours de cette session, d'une loi relative aux opérations de télé-promotion avec offres de vente, dite de « télé-achat » qui n'est rien d'autre qu'une loi Bouygues ?

J'aurai peut-être, de la même manière, le temps d'évoquer cette méthode à propos du projet de loi qui nous occupe en parlant de M. Calvet, mais je me contenterai pour l'instant d'attirer l'attention de la représentation nationale sur l'attitude inadmissible de M. Lévy, président-directeur général de Renault, à ce titre grand commis du Gouvernement, qui se permet de laisser entendre devant le conseil d'administration de la Régie que « l'affaire est réglée » et que « le texte viendra en séance publique à l'Assemblée nationale entre le 10 et le 15 décembre », alors même que la conférence des présidents n'avait rien décidé et que M. le ministre chargé des relations avec le Parlement, qui apparaît ici comme la mouche du coche parlementaire, prétendait que la date n'en était pas fixée.

La déclaration de M. Lévy vaut par le manque total de respect vis-à-vis de nos institutions et, en même temps, met en évidence un certain état d'esprit qui règne dans les sphères gouvernementales et parmi les serviteurs zélés du Gouvernement.

Non, monsieur Lévy, l'affaire n'est pas réglée ! Nous entendons, pour notre part, examiner à fond le projet de loi dont vous attendez impatiemment l'adoption et c'est, répétons-le, la raison pour laquelle aujourd'hui nous sommes inscrits contre la question préalable. Si d'aventure le Gouvernement entendait interrompre nos débats, il dévoilerait ainsi l'étendue du mauvais coup qu'il entend porter.

Pour sa part, le groupe des députés communistes entend exposer pleinement son propos, décortiquer le projet de loi pour mettre en évidence les dangers qu'il recèle, expliquer les conséquences qu'il ne manquera pas d'entraîner pour les salariés de la Régie et pour l'emploi en France.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé un certain nombre d'amendements - à vrai dire, un nombre certain (*Sourires sur les bancs du groupe communiste*) - afin d'aller au fond des choses. Nous ne considérons pas qu'il s'agit là d'amendements de dérision, tels ces amendements qu'en certaines circonstances, monsieur le ministre, vous déposiez avec votre compère M. Toubon, par exemple lors de la discussion de la loi Fillioud.

Vous aviez, là, déposé un amendement qui parlait d'une loi de justice et d'amour. De la loi qui nous occupe, je dirai qu'il s'agit plutôt d'une loi d'injustice et de classe : injustice vis-à-vis de la nation, qui est, en la circonstance, victime de spoliation, et antagonisme de classe vis-à-vis des travailleurs en rognant une nouvelle fois sur leurs droits et sur leurs acquis.

Je voudrais, à ce point de mon exposé, faire justice d'un argument employé par le Gouvernement et par la direction de la Régie à usage, notamment, des salariés de Renault, argument selon lequel le projet de loi ne changerait rien et qu'il n'y aurait donc pas à s'inquiéter. Si cela est vrai, à quoi bon ce projet ? Pourquoi obstruer l'ordre du jour surchargé de notre assemblée avec un projet de loi qui ne change rien ? Légiférerait-on ici par obsession ?

En réalité, ce projet va changer beaucoup de choses pour la Régie, pour ses salariés et, plus largement, pour la nation tout entière. Voilà ce que l'on voudrait nous cacher et voilà pourquoi il faut mettre en délibération ce texte, sous peine

d'offrir au Gouvernement un moyen d'échapper à la dénonciation de sa politique. Voilà pourquoi nous voulons, au contraire, discuter.

Cela dit, je reviendrai aux remarques que j'adressais, ouvrant mon propos, de part et d'autre de cet hémicycle. Il n'eût pas été honnête, à l'occasion de ce débat, que les indéfectibles défenseurs de la Régie nationale des usines Renault que nous sommes soient réduits à ce que j'appellerai la « parole congrue », que ceux qui ont toujours et indéfectiblement défendu Renault industrie nationale n'aient pas tout le temps désirable pour s'exprimer.

Sans nos singulières inscriptions dans les procédures de l'exception d'irrecevabilité et de la question préalable, nous n'eussions disposé que de fort peu de temps dans la discussion générale et, le jour où le Gouvernement présente son projet, où la presse et les médias, les caméras dans cet hémicycle s'emparent de l'événement, j'imagine déjà les manchettes des journaux le lendemain matin : « Renault, le Gouvernement présente un projet ; le parti socialiste s'y oppose. » Trop souvent, la mécanique parlementaire est dévouée à une telle mise en scène largement relayée - que dis-je ? amplifiée - par les médias !

Cette mise en scène parlementaire ne manque pas de connoter le scénario fondamental de l'élection présidentielle. Or, en esquivant les débats de fond sur les choix de société, on focalise la discussion sur un dialogue singulier et réducteur et on invite en conséquence au vote imagé par cette focalisation.

Fréquemment, je le répète, toute la mécanique parlementaire est mise au service d'un tel affrontement qui semble, bien souvent, être un affrontement de façade. Mais cet affrontement de la majorité et du groupe socialiste ne sert qu'un seul objectif : marginaliser le parti communiste français (*Ah ! sur les bancs du groupe socialiste*), priver les élus de son groupe dans cette enceinte du droit à la parole. C'est aussi cela que nous avons voulu dénoncer, particulièrement alors que, je le rappelle, nous sommes les seuls à avoir, en toutes circonstances, assumé la défense de Renault, entreprise nationale, et de ses salariés.

Le Gouvernement actuel prend une lourde responsabilité en ouvrant la voie à la privatisation de Renault. Mais le gouvernement précédent porte une lourde responsabilité dans la politique de déclin de Renault...

M. Jean-Pierre Bechter. Eh oui !

M. Georges Hage. ... avec notamment l'aventure américaine et l'arrêt de la diversification.

M. Jean-Pierre Bechter. Vous étiez au Gouvernement, pourtant ! Vous avez la mémoire courte !

M. Georges Hage. Sur tous ces aspects essentiels, nous reviendrons à l'occasion du débat. Mais on doit à l'honnêteté politique de reconnaître qu'il eût été dommageable que ceux qui considèrent qu'une politique est toujours possible aujourd'hui pour Renault, une politique qui renoue, notamment, avec les objectifs et les missions définies par l'ordonnance de nationalisation de 1945, ne se fussent point suffisamment exprimés.

La rhétorique conseille, pour entrer dans le vif du sujet, sinon pour disposer favorablement l'auditoire, tout au moins pour requérir son attention, de citer les grands orateurs.

En préparant ce débat, j'ai relu l'ouvrage de M. Pierre Dreyfus, ancien président-directeur général de la Régie et ancien ministre de l'industrie...

M. Jean-Pierre Bechter. Socialiste !

M. Georges Hage. ... ouvrage qu'il a consacré à son expérience sous le titre de *Une nationalisation réussie : Renault*.

L'auteur expose la réussite de la Régie et démontre par là même que les difficultés actuelles ont des explications tout autres que celles qu'on voudrait nous faire accepter, qu'en tout cas ces difficultés sont moins structurelles que conjoncturelles et qu'elles doivent plus aux choix politiques et économiques successifs imposés ces dernières années à l'entreprise nationale qu'à toute autre raison.

Vous me permettez de vous donner lecture d'une partie de l'avant-propos que M. Dreyfus a rédigé pour la seconde édition de son ouvrage.

M. Jean-Pierre Bechter. Il avait changé d'avis ?

M. Georges Hage. « Mon expérience personnelle à la direction de la Régie Renault pendant plus de vingt ans m'a permis de porter témoignage de la réussite d'une entreprise nationalisée.

« J'ai voulu montrer comment, dans un secteur où la concurrence est particulièrement vive, une entreprise nationale, sans que rien la favorise, sans qu'elle bénéficie des moindres privilèges, pouvait se développer et se placer au premier rang en France et dans le peloton de tête des constructeurs automobiles mondiaux.

« En même temps, son personnel obtenait une série d'avantages sociaux qui, par la suite, s'étendaient à l'ensemble des travailleurs de ce pays.

« Ces résultats étaient acquis grâce au dynamisme et à l'esprit d'initiative de tous ceux qui concouraient à l'activité de l'entreprise, dynamisme et esprit d'initiative dont le statut de la Régie permettait l'exercice en garantissant à la fois l'autorité et l'autonomie de gestion de ses responsables, tout en associant les représentants du personnel aux décisions majeures pour la vie et la croissance de l'entreprise, le contrôle de l'Etat s'exerçant quand cela était nécessaire.

« Aujourd'hui, il apparaît indispensable d'étendre à d'autres entreprises le principe de la nationalisation en raison des grandes mutations économiques et techniques dont non seulement la France, mais le monde entier, sont le terrain. Il s'agit en effet de renforcer la compétitivité de notre appareil industriel en vue de créer des pôles de développement, de modifier les rapports des forces économiques et, par là, les rapports entre les hommes. »

Voilà un morceau d'anthologie que l'on pourrait intituler « Défense et illustration de la grande industrie automobile française Renault et des nationalisations ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Ce texte explique, en les dénombant et en les décrivant, les vertus économiques, sociales, politiques et culturelles de l'entreprise. Ce sont pour ces raisons que nous sommes indéfectiblement attachés à Renault, industrie nationale. Mais ce sont aussi, dialectiquement, les raisons profondes de la démarche en cours visant à la privatisation de l'entreprise. Car j'ai la conviction, en dépit des propos qui se voulaient rassurants du ministre et de certains accents assez inhabituels chez lui, que le projet prépare la privatisation de Renault.

Je reprends l'exposé de M. Dreyfus qui va me permettre de réfuter un à un et point par point les arguments de ceux qui entendent faire de Renault une entreprise comme les autres, en niant ses particularités, son bilan et les missions sociales et nationales qu'elle est toujours prête et apte à assumer.

Cet ancien président-directeur général de la Régie parle donc de réussite d'une entreprise nationalisée. Voilà une première pierre dans le jardin de M. Madelin, ou, si l'on veut, un premier cactus dans le jardin libéral !

Ainsi donc, une entreprise nationalisée a pu réussir au point de se développer, de se placer au premier rang en France et dans le peloton de tête des constructeurs automobiles mondiaux. Ce classement date de 1981.

M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Les socialistes sont passés depuis, monsieur Hage !

M. Georges Hage. Et j'aborderai ultérieurement les conditions dans lesquelles la situation s'est ensuite détériorée.

M. Franck Borotra, rapporteur. Les communistes étaient au Gouvernement !

M. Georges Hage. Mais il n'y a pas si longtemps que cette assemblée s'acharnait à créer les conditions de la privatisation de dizaines d'entreprises du secteur bancaire et du secteur industriel. Et que n'a-t-on pas entendu sur la pieuvre étatique incapable de gérer, de dégager des bénéfices d'exploitation ! Renault, industrie nationale pour le moins, remet en doute les thèses du libéralisme et les thèses de la libre entreprise, la maxime « Hors du privé, point de salut ! » et les préceptes qui prétendent que l'entreprise est une affaire trop sérieuse pour être confiée à l'Etat, même si c'est à l'Etat que les entrepreneurs privés s'adressent lorsqu'ils rencontrent des difficultés pour obtenir des crédits, des milliards, et s'ils mettent en avant, en la circonstance, la menace du chômage.

Depuis 1945, Renault est passé de 36 000 salariés à 308 000 salariés au début des années 1980 - trois fois 36 000 : 108 000.

C'est une mission d'importance nationale que la Régie a remplie pendant cette période. Mais la nation n'en attendait pas moins !

Ainsi, je relève dans l'exposé des motifs de l'ordonnance prise par les pouvoirs publics de l'époque - l'ordonnance qui est en fait l'application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance sous l'Occupation, ainsi que mon ami Ducloné l'a rappelé tout à l'heure - je relève, dis-je, dans l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault, sous la signature notamment du général de Gaulle : « Le Gouvernement provisoire de la République française est ainsi conscient, en proposant ces mesures, d'une part de contribuer au redressement moral et matériel du pays dans le cadre de l'effort de guerre des Nations unies, d'autre part de répondre, par des réformes hardies, au vœu de la Résistance française et de la classe ouvrière tout entière. »

Il est émouvant de lire des textes d'une telle qualité littéraire et d'un tel classicisme.

Ainsi, si la nationalisation de Renault est bien une sanction envers les dirigeants, notamment Louis Renault, et mon ami Bernard Deschamps a évoqué tout à l'heure cette idée que le fantôme de Louis Renault, mort avant d'être jugé, hante vos consciences que, peut-être, son fantôme erre un peu partout, plane sur cette assemblée...

M. Franck Borotra, rapporteur. Où est-il ?

M. Georges Hage. ... et que vous souhaitez qu'il regagne les limbes apaisantes et y dorme du sommeil éternel (*Exclamations sur les bancs du groupe du R.P.R.*) si, dis-je, la nationalisation de Renault est une sanction envers les dirigeants qui ont collaboré avec l'ennemi, les pouvoirs publics de l'époque, ainsi que le prouve le texte que je viens de lire, n'ont pas pour autant entendu limiter la portée de la nationalisation à cette sanction.

L'ordonnance de 1945 donne à la nationalisation une dimension importante d'ordre politique, économique et social.

Qu'on en juge par cet autre passage : « Il ne s'agit pas seulement de sanctionner une situation héritée du passé, mais aussi de se tourner résolument vers un avenir constructif. L'Etat doit donc non seulement veiller à la remise en route rapide des usines Renault, mais encore lui fixer des programmes de fabrication correspondant aux besoins du pays, contrôler l'amélioration progressive de ses moyens de production et des conditions de travail de ses ouvriers... » - le « et » n'est pas énumératif, mais c'est un « et » de corrélation entre les moyens de production et les conditions de travail - « ... faire aboutir la reconstitution de notre industrie automobile. »

La Régie a donc constitué ce que M. Dreyfus appelle un pivot, ce qu'on peut appeler un pôle industriel créateur pour le pays autour duquel et à partir duquel s'est développée une grande industrie automobile nationale et qui a, plus largement, contribué à l'effort de redressement du pays dans tous ses aspects.

Cette entreprise nationale a obtenu ses résultats dans un secteur où la concurrence est particulièrement vive. Ainsi donc, monsieur le ministre, une entreprise nationalisée peut valablement soutenir la concurrence de l'initiative privée et même lui damer le pion. Je comprends que cette performance soit insupportable aux yeux des libéraux, dont vous êtes.

Un tel constat permet de mieux comprendre également pourquoi, ces dernières années, tant d'acharnement a été déployé pour briser les potentialités de la Régie, rabougir son activité, son autonomie, sa recherche et, dans le même temps, porter des coups importants contre les salariés, particulièrement contre les responsables de la C.G.T. et les élus du personnel dans les usines du groupe. Il s'agissait d'aller sur la voie de la casse de la Régie et de créer de loin les conditions de sa privatisation.

C'est ce que le Gouvernement propose aujourd'hui en voulant faire de Renault une entreprise comme les autres.

Une deuxième pierre - et elle est de taille - ou plutôt un deuxième cactus est posé par M. Dreyfus dans votre jardin, monsieur Madelin, lorsqu'il démontre que la Régie a rempli ses missions « sans que rien la favorise et sans qu'elle bénéficie des moindres privilèges ».

M. Pierre Descaves. Et pourtant ! Qu'est-ce qu'il vous faut ?

M. Georges Hage. Vous, monsieur le ministre, vous défendez exactement la thèse inverse, en compagnie de M. Calvet, président-directeur général du groupe P.S.A. Et, avec lui, vous invoquez les nécessités du marché unique européen, ses normes, ses critères et autres exigences communautaires.

En cette affaire, si l'on me permet de parler « français »...

M. Pierre Descaves. Ah non !

M. Georges Hage. ... lequel, de M. Calvet ou de M. le ministre, « drive » l'autre ?

M. Franck Borotra, rapporteur. Ah, bravo !

M. Georges Hage. Pour me résumer sur ce point par deux ou trois questions lapidaires : combien, pendant plus de quarante années, la Régie nationale des usines Renault a-t-elle rapporté à l'Etat ?

M. Bernard Deschamps. Très bonne question !

M. Georges Hage. Combien d'emplois créés directement et indirectement ?

M. Bernard Deschamps. Beaucoup !

M. Georges Hage. Combien d'impôts versés...

M. Guy Ducloné. Enormément !

M. Georges Hage. ... au titre des bénéfices sur les sociétés...

M. Pierre Descaves. Pas beaucoup !

M. Georges Hage. ... et au titre de la taxe professionnelle ?

Mesure-t-on, comme je suis capable de le faire en tant que député du Nord habitant le Douaisis, mesure-t-on, pour ne prendre que cet exemple, l'impact de la décision de créer une usine Renault à Douai alors que le Gouvernement sacrifiait les puits de mine et le charbon national ?

Je reviendrai sur toutes ces questions afin d'en rester pour le moment à l'avis de cet ancien président-directeur général de la Régie.

Tout cela a donc été possible - et c'est la troisième pierre ou la troisième cactus dans votre jardin, monsieur le ministre - dans le même temps où le personnel de la Régie obtenait une série d'avantages sociaux qui, par la suite, se sont étendus à l'ensemble des travailleurs du pays. Je prendrai l'exemple le plus connu pour illustrer mon propos : c'est celui de la quatrième semaine de congés payés, obtenue par la lutte en 1962.

L'ensemble de ces résultats était possible grâce notamment à l'autonomie de gestion dont jouissait la Régie, et surtout grâce à l'intervention constante des travailleurs.

Le propos de M. Dreyfus permet donc d'éclairer le projet de loi que vous nous présentez aujourd'hui, monsieur le ministre.

C'est bien contre tout ce que représente la Régie dans l'économie de notre pays, notamment son indépendance dans le secteur économique, c'est bien contre tout ce que les salariés de la Régie ont obtenu par la lutte, et qui s'est étendu - ou a toujours tenté de s'étendre - au reste du pays, que votre projet se dresse.

D'une part, vous prétendez la nécessité de l'uniformisation des sociétés au plan du droit et, d'autre part, vous invoquez les contraintes de l'intégration européenne de 1992 pour motiver ce projet de loi. Moi, je vous demande : ferez-vous mourir Renault ? Et comment allez-vous faire mourir Renault ? En exposant Renault au risque d'un dépôt de bilan ? Puisque l'on sait qu'une baisse de 10 p. 100 du carnet de commandes pourrait avoir cette conséquence extrême. Or tous les experts prévoient une telle récession dans le secteur automobile ouest-européen pour 1988.

Comment ferez-vous mourir Renault ? En permettant la participation de sociétés étrangères comme Volkswagen ou General Motors dans le capital, participation au sujet de laquelle la presse spécialisée fait d'ores et déjà état de négociations ? - j'ouvre, là encore, une parenthèse pour dire qu'une fois de plus la souveraineté du Parlement est basoquée - une telle participation signifiant à terme la perte pour Renault de sa spécificité historique, sociale et culturelle ?

Comment ferez-vous mourir Renault ? En transformant Renault en « usine-tournevis » ?

Pour notre part, nous sommes contre la conception de Renault simple groupe d'assemblage de pièces fabriquées à l'étranger. Il suffit de voir ce qui s'est déjà passé dans l'industrie des équipementiers automobiles.

Ce secteur, autrefois florissant dans notre pays, est aujourd'hui sous la coupe étrangère. Presque toutes les productions sont importées. Or c'est cela que vous vous apprêtez à faire de Renault. En avez-vous mesuré les conséquences sur l'emploi ?

C'est à coup sûr à l'une de ces trois hypothèses - Renault exposée au risque d'un dépôt de bilan, Renault ouverte à la participation des capitaux étrangers, Renault transformée en « usine-tournevis » - c'est à coup sûr, dis-je, à l'une de ces perspectives que correspondent les propos de M. Levy, qui évoque Renault avec seulement 45 000 salariés. Qu'allez-vous faire des 30 000 salariés auxquels vous voulez retirer l'emploi à la Régie ? Ne me dites pas que j'affabule ! Comment expliquez-vous les 3 835 licenciements programmés pour 1988 ?

Mais vous n'avez pas attendu ce projet de loi pour mettre la Régie Renault au service de votre politique de déclin économique et social.

Certes, tout n'a pas été rose sous le régime de M. Dreyfus. Les travailleurs en savent quelque chose. Ils savent notamment que leurs actions et leurs luttes ne sont pas étrangères, tant s'en faut, à l'existence et au maintien de la vitrine sociale de l'entreprise. C'est sous le septennat de M. Valéry Giscard d'Estaing, du libéral M. Giscard d'Estaing, qu'un tournant a été amorcé avec le lancement de ce qu'il faut bien appeler l'aventure américaine.

Pendant quelques mois, au début du septennat actuel, sous la tutelle de M. Pierre Dreyfus, ministre de l'industrie, la Régie a semblé s'inspirer de missions que lui assignait l'ordonnance de 1945. Mais les tutelles successives de M. Chevènement, de M. Fabius, puis de Mme Cresson, de M. Hanon, ont enfermé la Régie dans l'illusion et le piège américain.

Dans la séance du 9 mai 1984, à l'occasion d'une question au Gouvernement, j'interpellai le ministre de la recherche et de l'industrie - c'était alors M. Fabius - pour lui expliquer les inquiétudes des travailleurs de la Régie nationale des usines Renault, inquiétudes qu'ils venaient de manifester dans les rues de la capitale, car la place de Renault reculait sur le marché automobile européen et stagnait sur le marché français. On s'interrogerait sur la stratégie globale du groupe. Il y avait de quoi ! On parlait de 7 250 suppressions d'emplois, dont 700 à R.V.I. On parlait déjà de 15 000 licenciements de 1984 à 1986.

Comme je faisais part de mes inquiétudes quant à la politique internationale de Renault et que j'appellais l'attention de M. le ministre Fabius sur les conséquences et les incohérences de cette stratégie, je m'entendais répondre : « Si certaines implantations à l'étranger ont un caractère d'ordre historique, d'autres répondent au souci de conquérir des marchés. C'est le cas aux Etats-Unis d'Amérique. » Saura-t-on jamais combien le rachat d'American Motors Corporation - A.M.C. - ...

M. Guy Ducloné. Je remarque que vous le prononcez mieux que moi !

M. Georges Hage. ... aura coûté et combien la Régie aura dépensé pendant ces années pour combler les pertes. Seuls, à l'époque, les communistes s'étaient opposés à une telle opération...

M. Jean-Pierre Bechter. Il fallait quitter le Gouvernement !

M. Georges Hage. ... comme la question au Gouvernement que je viens de rappeler en témoigne. S'il n'y avait pas eu cette erreur - car il s'agit bien d'une monumentale erreur, que bien des gens reconnaissent aujourd'hui - la Régie aurait pu développer le petit modèle populaire, successeur de la « 4 cv », de la 4 L et de la R 5.

M. Jean-Pierre Bechter. La Lada !

M. Georges Hage. Et ce n'est pas divaguer dans l'imaginaire que de prétendre que le taux de pénétration des marques étrangères ne dépasserait pas aujourd'hui les 35 p. 100 du marché national.

La Régie aurait pu aussi poursuivre sa diversification.

Les choix politiques opérés ont été autres : arrêt de la diversification, notamment avec le désengagement dans les domaines du tracteur agricole et de la machine-outil ; refus de coopération avec des pays tels que l'Algérie, qui offrait un marché de 10 000 poids lourds et l'achat d'une usine clef en main pour 30 000 voitures, ou que l'U.R.S.S. pour le développement d'une usine de moteurs.

M. Jean-Claude Martinez. Et la planète Mars aussi !

M. Georges Hage. Quant aux petits modèles, il a fallu que la C.G.T. et des anciens salariés de Renault mettent au point la Neutral pour démontrer concrètement la possibilité de construire un tel modèle, dont un projet dort dans les cartons depuis plus de dix ans.

M. Jean-Claude Martinez. Nous aussi, on ne va pas tarder à s'endormir !

M. Georges Hage. Certains nous disent : « Oui, mais Renault s'est implantée en Espagne, au Portugal et en Belgique. » Mais de telles implantations se sont faites au détriment de l'emploi et de la production en France.

En Espagne...

M. Jean-Claude Martinez. Olé !

M. Georges Hage. Monsieur Martinez, vous devriez écouter.

M. Jean-Claude Martinez. Mais j'écoute !

Mme Muguette Jacquaint. Vous trouvez sans doute que c'est un sujet de plaisanterie !

M. Yvon Briant. Une chanson, madame Jacquaint !

M. Georges Hage. En Espagne, disais-je, Renault va perdre en 1988 sa position de tête sur le marché espagnol, car le contingent de réimportation en France des voitures fabriquées par Renault-Espagne ne lui permet pas - écoutez cette hérésie, cette ineptie commerciale - de soutenir la concurrence et d'avoir une politique commerciale à la hauteur sur le marché espagnol.

Ainsi, Renault perd-il sur les deux tableaux parce que les gouvernements successifs ont sacrifié délibérément l'emploi en France.

En Belgique, Renault dispose d'une unité de production importante par la taille, mais la marque au losange réalise dans ce pays des scores plutôt lamentables. Cela est d'ailleurs valable pour les autres marchés du Benelux.

Depuis le tournant pris sous le septennat de Valéry Giscard d'Estaing, cela fait tout de même beaucoup d'erreurs !

Ce n'est peut-être pas sans rapport avec l'arrivée à la direction de la Régie de dirigeants extérieurs à l'entreprise, habitués à évoluer dans la haute finance internationale et à s'illustrer dans la liquidation des emplois productifs et des productions nationales.

Lorsque le Gouvernement fait appel à M. Besse puis à M. Lévy, « rachat », il faut bien le dire, à la Belgique - mais sans doute avait-il terminé là-bas sa mission qui consistait à liquider la sidérurgie ? - il met en place des hommes chargés d'appliquer sa politique chez Renault, c'est-à-dire de liquider la Régie.

Que dire de ce cadre de haut niveau, ancien directeur du cabinet du « locataire » précédent de l'hôtel Matignon, ou de cet autre cadre, lui aussi de haut niveau, qui vient de prendre la nationalité américaine ? Ce dernier, que l'on décrit comme un cadre de « haute volée », a dû subir l'attrait de l'impérialisme le plus puissant, ou bien il a cru bon de mettre l'Atlantique entre lui et les virus que secrètent les industries nationalisées du genre Renault, entre lui et les mauvais souvenirs de sa présence à la direction de l'usine de Douai, sujet sur lequel j'aurai l'occasion de revenir tout à l'heure ?

Il n'y a de cohérence en tout cela que celle qui procède de la volonté de déposséder la nation de son industrie automobile.

On peut même s'interroger lorsque M. Calvet, président-directeur général du groupe Peugeot, semble dicter sa loi au gouvernement actuel s'agissant du devenir de Renault. En effet, on ne peut affirmer que dans le domaine de l'industrie automobile il y aura toujours Peugeot en France. L'avenir du groupe Renault est programmé, lui aussi, dans une intégration ouest-européenne faisant de la France un pays de tourisme à industries sporadiques, mais, en tout cas, pas un pays d'industrie automobile.

Nous, communistes, nous ne sommes pas des passésistes figés sur un texte, l'ordonnance de 1945, et sur une régie qui serait Renault. Mais nous sommes fidèles à l'esprit de cette ordonnance. Et nous allons proposer dans ce débat, s'il se poursuit jusqu'à son terme, une véritable coopération franco-française...

M. Jean-Pierre Schenardl. Mais c'est du racisme !

M. Georges Hage. ... qui peut et doit se réaliser entre le groupe Renault et le groupe Peugeot pour le développement de l'industrie automobile en France.

La disparition de l'industrie automobile française n'est pas fatale même si, avec ce projet de loi, monsieur le ministre, vous franchissez une étape de plus dans la voie de la liquidation.

Pour tous ces motifs aussi, vous le comprenez, il est nécessaire que la représentation nationale délibère. L'examen de ce mauvais texte doit servir à faire le procès de ceux qui veulent liquider Renault et à montrer qu'une autre solution est possible.

Permettez-moi de m'arrêter un instant sur une usine Renault que je connais bien puisqu'elle est implantée dans le département dont je suis l'élu, je veux parler de l'usine Renault de Douai, laquelle offre à sa manière un raccourci saisissant de l'évolution de la vie de la Régie nationale.

Cette « unité carrosserie-montage », comme on dit dans le jargon automobile, est spécialisée dans la production des véhicules de milieu de gamme - Renault 9 et Renault 11 - et, en plus petit volume, dans celle de Renault 21. C'est cette usine qui est chargée de lancer en 1988 le nouveau modèle que sortira Renault : la X 53 dans son appellation actuelle. On le voit, il ne s'agit pas d'une usine de seconde catégorie. En 1986, 205 610 Renault 9 et Renault 11 ainsi que 24 000 Renault 21 y ont été produites par 7 160 travailleurs.

M. Jean-Pierre Schenardl. Vous auriez pu nous lire l'annuaire téléphonique, cela aurait été pareil !

M. Georges Hage. Dans cette région du Nord-Pas-de-Calais, si gravement sinistrée par les politiques économiques mises en œuvre par les gouvernements qui se sont succédés...

M. Jean-Pierre Bachtar. Le gouvernement Mauroy aussi ?

M. Georges Hage. ... Renault-Douai constitue un atout pour le redressement et le développement industriel.

Conçue comme un pôle de reconversion de la mine - rappelez-vous qu'elle est localisée au cœur du bassin minier du Douaisis et du Liévois -, cette usine, lancée en 1970-1971, est ultra-moderne, avec des lignes d'assemblage tôlerie entièrement automatisées, utilisant des robots de soudure et de manutention A.C.M.A. - Renault. Renault-Douai est, dans son genre, sans aucun doute, une des usines les plus modernes d'Europe. Et c'est cela que vous voulez casser avec votre projet de loi sur le statut de Renault !

Cette usine, certains ne l'ont jamais acceptée, y compris des dirigeants de haut rang de la Régie nationale des usines Renault, qui se sont répandus en déclarations fracassantes à son sujet. Vous voulez aujourd'hui, par le biais de ce texte et de la stratégie mise en œuvre, faire de cette unité un modèle d'usine « tournevis » à la japonaise, ne créant plus de richesses mais cantonnée dans un rôle de simple assemblage de « fonctions complètes », c'est-à-dire l'ensemble de l'habitacle, l'ensemble du moteur, l'ensemble du roulement, lesquels ont été achetés à l'étranger.

De ce point de vue, M. Lévy, P.-D.G. de Renault, qui a déjà lourdement frappé dans les régions avoisinant mon département lorsqu'il était aux commandes de la sidérurgie lorraine puis de la sidérurgie belge, veut en faire une usine modèle de rentabilité financière, d'intégration européenne et de politique antisociale.

En premier lieu, sur le plan de la rentabilité financière, les choix effectués dans la dernière période placent très directement Renault-Douai sous la dictature implacable du critère de gestion suivant : baisse continue des effectifs depuis plusieurs années sous prétexte d'une amélioration sensible de la productivité apparente du travail, sans tenir compte du niveau d'intégration, c'est-à-dire de la valeur ajoutée créée par l'entreprise ; volonté de sous-traiter à l'étranger les fonctions vitales des véhicules.

Ainsi Renault et son P.-D.G., avec l'aval des pouvoirs publics, n'ont-ils pas hésité à vendre au groupe Epéda-Bertrand-Faure une filiale, la SOTEXO, localisée à Somain, donc près de Douai, pour approvisionner l'usine Renault en sièges auto prêts à être montés. Le prétexte invoqué pour à la fois sous-traiter cette fonction et vendre une filiale est fallacieux : il s'agit de mettre en place une gestion en « flux tendus », c'est-à-dire de réduire les stocks, d'obtenir une qualité optimale pour réduire les frais financiers. Or n'y a-t-il pas de meilleurs « flux tendus » que de produire directement à Douai les sièges nécessaires ? D'autant plus que les sièges fabriqués par Bertrand-Faure ont un prix de revient bien supérieur à celui qui résultait du dispositif précédent.

L'objectif de cette opération est clair : dévitaliser Renault en transformant les usines en coquilles vides, liquider l'emploi. A Douai, des emplois ont d'ailleurs été supprimés.

A la SOTEXO, on embauche, certes, mais uniquement sur contrat à durée déterminée, de courte durée et au S.M.I.C., pour assembler des sous-ensembles de sièges fabriqués en Espagne ou en Italie. La SOTEXO devient en fait une surface « tampon » entre Renault-Douai et la production des sièges auto fabriqués à l'étranger.

Voilà un exemple concret de la stratégie suivie et à laquelle votre projet de loi néfaste veut faire franchir une étape nouvelle. En effet, à quand les moteurs venant de R.F.A. ou d'Italie, de chez Volkswagen, General Motors Europe ou Fiat, montés sur des voitures au losange à Douai ? C'est bien cela qui est en jeu dans ce texte.

En second lieu, au niveau de l'intégration européenne, M. Lévy, « européiste » convaincu, ne cache pas que, pour lui, il n'y a pas de différence entre l'usine de Douai et celle de Haren en Belgique, ou celles de Valladolid et Valencia en Espagne : un nombre important de R 9 et de R 11, mais également de R 21 - quasiment tous les breaks Nevada - sont réimportés, concurrents ainsi la production de Douai et faisant de Renault, avec P.S.A., un des premiers importateurs de véhicules en France : 22 p. 100 des immatriculations.

Dans le même temps, Renault soit recule, soit se trouve réduite à une pénétration marginale sur ces marchés. En Espagne, nous l'avons vu tout à l'heure, la marque française risque de perdre la première place, Renault ne pouvant à la fois approvisionner ce marché et utiliser son outil industriel dans ce pays pour mener une politique de réimportations. En Belgique et dans les pays du Benelux, Renault se fait désormais damer le pion par les autres constructeurs européens et les Japonais.

Les modifications de la prospérité de Renault sont donc explicables par de tout autres raisons que celles qu'ont pu invoquer le ministre et le rapporteur tout à l'heure.

Enfin, sur le plan de la politique antisociale, la volonté de la direction de Renault, et plus spécifiquement celle de l'usine de Douai, est de faire accepter cette stratégie néfaste par les travailleurs. Pour cela, l'usine de Douai a toujours eu affaire à des directeurs de choc spécialisés dans les coups de main et dans la répression antisyndicale.

Ainsi, le cadre dont je parlais tout à l'heure, c'est-à-dire M. Dedeurwaerder, l'ancien directeur commercial de Renault, lequel vient d'anticiper, je le rappelle, sur le projet de loi en prenant tout de suite la nationalité américaine, a sévi à Douai. C'est le cas également de l'actuel directeur, M. Roldan, dont la manière est différente, mais qui a monté une véritable machination contre les responsables C.G.T. de l'usine. C'est lui qui, sur ordre du sieur Praderie, a jeté à la rue Jean-François Carré et Lachamps et les a ensuite entraînés devant les tribunaux parce qu'ils s'opposaient à la casse de leur usine et qu'ils voulaient, par la lutte avec leurs camarades de travail, que d'autres choix soient mis en œuvre à Douai.

A ce point de mon récit, je vais vous conter une anecdote...

M. Jean-Pierre Schenardi. Ça manquait ! Il est vrai que nous ne sommes plus à ça près !

M. Georges Hage. ... qui a le mérite d'être significative.

M. Yvon Briant. Ça nous changera !

M. Georges Hage. C'est un événement que j'ai personnellement vécu aux premiers jours du gouvernement de l'an de grâce 1981.

M. Yvon Briant. Vous en étiez !

M. Pierre Descaves. Vous en fûtes !

M. Georges Hage. Mon ami M. Ralite entendait commencer son tour de France de la santé par le Nord.

M. Franck Borotra, rapporteur. Parce qu'il avait peur de perdre le nord !

M. Georges Hage. Pourquoi par le Nord ? Parce que je l'y avais décidé. J'étais alors président de la commission des affaires familiales, culturelles et sociales de la région Nord - Pas-de-Calais...

M. Jean-Pierre Schenardi. Eh bien, ça devait être chouette !

M. Georges Hage. C'était très bien. D'ailleurs, vous pouvez consulter les archives, monsieur. Vous pouvez aussi demander aux handicapés du Nord - Pas-de-Calais ce qu'ils en pensent.

M. le président. Monsieur Hage, soyez bon de ne pas engager le dialogue avec nos collègues. Poursuivez votre discours et même votre récit.

M. Georges Hage. En effet, c'est un récit, monsieur le président.

Donc M. Ralite, que j'avais sensibilisé aux conditions de santé de la population du Nord à l'occasion de discussions en commission ou dans cet hémicycle, s'était décidé à commencer son tour de France par le Nord. Il voulait d'abord s'intéresser à l'étude des conditions d'hygiène et de sécurité dans les entreprises et il choisit Renault-Douai. Pourquoi par Renault ? Parce que je lui avais fait part, dès son arrivée au Gouvernement, d'un nombre considérable de licenciements abusifs de travailleurs malades, fatigués, blessés et même de femmes enceintes.

Averti de sa visite, j'écrivis à M. le directeur de l'entreprise Renault-Douai pour lui demander d'y participer, mais sans obtenir de réponse. Le jour même de cette visite, je me présente à la grande porte de l'usine P1, attendant M. Ralite pour pénétrer avec lui et prendre place dans le cortège officiel.

La direction, prévenue, fait entrer M. Ralite par une autre porte. Je harcèle de nouveau la direction (*Sourires*), lui signalant ma présence - je rappelle que je voulais signaler à la direction d'une entreprise nationalisée la présence du député de l'arrondissement car, à l'époque, j'étais député d'arrondissement, qui souhaitait participer à une visite officielle.

M. Jean-Pierre Schenardi. Il faudra écrire vos mémoires ! (*Rires sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

M. Georges Hage. Aucune réponse de la direction ! C'est alors que les travailleurs de l'usine de peinture qui avaient de la démocratie et du suffrage universel une autre conception que M. Dedeurwaerder se mettent en grève (*Sourires*) et viennent m'ouvrir la porte.

M. Paul Mercleca. Très bien !

M. Georges Hage. C'est ainsi que je pénétrais dans l'usine Renault-Douai...

M. Yvon Briant. Elle ne s'en est pas remise !

M. Georges Hage. ... en station bipédique. (*Sourires*.) Je le précise car un journal qui voulait faire de l'esprit a prétendu que j'étais entré dans l'entreprise, comme tel haut personnage une fois dans sa vie, enfermé dans le coffre d'une voiture des P. et T. C'est faux ! J'y suis entré en bipède, en *homo erectus* ! (*Rires*.)

Mme Véronique Nelertz. Monsieur Hage ! Un peu de tenue !

M. Georges Hage. Ainsi, se constitua un second cortège. Je visitai à cette occasion l'entreprise et j'ai bien fini par croiser le cortège officiel. Deux protocoles se sont donc rencontrés : un protocole officiel et un protocole de classe, autour d'une table où s'amoncelaient les dossiers dont j'ai parlé tout à l'heure.

Si je relate cet événement, c'est pour vous montrer dans quelles conditions s'amorçait le processus de démocratisation de l'entreprise Renault-Douai au commencement de l'action du gouvernement de 1981.

Il y eut à l'époque toute une série d'idéologues qui formulaient un syllogisme sophistiqué...

M. Pierre Descaves. C'est l'hôpital qui se fout de la charité !

M. Georges Hage. Voilà ce que se disaient ces idéologues : Renault est une entreprise nationalisée ; or il y a un gouvernement de gauche ; donc la gestion de Renault va se démocratiser. Ils se sont lourdement trompés.

M. Francis Delattre. Certes !

M. Georges Hage. ... car la gestion de Renault, à cette époque, s'est rigoureusement étatisée.

M. Jean-Pierre Schenardi. Avec les communistes, comment la démocratie est-elle possible ?

M. Georges Hage. Et les travailleurs ont toujours été très surpris, après avoir espéré cette démocratisation, de trouver des conditions de travail encore plus astreignantes que celles qu'ils connaissaient auparavant.

M. Bernard Deschamps. C'est vrai !

M. Jean-Pierre Schenardi. Ils doivent être dèçus !

M. Georges Hage. Voilà donc la politique de casseur qui est menée par la direction, laquelle ne recule devant aucun moyen pour faire courber l'échine aux travailleurs. Mais ses promoteurs en sont pour leurs frais. La C.G.T. monte en...

M. Francis Delattre. Puissance !

M. Georges Hage. Exactement, elle monte en puissance dans cette usine, comme l'indiquent les dernières consultations : 3 504 salariés, soit 94 p. 100 des suffrages exprimés, se sont prononcés, à Douai, contre le projet de loi que vous voulez nous faire discuter dans cette assemblée, monsieur le ministre.

M. Bernard Deschamps. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Hage ?

M. le président. Je crois savoir, monsieur Hage, que vous ne souhaitez pas être interrompu.

M. Georges Hage. J'accepte volontiers d'être interrompu par mon collègue.

M. le président. La parole est à M. Bernard Deschamps, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Bernard Deschamps. Monsieur Hage, ou bien la droite vous a mal compris ou elle essaie de déformer vos propos.

M. Pierre Descaves. Nous avons mal compris car c'était incompréhensible !

M. Francis Delattre. En matière de déformation, vous êtes un spécialiste !

M. Guy Ducoloné. N'interrompez pas M. Deschamps, s'il vous plaît !

M. Bernard Deschamps. Je ne suis pas de droite, je suis communiste !

Pour appuyer la démonstration que vient de faire M. Hage...

M. Jean-Pierre Bachtar. Il a fait une démonstration ?

M. Bernard Deschamps. ... j'ajouterai, s'il le permet, que nous avons eu connaissance d'un journal, fort bien fait,...

M. Jean-Pierre Bachtar. *L'Humanité* !

M. Bernard Deschamps. ... des communistes de Renault, qui connaissent très bien leur entreprise et dont les études sont si sérieuses qu'elles ont été reprises dans une revue économique, avec des graphiques, que je vous montre, mais je ne sais si la caméra de l'Assemblée nationale peut les filmer, comme ce serait souhaitable. (*Sourires.*) Ces graphiques montrent que les frais de personnel, qui représentaient, en 1973, 28 p. 100 du prix de vente, n'en représentaient, en 1986, que 17 p. 100...

M. Gabriel Kasperelt. Heureusement !

M. Bernard Deschamps. Soit ! Mais, dans le même temps, la valeur ajoutée produite dans l'entreprise est passée de 37 p. 100 à moins de 20 p. 100. Nous avons ainsi la démonstration que, lorsque l'on fait pression sur les frais de personnel, on réduit par la même occasion la valeur de la production.

M. Pierre Schenardi. C'est sans doute pour cela que le Japon est en pleine déconfiture !

M. Gabriel Kasperelt. M. Deschamps a raison ! Il faut tout faire à la main, avec un tournevis et une clé ! C'est comme cela qu'on fabrique les voitures maintenant ! (*Sourires.*) Ce qu'ils sont drôles !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Hage.

M. Georges Hage. Je voudrais maintenant aborder plus au fond une des questions majeures posées par ce projet de loi que l'on nous présente comme anodin : je veux parler de la politique sociale et des relations sociales à la régie nationale des usines Renault.

M. Francis Delattre. Abrégeons !

M. Georges Hage. Depuis 1981, la politique sociale et les relations sociales à la Régie ont suivi une évolution similaire à celle de la politique générale.

Après des réformes et des mesures intéressantes intervenues sur la période 1981 - 1982, et j'ajouterai même en 1983 corrélativement à la préparation du contrat de plan, la politique sociale de la Régie s'est fortement dégradée depuis 1984 en liaison avec la stratégie consentie par le gouvernement d'alors et mise en œuvre par MM. Hanon et Besse, prolongée aujourd'hui par le gouvernement actuel et par M. Lévy.

En septembre 1982, M. Hanon présentait aux cadres supérieurs un certain nombre d'orientations et d'axes politiques en matière sociale, dont la philosophie générale pourrait être résumée ainsi : « La stratégie de Renault doit faire la synthèse entre les impératifs opérationnels et humains, c'est-à-dire qu'elle doit répondre à deux objectifs : d'une part, il est impératif que l'entreprise y trouve son compte et, d'autre part, il est impératif que le personnel y trouve le sien. »

Le P.-D.G. d'alors - nous étions en 1982 -...

M. Francis Delattre. Qui était alors ministre du travail, camarade ?

M. Georges Hage. ... poursuivait ainsi : « La politique sociale est une attitude permanente consistant à penser en même temps le développement de l'entreprise et le développement de l'individu. L'un ne peut pas avancer sans l'autre parce que l'un se construit avec l'autre. »

C'est ce que le directeur général du personnel et des relations sociales traduisait alors par la formule : « En un mot, nous vous proposons une autre façon de traiter les questions de personnel en pensant le social non comme une charge à supporter, mais comme moteur de la réussite économique et financière de l'entreprise. » Il s'agissait d'orientations intéressantes prises en liaison avec les mesures positives de 1981-1982. Faire jouer un rôle moteur au social, c'était bien, à coup sûr, s'orienter vers la définition d'une nouvelle efficacité économique et sociale de l'entreprise. Le potentiel humain de la Régie pouvait alors être considéré comme un atout pour le développement de l'entreprise, pour la création de richesses nouvelles dans l'entreprise.

Depuis 1981, un certain nombre de droits nouveaux avaient été mis en place à la régie Renault, jusqu'à la loi de démocratisation du secteur public en 1983. C'est ainsi que le droit syndical faisait l'objet d'un accord syndicat-direction signé en septembre 1983,...

M. Francis Delattre. Dans le même temps, le déficit s'aggravait !

M. Bernard Deschamps. A cause de l'aventure américaine !

M. Georges Hage. ... mais d'autres acquis importants couronnant les luttes des travailleurs ont été obtenus à cette époque. Je pense notamment à la réintégration de Michel Certano, militant et dirigeant de la C.G.T. à Billancourt, injustement sanctionné et licencié. Je pense aussi à la loi d'amnistie, laquelle, conformément à un amendement des députés communistes, a permis d'annuler les sanctions infligées aux travailleurs par la direction de la Régie...

M. Jean-Pierre Schenardi. C'étaient des casseurs !

M. Georges Hage. ... et de procéder à la réintégration dans leur emploi des responsables syndicaux et des délégués du personnel injustement licenciés.

A la suite de ce succès, il a été procédé à l'élection des représentants du personnel au conseil d'administration, qui a confirmé la confiance qu'accordent majoritairement les salariés de la Régie à la C.G.T. pour laquelle se sont prononcés 57 p. 100 des salariés, tous collègues confondus et dans l'ensemble de la Régie, et 46,5 p. 100 dans l'ensemble du groupe.

M. Jean-Pierre Schenard. Il ne vous reste que ça, dans le pays : vous ne représentez plus rien !

Mme Muguetta Jacquaint. Et vous ?

M. Georges Hage. Il ne vous reste peut-être, de tant ce résultat, qu'à invoquer la malhonnêteté des consultations.

M. Francis Delattre. En matière de malhonnêteté, vous êtes des spécialistes !

M. Georges Hage. Mais 46,5 p. 100 dans l'ensemble du groupe Renault, cela représente, dans ce que j'appellerai une version non polonaise, mais française du scrutin, un véritable plébiscite pour la C.G.T. Combien d'hommes politiques, aux postes les plus importants de l'administration de l'Etat, peuvent se targuer d'une telle majorité ? (*Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

La mise en place de groupes d'expression en 1982-1983 a permis la réunion de plusieurs milliers de travailleurs sur les questions relatives à leur travail.

M. Jean-Pierre Schenard. Vous faites l'apologie des cas-seurs !

M. Georges Hage. La mise en place des conseils d'atelier et de bureau avait également été décidée, de même que l'amélioration des moyens de fonctionnement des comités d'entreprise et du comité central d'entreprise, avec la création d'un comité de groupe, avec l'augmentation du nombre de délégués au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail, avec l'élargissement de leurs prérogatives - le tout au-delà du cadre de la loi - et, enfin, avec l'augmentation du nombre des délégués du personnel disposant de soixante heures de franchise, au lieu des quinze prévues par la loi.

C'est également à cette époque qu'a été engagée une flexion sur les mutations industrielles et la dynamique sociale, conduisant à la mise en œuvre de sept missions d'approfondissement sur les thèmes que je vais énumérer.

M. Jean-Pierre Schenard. Avec ça, on ne construit pas une voiture !

M. Georges Hage. Le premier thème était l'unité de base de production : l'organisation du travail, le rôle de la maîtrise, la démocratie, la revalorisation du travail productif.

M. Jean-Pierre Schenard. En Afghanistan ?

M. Georges Hage. Le deuxième thème concernait les structures de l'entreprise : la décentralisation, la liaison entre les différentes fonctions, l'impact de la bureaucratie et de la conception assistée par ordinateur.

Le troisième thème portait sur la formation : les besoins, la formation et le temps de travail, les problèmes spécifiques de la formation des immigrés.

M. Jean-Pierre Schenard. Ah, oui ! Il faut les former !

M. Georges Hage. Le quatrième thème était relatif à l'emploi et l'organisation du temps de travail, ...

M. Jean-Pierre Schenard. Vous avez dit « camp » de travail ?

M. Georges Hage. ... avec l'évolution de l'emploi et la durée d'utilisation des équipements.

Cinquième thème : la nature et les modalités d'insertion des technologies nouvelles - besoins et attentes, anticipation de la formation, rythme de développement.

Le sixième thème était l'économie de l'entreprise : composante de la compétitivité, étude des prix de revient, indicateurs, investissement formation, valeur ajoutée.

M. Jean-Pierre Schenard. Et patati, et patata ! ...

M. Georges Hage. Septième et dernier thème : information et communication.

Les organisations syndicales se sont associées à ce vaste champ de réflexion.

S'agissant de la formation professionnelle continue, le nombre d'heures par salarié est passé de dix-sept à vingt entre 1981 et 1982, c'est-à-dire de 0,30 à 0,35 p. 100 du chiffre d'affaires.

M. Franck Borotra, rapporteur. Et alors ?

M. Georges Hage. L'accord d'entreprise de 1982 a précisé que l'entreprise entendait développer une politique de formation liée à une politique active de l'emploi, avec la valorisation des individus et l'accroissement de la propre efficacité de l'entreprise comme objectifs. A cet effet, il était prévu que les plans de formation devaient traduire au plus près les besoins de formation collectés dans chaque secteur par la hiérarchie, en concertation avec le personnel intéressé.

Les éléments nécessaires à la préparation de ces plans devaient être décentralisés le plus largement possible pour intégrer les besoins de formation individuelle, notamment ceux qui sont liés au système de carrière des ouvriers spécialisés, que l'on appelle pudiquement à la Régie « agents de production », c'est-à-dire « A.P. », et des ouvriers professionnels de première catégorie, autrement dit les « P1 ».

Les plans de formation devaient donc traduire au plus près les besoins collectés dans chaque secteur et cela supposait un examen paritaire des besoins de formation de l'entreprise.

Considérer la formation comme un investissement industriel chiffré en pourcentage du chiffre d'affaires résulte d'une orientation qui avait été prise au comité central d'entreprise.

M. Jean-Pierre Schenard. Au « comité central » ?

M. Georges Hage. S'agissant des classifications, deux choses peuvent être retenues. D'une part, l'accord d'entreprise de 1982 s'est traduit, au travers d'une prise en compte de la valorisation du personnel humain de l'entreprise, par le passage d'un nombre important d'agents de production O.S. en P1. Imagine-t-on ce que peut signifier être O.S. toute sa vie ? Pour une entreprise qui respecte l'homme, le souci de permettre aux O.S. de devenir P1 n'est-il pas essentiel ? (*Très bien ! sur plusieurs bancs du groupe communiste.*)

Je constate que personne ne me désapprouve.

M. Franck Borotra, rapporteur. Des O.S., il en faut bien !

M. Georges Hage. D'autre part, un groupe de travail avait été mis en place paritairement, pour réfléchir et examiner les grilles de classification.

Concernant le temps de travail, la durée hebdomadaire depuis 1981 a baissé d'une heure trente pour la normale et d'une heure pour le travail en équipe. Actuellement, la durée hebdomadaire de travail est la suivante : 38 heures 10, payées 38 heures 40 en équipe, et 39 heures 50 en normale. La compensation salariale a été intégrale pour une heure et s'est élevée à 70 p. 100 pour la diminution d'horaire supérieure à une heure.

Comme, depuis 1980, l'ensemble du personnel avait obtenu quatre jours de congés supplémentaires, la cinquième semaine de congés s'est traduite par une journée de congé annuelle supplémentaire. Mais nous verrons plus loin qu'avec quinze ans d'ancienneté, les salariés bénéficient d'une sixième semaine de congés payés et qu'en dessous de quinze ans, ils bénéficient de jours supplémentaires, entre un et quatre.

Cependant, compte tenu du blocage des embauches sur l'ensemble du groupe Renault, la mobilité de l'emploi s'est accélérée par la multiplication des prêts de personnels, par des mutations inter-établissements et par des mutations dirigées vers les filiales. De même, les équipes se sont développées ponctuellement, y compris la nuit, ainsi que les V.S.D., vendredi - samedi - dimanche, les S.D.L., samedi - dimanche - lundi, et les horaires décalés.

Il nous faut déjà remarquer que cette partie du dispositif concernant notamment la durée du travail et l'aménagement du temps de travail préfigurait la flexibilité imposée à l'ensemble des travailleurs du pays successivement par M. Delebarre et M. Séguin.

Toujours en cette fin de période 1981 et 1982, il me faut signaler, durant l'année 1983, un chômage important dans plusieurs usines : Flins, Sandouville, Le Mans, Renault-machines outils, c'est-à-dire pour dix mille travailleurs de Billancourt. Je tiens à rappeler que, lors des conflits de 1981-1982, la direction avait procédé au lock-out à Flins comme à Billancourt.

J'en arrive plus précisément à l'accord d'entreprise signé en 1982, reconduit en 1985 et qui arrive à échéance en 1988, c'est-à-dire que cet accord est directement dépendant du changement de statut de la Régie nationale des usines Renault.

M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Cela ne changera rien !

Un député du groupe du R.P.R. Il engage la majorité et le Gouvernement !

M. Georges Hage. M. le ministre dit que cela ne changera rien, mais il n'engage que lui ici, ce soir, dans cet hémicycle.

Les ministres passent, mais la direction Renault demeurera pour traiter de cette convention.

Un député du groupe du R.P.R. Le ministre engage la majorité et le Gouvernement !

M. Guy Ducloné. Les salariés se battront toujours !

M. Georges Hage. Cet accord de 1982 est important puisque, reconduit en 1985, sa reconduction sera proposée en 1988, donc après le vote de ce projet de loi.

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Merci !

M. Georges Hage. Cet accord de 1982 s'est notamment traduit par quarante et une améliorations concernant, en particulier, les congés spéciaux des travailleurs handicapés et le personnel féminin.

Ce que je vais dire maintenant n'a évidemment de sens que si, en même temps, par un exercice intellectuel très facile, on a à l'esprit le sort ordinairement réservé aux travailleurs handicapés en d'autres lieux que la Régie Renault et au personnel féminin, notamment après le vote de la loi sur l'aménagement du temps de travail et le travail de nuit.

Donc, ayant à l'esprit présent ce qui se passe en dehors de chez Renault et ce qui se passera, vraisemblablement, par cet alignement par le bas qu'on constate en de pareilles circonstances, pour le personnel de Renault. Est-ce qu'il conservera ses avantages, que je vais énumérer maintenant ? Cette crainte justifie l'attachement des travailleurs de chez Renault à leur statut, leur méfiance à l'égard de votre projet de loi et notre acharnement à combattre ce projet de loi.

Il est intéressant de mettre en évidence plus précisément quelques-unes - elles sont nombreuses mais je n'en citerai que quelques-unes - des différences entre l'accord d'entreprise de la Régie Renault et la convention collective nationale de la métallurgie dont dépend la Régie.

J'observe tout d'abord, dans le domaine de l'indemnité de maladie, qu'un complément d'indemnisation est versé par la Régie après trois mois seulement d'ancienneté des travailleurs alors que, dans la convention collective, un an d'ancienneté est exigé pour bénéficier d'une indemnisation de la part de l'employeur.

M. Franck Borotra, rapporteur. C'est l'article 49 du chapitre 103 !

M. Francis Delattre. Indemnisation de la part de l'employeur et du contribuable !

Mme Muguette Jacquaint. Vous voilà bien soucieux du contribuable !

M. Guy Ducloné. Ne dites pas de bêtises, en plus, monsieur Delattre !

M. Georges Hage. En effet, c'est dire des bêtises. Il ne s'agit pas du contribuable.

Mme Muguette Jacquaint. S'ils étaient soucieux des contribuables, ils les feraient payer un peu moins ! (*Interruption sur les bancs des groupes du R.P.R. et Front national [R.N.]*)

M. Jean-Pierre Bechter. Nous avons quand même baissé les impôts. Vous, vous les avez augmentés en permanence.

Mme Muguette Jacquaint. Quelle hypocrisie !

M. le président. Monsieur Hage, c'est vous qui avez la parole et vous seul !

M. Georges Hage. S'agissant ensuite des indemnités de départ en retraite pour les employés techniciens et agents de maîtrise - les E.T.A.M. - et pour les agents de production de Renault, c'est-à-dire les O.S., tout salarié prenant sa retraite volontairement ou du fait de l'employeur dans les conditions prévues à l'article 103 du chapitre « Départ en retraite et dispositions générales » de l'accord d'entreprise, bénéficie d'une indemnité de départ en retraite comprenant, d'une part, une indemnité égale soit à deux mois d'appointements pour les salariés mensualisés bénéficiant d'un coefficient inférieur à 290, soit à trois mois d'appointements pour les salariés mensualisés bénéficiant d'un coefficient égal ou supérieur à 290 et, d'autre part, d'une indemnité de fin de carrière calculée à raison d'un cinquième de mois par année d'ancienneté, sur la base de l'horaire de référence de son secteur d'activité.

Mais la convention collective nationale de la métallurgie prévoit, pour les mêmes catégories de salariés, une indemnité égale à un mois et demi après dix ans d'ancienneté, deux mois après quinze ans, deux mois et demi après vingt ans, trois mois après vingt-cinq ans, trois mois et demi après trente ans et quatre mois après trente-cinq ans.

S'agissant maintenant de l'indemnité de départ en retraite des ingénieurs et cadres, ces derniers bénéficient à la Régie d'une indemnité de départ comprenant, d'une part, une indemnité égale à trois mois de rémunération et, d'autre part, d'une indemnité de fin de carrière égale à un cinquième du traitement mensuel par année d'ancienneté, sous réserve que l'intéressé justifie au moins de cinq ans d'ancienneté.

Mais si on prend la convention nationale de la métallurgie, l'indemnité de départ est égale à un mois de traitement après cinq ans d'ancienneté, à deux mois après dix ans, à trois mois après vingt ans, à quatre mois après trente ans, et à cinq mois après quarante ans. Mais je me dois de signaler, afin d'être complet en matière de retraites...

M. Francis Delattre. Et d'indemnités !

M. Georges Hage. ... que l'accord d'entreprise prévoit l'attribution aux retraités de la Régie de la carte « Ancien Renault », laquelle donne un certain nombre d'avantages, d'une rente de reversion pour le conjoint survivant, et enfin de diverses dispositions pour les femmes, les personnes atteintes d'un handicap, les anciens combattants et les travailleurs manuels, alors que la convention nationale ne prévoit rien.

M. Franck Borotra, rapporteur. Cela n'a rien à voir, la carte Renault, ce n'est pas ça !

M. Georges Hage. Bien sûr, ces dispositions prises par Renault...

M. Francis Delattre. La rendent concurrentielle ?

M. Georges Hage. ... insultent à la conception actuelle de la retraite des travailleurs dans le mode Séguin !

De même, une allocation décès - ou un capital décès ou invalidité - peut être versée aux ayants droit, de 135 p. 100 d'une année de salaire pour les célibataires, de 205 p. 100 pour les personnes mariées, avec 50 p. 100 de l'année de salaire brut supplémentaire par enfant à charge, assortis d'une rente éducation.

M. Francis Delattre. Encore une rente !

M. Georges Hage. Là encore, la convention nationale ne prévoit rien.

J'en arrive maintenant aux congés. Evidemment, il eût fallu que vous eussiez été suffisamment attentifs à l'intervention que j'ai faite lors de la discussion sur l'aménagement du temps de travail et de la flexibilité, ...

M. Franck Borotra, rapporteur. Intervention immortelle !

M. le ministre de l'industrie, des P.T.T. et du tourisme. Il y a vingt-cinq ans ?

M. Georges Hage. ... intervention dans laquelle je citais abondamment un homme de science de haute valeur, M. Alain Wisner, qui s'est penché sur les problèmes de santé et d'hygiène du travail pour les travailleurs postés. Le rapport qu'il a rendu avait été commandé, je le rappelle, par M. Valéry Giscard d'Estaing lui-même.

Pour qui a lu ce rapport, c'est-à-dire pour qui a compris les ravages qu'opère sur la santé des travailleurs le travail posté, la lecture que je vais en faire n'en est que plus édi-

fiante. Les congés supplémentaires d'ancienneté sont attribués aux personnels répondant à certaines conditions d'ancienneté, telles que définies à l'article 40 du chapitre « Congés annuels - congés spéciaux », à savoir : un jour ouvrable entre deux ans et quatre ans d'ancienneté, deux jours entre cinq et huit ans, trois jours entre neuf et onze ans, quatre jours entre douze et quatorze ans et six jours ouvrables, dont un samedi, pour quinze ans et plus d'ancienneté.

M. Francis Delettre. Pas mal !

M. Georges Hage. Il y a là une définition des jours de repos indexés sur la durée du travail que M. Wisner n'eût pas désavouée. Au contraire, c'est ce qu'il conseille dans son rapport. De son côté, la convention nationale stipule que les congés payés seront attribués dans les conditions prévues par les dispositions législatives en vigueur. De plus, pour le calcul de la durée de ces congés, le temps pendant lequel le salarié absent pour cause de maladie ou d'accident aura perçu les indemnités prévues dans la convention sera ajouté aux périodes d'absence assimilées à du travail effectif en vertu de la loi. Il en est de même pour les jours d'absence indemnisés consacrés aux soins apportés à un enfant malade. Les salariés mensualisés totalisant plus de dix ans d'ancienneté bénéficient d'un supplément d'indemnité égal au montant de l'indemnité correspondant à un jour ouvrable de congé porté à deux jours après quinze ans, et à trois jours après vingt ans d'ancienneté.

M. Francis Delettre. Pas possible !

M. Georges Hage. Cependant, la convention stipule que les jours correspondant à ce supplément devront être effectivement pris en accord avec l'employeur, compte tenu des nécessités de service et à condition qu'ils ne soient pas accolés au congé principal, sauf accord de l'employeur.

M. Francis Delettre. Et du contrôleur.

M. Georges Hage. Si l'on compare maintenant les dispositions de ces deux conventions en ce qui concerne la grossesse, on constate que le personnel féminin de la Régie bénéficie d'une heure de franchise par jour, considérée comme temps de travail effectif pour le calcul de la rémunération.

Quant à la convention nationale, elle stipule qu'en tout état de cause et sauf disposition différente et plus avantageuse déjà en vigueur dans les entreprises, à partir du troisième mois de grossesse, les sorties seront anticipées de cinq minutes, sans réduction de salaire.

De surcroît, alors que rien n'est prévu dans cette convention nationale, l'accord d'entreprise Renault accorde une journée par an aux mères de famille, deux heures à l'occasion de la fête des mères. Une allocation pour frais de garde est versée à concurrence de 100 francs par mois.

M. Francis Delettre. Ont travaillé, de temps en temps ?

M. Georges Hage. Ceux qui se rappellent la disposition de la loi sur l'aménagement du temps de travail, selon laquelle les femmes doivent travailler la nuit, et qui ne mentionnent aucune dérogation concernant le travail de nuit des femmes enceintes apprécieront l'importance de cet accord Renault. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. Jean-Pierre Schenardi. Ils applaudissent pour ne pas s'endormir.

M. Jean-Pierre Bechter. C'est la fin de l'introduction ? *(Sourires sur plusieurs bancs.)*

M. Georges Hage. A l'occasion de leur mariage, les membres du personnel ayant six mois d'ancienneté au moment de l'événement pourront bénéficier d'un prêt sans intérêt pouvant s'élever à 6 000 francs.

Une franchise d'une heure est accordée pour les veilles de Noël et du jour de l'An.

M. Jean-Pierre Schenardi. Et tout ça, ça coûte 14 p. 100 de Renault !

M. Georges Hage. C'est-à-dire qu'on peut travailler dur, mais il faut vivre !

Toutes ces dispositions qui tendent à humaniser le travail...

M. Jean-Pierre Schenardi. Et ce sont les autres Français qui payent ! C'est ça !

Mme Jacqueline Hoffmann. C'est à cause du Gouvernement !

M. Jean-Pierre Schenardi. Terminez la lecture du règlement intérieur, et allez vous coucher !

Mme Jacqueline Hoffmann. On croit entendre les auteurs du projet : il faut tous se coucher !

M. Jean-Pierre Schenardi. Et dire que c'est à cause de tout ça qu'on est là aujourd'hui !

M. Jean-Pierre Bechter. Et à cause de petits camarades !...

M. Georges Hage. Le jour de son départ en congé principal annuel, chaque salarié de Renault bénéficie d'une franchise de quatre heures applicable à l'horaire journalier affiché dans son secteur. Ces quatre heures sont indemnisées comme des heures de travail effectif.

Le jour de la rentrée des classes, dans certains pays, c'est un jour de fête. Ici, une franchise indetiquée de quatre heures est accordée.

A l'occasion de la naissance d'un enfant ou de son adoption, la mère de famille salariée de Renault recevra une somme de 1 500 francs. Pour leur permettre de soigner un enfant malade, les mères de famille, ainsi que les pères de famille, célibataires, veufs ou divorcés élevant seuls un enfant peuvent bénéficier d'un congé partiellement indemnisé de neuf jours au maximum par année civile...

M. Francis Delettre. Et les années bissextiles ?...

M. Georges Hage. ... soit trois jours indemnisés à 100 p. 100, trois jours à 75 p. 100 et trois jours à 50 p. 100.

Sur ce dernier point, la convention nationale de la métallurgie accorde aux salariés, sur présentation d'un certificat médical, un congé pour soigner un enfant malade. Pendant ce congé, les salariés ayant un an d'ancienneté perçoivent la moitié de leur rémunération pendant un maximum de quatre jours ouvrés par année civile...

M. Francis Delettre. Et les années bissextiles ?

M. Georges Hage. ... à la condition que le certificat médical atteste que l'état de santé de l'enfant nécessite une présence constante, et à condition que cet enfant soit âgé de moins de douze ans.

M. Yvon Briant. Accouchez, monsieur Hage, et on vous donnera trois jours !

Mme Muguette Jacquaint. Vous, vous êtes pour faire travailler les enfants de moins de dix ans dans les usines ! *(Protestations sur les bancs du groupe Front national [R.N.])*

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Dans les mines !

M. Georges Hage. A la Régie, le personnel a droit, sur justification, mais sans ancienneté, à un congé pour mariage d'une semaine calendaire, à un congé de trois jours pour le mariage d'un enfant, et à un congé d'un jour pour le mariage d'un petit-enfant.

Encore une fois, il faut vivre.

Mais dans le cadre de la convention nationale, les salariés ont droit, sur justification, aux congés exceptionnels pour événements de famille suivants : une semaine pour le mariage de l'intéressé, un jour pour le mariage d'un enfant.

Le congé pour cause de décès est attribué sans ancienneté de la manière suivante à la Régie : une semaine calendaire pour le décès du conjoint, pour le décès d'un enfant ; trois jours pour le décès du père, de la mère de l'intéressé ou de son conjoint, d'un beau-père ou d'une belle-mère ayant effectivement élevé l'intéressé ou son conjoint, d'un frère ou d'une sœur ; un congé d'un jour pour le décès d'un grand-parent de l'intéressé ou de son conjoint, d'un petit-enfant ou d'un arrière-grand-parent ; en cas de décès d'un beau-frère ou d'une belle-sœur, le congé est de deux jours. Le décès du tuteur ayant élevé effectivement son pupille ou du pupille ayant été élevé par son tuteur est assimilé au décès du père, c'est-à-dire donnant droit à trois jours, ou de l'enfant, c'est-à-dire donnant droit à une semaine calendaire.

Lorsque le décès d'un parent ouvrant au congé ci-dessus oblige à faire un voyage, d'une durée aller-retour d'une durée supérieure à une journée, le congé est allongé d'une journée.

M. Francis Delettre. Très bien !...

Mme Muguette Jacquelin. Allez à la chaîne !

M. Georges Hage. Pour sa part, la convention nationale octroie trois jours pour le décès du conjoint, deux jours pour le décès du père, de la mère, ou d'un enfant ; un jour pour le décès du frère, de la sœur, d'un beau-parent d'un grand-parent ou d'un petit-enfant.

J'ajoute qu'à la différence de la convention nationale, l'accord d'entreprise a également prévu un congé de naissance d'une journée pour la naissance d'un petit-enfant. De même, l'accord avait prévu la revalorisation des primes et allocations lors de chaque augmentation générale mais il me faut observer à ce sujet que les primes n'ont jamais été réévaluées.

L'accord prévoit enfin des allocations de fin d'année, des allocations de vacances et des assurances complémentaires, collectives et individuelles, en cas de décès ou en cas d'accident du travail ou de trajet.

J'ai voulu, sans être exhaustif (*Sourires*), procéder à un large tour d'horizon des avantages les plus significatifs contenus dans l'accord d'entreprise conclu à la Régie Renault en 1982, par rapport à la convention nationale collective de la métallurgie. Avec votre projet de loi ouvrant la porte à la privatisation de la Régie, il est légitime, monsieur le ministre, de s'enquérir du sort qui sera réservé à ces acquis sociaux, particulièrement lors de la négociation de l'accord pour 1988, alors que la Régie, si votre projet est adopté, sera devenue une société anonyme dans le capital de laquelle des intérêts privés - dont j'ai entendu ici s'exprimer méchamment et bruyamment les défenseurs - y compris étrangers, seront présents et constitueront même une minorité de blocage. Il y a fort à craindre que la future direction de Renault ne reconduise pas cet accord, faisant perdre ainsi aux salariés les avantages qu'ils ont progressivement obtenus pendant des années de lutte. Vous ne pouvez nier, monsieur le ministre, que votre projet, même s'il n'a pas ouvertement, officiellement, pour mission de restreindre les droits des salariés, ne manquera pas, infailliblement, de supprimer les avantages acquis. C'est en cela qu'il constitue un véritable danger pour les salariés de Renault et plus largement pour l'avenir de l'entreprise elle-même car, ainsi que je l'ai exposé précédemment, il y a liaison étroite entre le statut social de la Régie et ses performances économiques.

Votre projet entend bien casser la vitrine sociale de Renault, et ce dessein méritait d'être illustré par des exemples concrets, ceux-là mêmes que cherchent à dissimuler la technicité et l'apparence anodine de ce projet de loi visant à transformer Renault en société anonyme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

En examinant la situation sociale à la Régie au début des années 1980, je n'ai pas voulu dresser un tableau idyllique, car rien ne serait plus faux. Si le social devait jouer un rôle moteur, bien souvent cela est resté au stade des intentions. On a vu, en matière d'aménagement du temps de travail, que la Régie jetait les bases de la flexibilité et de la mobilité de son personnel. Si Renault peut être considérée comme une vitrine sociale, celle-ci n'est pas figée. Elle n'est pas octroyée ; ce n'est pas un cadeau du ciel ; elle résulte de la lutte et de la mobilisation des travailleurs.

La période qui vient de s'écouler, notamment depuis 1984, est caractérisée par une remise en cause systématique des acquis et des droits des travailleurs de chez Renault, en liaison avec la stratégie de déclin de l'entreprise nationale voulue par le Gouvernement et mise en œuvre successivement par ses grands commis : MM. Hanon, Besse et aujourd'hui M. Lévy. La vitrine sociale se transforme en un modèle de régression sociale, dans lequel ce qui faisait l'originalité de la Régie tend à se fondre dans le moule général des atteintes aux droits et libertés de l'ensemble des travailleurs de notre pays, moule que le C.N.P.F. et la bourgeoisie cherchent à imposer pour conjuguer le consensus social au consensus politique à la mode européenne et qui exclut toute velléité de changement véritable. C'est en ce sens que Renault tend à s'aligner sur l'entreprise privée, et votre projet de loi vise à poursuivre afin de transformer l'essai.

Avec le rapport Dalle, direction et pouvoirs publics ont la volonté de mettre au pas Renault et d'y appliquer un modèle de relations sociales proche du modèle japonais, basé sur un consensus autour de la fatalité de la crise, des « sureffectifs » et de la flexibilité. Mais ces orientations ne vont pas sans se heurter à la résistance des salariés. C'est ainsi qu'à l'occasion des différentes élections professionnelles, la C.G.T. s'est constamment renforcée.

Les mauvais coups portés contre les travailleurs, contre la C.G.T. et contre les militants du parti communiste n'ont pas manqué et ne manquent pas. Lorsque M. Praderie, ancien chef de cabinet de M. Auroux, alors ministre du travail, donnait et expliquait, dans un séminaire réservé au patronat, la façon d'utiliser les lois Auroux contre les travailleurs et leurs organisations syndicales, lorsque, arrivé à la tête de la direction du personnel de la Régie, il déclarait aux cadres que son objectif était de « casser la C.G.T. », il s'inscrivait pleinement dans les orientations nouvelles imposées à Renault.

L'affaire des Dix de Renault-Billancourt illustre malheureusement la persécution dont sont victimes ceux qui contestent le choix de la liquidation de Renault. Face à la mobilisation et aux nombreux soutiens parvenus de l'ensemble du pays, les charges montées de toutes pièces par la direction n'ont pas résisté. Néanmoins, le tribunal de Nanterre a condamné les Dix à des peines d'amende. Il faut donc poursuivre la mobilisation et imposer leur réintégration.

Ceux qui violent les lois, ce ne sont pas les travailleurs qui luttent contre la baisse de leur pouvoir d'achat, contre la remise en cause de leurs droits, contre les licenciements et contre la casse de la Régie ; c'est la direction elle-même, qui organise les atteintes aux droits et libertés, n'hésitant pas par exemple à hélicopter des commandos pour briser une grève à Eragry-sur-Oise, alors même que le juge avait légitimé la lutte des travailleurs.

Depuis 1984, l'effort de formation a été stoppé, au moment où les mutations technologiques s'accéléraient.

Le chômage technique s'est développé considérablement dans les usines de production.

Il n'y a pratiquement pas d'évolution des classifications.

En matière de congés annuels, la direction a tenté à plusieurs reprises d'imposer des dates aux salariés, en leur offrant bien souvent le choix entre la cinquième semaine ou le chômage technique.

La direction s'obstine à mettre en œuvre la flexibilité en développant les systèmes de V.S.D., vendredi, samedi, dimanche, ou de S.D.L., samedi, dimanche, lundi, et en récupérant les heures de travail perdues.

La politique de l'emploi à la Régie s'est traduite par des suppressions massives de postes dans le cadre de conventions du Fonds national pour l'emploi ou de l'Office national d'immigration. Le plan dit de « redressement » de M. Hanon, en 1984, prévoyait 10 000 suppressions d'emplois. M. Besse avait annoncé, pour 1985 et 1986, 21 000 suppressions ; 12 000 ont été effectuées en 1985 et plus de 6 000 en 1987. Pour 1988, près de 4 000 licenciements sont programmés, 3 835 très exactement.

M. Francis Delattre. S'il continue, il va nous lire son autobiographie !

M. Georges Hage. La période récente a également été caractérisée par la mise en œuvre de méthodes patronales musclées. J'ai évoqué à l'instant les Dix et l'affaire d'Eragry. Mais ce directeur du personnel qui est venu pour « casser la C.G.T. »...

M. Francis Delattre. Elle se cassera toute seule !

M. Georges Hage. ... n'hésite pas, m'a-t-on dit, à jouer les faussaires en transformant les avis négatifs des comités d'entreprise et du comité central d'entreprise à majorité C.G.T. sur les projets de conventions F.N.E. et O.N.I. en avis favorables avant la transmission aux pouvoirs publics. Plainte a d'ailleurs été déposée à ce sujet.

M. Francis Delattre. Au Politburo ?

M. Georges Hage. A l'usine de Douai - je continue mon panorama de la dégradation des conditions de travail, des conditions sociales et de la culture Renault depuis 1981 -...

M. Francis Delattre. Avec les ministres communistes surtout !

M. Georges Hage. ... la direction, avec l'accord du ministre Delebarre, a licencié le secrétaire du syndicat C.G.T., et le secrétaire C.G.T. du comité d'entreprise. A cette occasion, elle n'a pas hésité à monter une véritable provocation.

Le nombre d'atteintes aux droits et aux libertés est considérable : atteintes au droit de grève, prises en otage de militants C.G.T., recours au chantage, sanctions les plus diverses.

Quant à la politique salariale de Renault...

M. Francis Delattre. Ce fromage !

M. Georges Hage. ... on comprendra que j'y insiste puisque, des bancs de la droite, sont montées à plusieurs reprises des réflexions sur son caractère privilégié.

M. Jacques Limouzy. Je n'ai rien dit, monsieur Hage, il ne faut pas me regarder ainsi !

M. le président. Ne tenez pas compte des interruptions, monsieur Hage ! Et ne laissez pas trop de blancs dans votre discours, sinon je vais croire que vous l'avez achevé...

M. Georges Hage. Non, non !

M. le président. ... et passer au vote. (*Sourires.*)
Poursuivez, je vous prie.

M. Georges Hage. Quant à la politique salariale, donc, ceux de chez Renault ne sont pas, comme on l'a dit à droite, des travailleurs nantis et budgétivores. La perte de pouvoir d'achat qu'ils ont subie est la plus forte parmi les entreprises nationalisées. Sur la période 1982-1985, elle atteint 15,4 p. 100 par rapport à l'indice de l'INSEE.

M. Francis Delattre. A cette époque, c'était les socialistes !

M. Yvon Briant. En 1982-1985, c'était vous, monsieur Hage !

Mme Muguette Jacquaint. Non, ce n'était pas nous !

M. Jacques Limouzy. C'était eux, c'était les socialistes ! C'est pour ça qu'ils ne sont pas venus !

M. Georges Hage. Ajoutons que les primes, qui constituaient un treizième mois, ont été systématiquement et fortement amputées, sans même que leur taux ait été normalement revalorisé.

M. Francis Delattre. Encore les socialistes !

M. Jean-Pierre Schenardi. La prime, c'est quand on travaille bien et qu'on gagne de l'argent ! Renault a inventé la prime sur les pertes : plus on perd, plus on gagne !

M. Guy Ducloné. Silence les patrons, écoutez un peu les ouvriers ! (*Vives exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F. et Front national [R.N.].*)

M. Pierre Descaves. Les ouvriers, ils sont encore au P.C. ?

M. Georges Hage. Il faut souligner que cette perte de pouvoir d'achat se traduit concrètement, pour l'entreprise, par une baisse très sensible des véhicules vendus au personnel. Or le personnel joue un rôle important dans la popularisation de la gamme Renault et dans la fidélisation de la clientèle.

Pour la direction, les frais de personnel seraient trop lourds. Or leur part n'a cessé de régresser depuis 1976 par rapport au produit total du travail. C'est donc bien avant tout la volonté de mettre en œuvre une politique d'austérité qui guide l'attaque contre le pouvoir d'achat et les atteintes aux droits et libertés que subissent les travailleurs de la Régie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Ainsi, la remise en cause de l'accord d'entreprise, dont j'ai souligné tout à l'heure l'importance, est bel et bien programmée. La direction tente seulement de temporiser en prolongeant cet accord jusqu'en 1988. D'ores et déjà plusieurs acquis ont été remis en cause. Je vais le montrer en continuant la description de cette période.

M. Jacques Limouzy. Quel dommage, vous en avez sauté !

M. Georges Hage. Ainsi, en janvier 1986, la direction a supprimé un accord de 1958 instituant, pour les salariés de la Régie en chômage partiel, un régime d'indemnisation à 90 p. 100 du salaire brut. Aujourd'hui, le chômage partiel n'est plus indemnisé qu'à 77 p. 100 ; en outre, les salariés sont mis à contribution par un prélèvement sur salaire.

Ainsi, la flexibilité s'étend dans la Régie. Les gains de productivité recherchés par la direction mettent en avant l'individualisation des salaires et la remise en cause de la grille salariale.

D'ores et déjà, les salaires de certains cadres ingénieurs principaux sont officiellement individualisés. Il est maintenant envisagé la généralisation des entretiens individuels pour les employés, techniciens, agents de maîtrise afin d'évaluer

leurs performances en fin d'année. Les chèques et autres enveloppes gratifiantes ou gratificatrices se multiplient en fin d'année pour ceux qu'il est convenu de considérer comme de bons éléments. La remise en cause du statut social est donc en cours d'élaboration et elle a déjà reçu une part importante d'application. On voit combien ce projet de loi tente de s'intégrer dans ce processus pour le mettre en forme, le structurer et l'accélérer.

Par des touches successives dans la vie quotidienne de l'entreprise, la direction tente d'éliminer tous les acquis et avantages sociaux. Bien sûr, cela ne va pas et n'ira pas sans réactions de la part des travailleurs, il faut que ceux qui veulent imposer ce projet de loi en soient prévenus.

M. Willy Diméglio. Vous parlez de ce qui s'est passé jusqu'en mars 1986 !

M. Georges Hage. Le changement de statut juridique de la Régie Renault va permettre, comme je viens de le dire, d'accentuer, d'accélérer cette transformation sous le prétexte d'en faire une entreprise comme les autres et gérée comme les autres.

M. Francis Delattre. Mieux que les autres !

M. Georges Hage. Les jalons, ont l'a vu, sont déjà posés. *L'Usine nouvelle* du 24 septembre 1987 relevait le propos suivant de M. Praderie, toujours M. Praderie : « Les symboles, ça se tue en famille. »

M. Willy Diméglio. Qui a dit cela ?

M. Georges Hage. M. Praderie !

Mme Jacqueline Hoffmann. Ils ne le connaissent même pas !

M. Georges Hage. Le groupe communiste, pour sa part, considère que Renault n'est pas une affaire de famille, mais une affaire de la nation tout entière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Pierre Descaves. Une affaire communiste !

M. Francis Delattre. Une affaire de la C.G.T. !

M. Georges Hage. Il importe donc de procéder à une large information et à ouvrir la discussion dans le pays. La représentation nationale peut y contribuer en ne traitant pas à la sauvette en fin de semaine, en fin de session...

M. Albert Mamy. En fin de septennat !

M. Francis Delattre. En fin de décennie !

M. Georges Hage. ... le projet de loi du Gouvernement. La concertation organisée ces jours derniers dans l'ensemble du groupe Renault démontre de façon éclatante que la très grande majorité des salariés de la régie est opposée au changement de statut.

Cette consultation a vu participer plus de la moitié des salariés de toutes les entreprises de la régie et 51,4 p. 100, si ma mémoire est bonne, des 52 ou 53 p. 100 de l'ensemble des travailleurs qui ont voté, se sont prononcés contre le projet de loi.

On n'a peut-être pas assez réfléchi à la force, je dirais même à la prééminence de ce scrutin qui, organisé en quelques jours, a néanmoins touché une grande partie des travailleurs. Je réitère la proposition formulée par M. Ducloné et approuvée ensuite à cette tribune. Si vous l'osez, monsieur le ministre, tenez une sorte de consultation de l'ensemble des travailleurs, consultation qu'organiserait les syndicats, leurs représentants et la direction !

Il importe donc de procéder à une large information et d'ouvrir la discussion dans le pays. Cette opposition dont je parlais s'est exprimée à bulletin secret - il est intéressant de le noter -...

M. Francis Delattre. Mais avec un seul bulletin !

M. Georges Hage. ... et elle va très au-delà de l'influence de la C.G.T. qui recueille pourtant, dans l'ensemble du groupe, près de la moitié des suffrages.

M. Albert Mamy. Monsieur Hage, vous êtes fatigué maintenant !

M. Georges Hage. C'est dire combien ce projet présente de dangers et combien les travailleurs ont raison de ne pas tomber dans le piège que vous leur tendez, monsieur le ministre.

Que l'on ne me dise pas que les salariés de Renault sont des privilégiés. Ils sont confrontés à votre politique d'austérité. Tout ce qu'ils ont obtenu, ce n'est pas le ciel qui le leur a apporté ; ils l'ont obtenu par la lutte. Les privilégiés, dans ce pays, ce sont les grosses fortunes...

M. Bernard Deschamps. Très bien !

M. Georges Hage. ... ceux qui spéculent sur les places internationales, ceux qui bénéficient des avantages fiscaux, de l'avoit fiscal ou encore, par exemple, de l'emprunt Giscard. (Très bien ! sur les bancs du groupe communiste.)

M. Francis Delattre. Ceux qui bénéficient d'une datcha !

M. Georges Hage. Les privilégiés, dans ce pays, ce sont ceux qui licencient et qui réduisent à la misère des milliers de familles. Or ce sont justement eux qui ont jeté leur dévolu sur la Régie Renault, et c'est à eux, monsieur le ministre, que vous entendez donner satisfaction.

Que je sache, ces privilégiés-là ne sont pas O.S. chez Renault ni ailleurs et ce n'est pas l'illusion de l'actionnariat ouvrier, c'est-à-dire la participation - laquelle pourrait se conjuguer avec cohabitation - qui est de nature à détourner les salariés ni des véritables causes des difficultés de la Régie ni des propositions et des solutions qu'il faut, à l'inverse, mettre en œuvre pour la développer, pour encourager la coopération avec le groupe P.S.A., pour renforcer l'industrie automobile française en produisant en France une gamme complète et diversifiée, non seulement d'automobiles, mais aussi de poids lourds, d'autocars, de tracteurs et de machines agricoles, de machines-outils, de robots et d'autres biens de consommation.

Votre Gouvernement, comme son prédécesseur, comme le P.D.G. ou plutôt les P.D.G. de la Régie sont responsables de la liquidation de l'équipe Renault en formule 1, de l'équipe Renault en cyclisme. Après avoir cassé l'image, vous tentez de casser ce qui a pu permettre d'avoir une telle image. Vous voulez aujourd'hui liquider l'équipe Renault dans son ensemble, la vendre aux capitalistes français et étrangers.

M. Pierre Descaves. Aux petits porteurs !

M. Georges Hage. Aux côtés des travailleurs et avec eux, nous ne vous laisserons pas faire.

Aujourd'hui, les méandres de la procédure parlementaire et, ajouterai-je, ses turpitudes, nous conduisent à souhaiter le plus vaste débat possible. En effet, malgré nos demandes, notamment celle de notre président André Lajoinie...

M. Albert Mamy. Ah !

M. Francis Delattre. Ce n'est pas Juquin ?

M. Georges Hage. ... s'adressant au Premier ministre pour qu'il retire le projet, malgré le suffrage des salariés Renault qui se sont majoritairement exprimés contre le projet et pour son retrait, vous entendez poursuivre cette œuvre néfaste.

Devant cet entêtement qui démontre bien la volonté de porter un mauvais coup supplémentaire au monde du travail et à la nation, l'adoption de la question préalable permettrait d'arrêter ce dangereux processus. Aussi afin de contribuer, à ce niveau également, à battre en brèche votre projet, les députés communistes voteront-ils pour la question préalable.

M. Pierre Descaves. Je croyais que vous étiez inscrit contre !

M. Georges Hage. Cela dit, nous n'avons aucune illusion quant au résultat du vote et nous nous tenons prêts à poursuivre nos explications et notre opposition résolue à ce texte, soyez-en persuadés. Vous savez que nous avons déposé un nombre certain d'amendements et que nous ne manquerons pas de nous exprimer sur chacun d'eux, ainsi que chaque fois que les articles nous le permettront.

Les salariés de la Régie ont, pour leur part, raison de persévérer dans leur lutte et, en tout état de cause, ils ne se satisferaient pas plus que nous d'un retrait du projet, car les orientations qu'il recèle sont, ainsi que je l'ai montré, mises en œuvre à la Régie. C'est donc bien dans l'entreprise et dans le pays, sur le terrain et avec les travailleurs que se joue principalement le sort de la Régie nationale des usines Renault.

J'en ai terminé, monsieur le président. (Applaudissements prolongés sur les bancs du groupe communiste. - Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R., U.D.F. et Front national [R.N.])

Rappel au règlement

M. Pierre Descaves. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Pierre Descaves, pour un rappel au règlement.

M. Pierre Descaves. Alors que M. Hage était inscrit contre la question préalable, nous avons subi un pensum de deux heures et demie pour l'entendre dire à la fin qu'il était pour !

Mme Jacqueline Hoffmann. Parce qu'on est contre le projet !

M. Pierre Descaves. Monsieur le président, on se moque du règlement ! On se moque de l'Assemblée ! On dit n'importe quoi ! Cela est intolérable et nous n'acceptons pas cette manière de travailler !

Mme Muguette Jacquaint. Sortez si cela ne vous va pas !

M. Pierre Descaves. Monsieur le président, je vous demande de nous en donner acte !

M. le président. Je vous en donne acte, monsieur Descaves, mais peut-être M. Hage a-t-il changé d'avis pendant son discours ? (Sourires.)

La parole est à M. Georges Hage.

M. Georges Hage. Si M. Descaves avait été présent au début de mon intervention...

M. Jacques Limouzy. Vous ne pouvez pas lui demander cela !

M. Georges Hage. ... il aurait entendu mon explication, que je ne crois pas utile de recommencer...

M. le président. Dans le délai qui vous est imparti, ce serait difficile, en effet.

M. Georges Hage... mais peut-être aurait-elle dépassé ses capacités d'entendement. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

Reprise de la discussion

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. Franck Borotra, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, nous avons entendu, depuis ce matin, un florilège de l'art oratoire.

M. Philippe Bassinet. Merci, monsieur le rapporteur !

M. Jacques Limouzy. « L'art oratoire », c'est vite dit !

M. Franck Borotra, rapporteur. Nous avons d'abord eu M. Bassinet dans un exercice difficile mais sans filet, suivi de M. Ducloné dans un exercice volontaire ; puis ce fut M. Le Garrec, qui a fait un discours hors sujet et, enfin, cela a été M. Hage qui a économisé son souffle, ce qui lui a permis de battre le record.

Mme Jacqueline Hoffmann. En plein dans le sujet !

M. Jacques Limouzy. Il ne parle pas mieux, mais il s'exprime lentement !

M. Franck Borotra, rapporteur. J'indique d'ailleurs à M. Hage que j'ai écouté son discours. C'est la raison pour laquelle je me permets de relever une inexactitude dans ce qu'il a dit concernant l'accord d'entreprise puisqu'il a associé la rente de réversion, à la carte d'ancien de Renault. Il s'agit d'un amalgame entre deux articles, 104 et 105, qui sont différents.

Pour ce qui est de M. Le Garrec, je crois que le parti socialiste a bien fait de le choisir pour s'exprimer au sujet de Renault puisque j'ai retrouvé, dans *Le Point* du 23 novembre 1981, cette déclaration immortelle de M. Le Garrec : « Renault est notre modèle. »

Plusieurs députés du groupe socialiste. Et alors !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il a parlé, pour ce projet de loi, d'inutilité, d'inopportunité et d'irréalisme. Je peux lui répondre que c'est bien la question préalable qu'il a soulevée qui est inutile, inopportune et irréaliste.

Elle est inopportune, surtout pour vous, parce qu'elle a permis, tout au long de cette journée, de mettre en évidence l'opposition existant entre les communistes et les socialistes sur l'affaire Renault.

M. Willy Diméglio. C'est évident !

M. Georges Le Bailly. Regardez chez vous !

M. Franck Borotra, rapporteur. Elle est inutile parce que l'Assemblée la rejettera et elle est irréaliste, car nous avons entendu un discours sur l'économie générale où la régie Renault n'avait hélas, que peu de place. Je le regrette, car c'est bien l'avenir de cette entreprise qui est au centre du débat.

Mme Jacqueline Hoffmann. C'est la privatisation !

M. Georges Le Bailly. Il n'a rien compris !

M. Franck Borotra, rapporteur. M. Le Garrec est revenu, à la suite de M. Bassinet, sur la responsabilité que les exercices d'avant 1981 portaient dans la situation de la régie Renault après 1981.

M. Georges Le Bailly. C'est vraiment l'acharnement thérapeutique !

M. Franck Borotra, rapporteur. Je ne lui rappellerai pas les chiffres cités ce matin qui montrent que l'investissement s'est effondré, que la dette s'est accrue, que les déficits ont disparu et que le solde net de l'entreprise est devenu négatif. Je l'inviterai cependant à essayer d'analyser le bilan des exercices passés pour lui rappeler qu'entre 1976 et 1981, la situation nette de Renault avait été multipliée par 2,5 et que tous les exercices écoulés entre 1976 et 1981 avaient été bénéficiaires.

M. Georges Le Bailly. Ce n'est pas sérieux ! Il y avait la conjoncture !

M. Franck Borotra, rapporteur. J'ai ensuite entendu M. Le Garrec présenter la défense de la politique économique et industrielle des socialistes. Franchement, je trouve qu'il a manqué de prudence.

M. Willy Diméglio. M. Hage lui a répondu !

M. Jacques Limouzy. Oui, c'est pourquoi il s'était inscrit contre !

M. Franck Borotra, rapporteur. M. Le Garrec a dit que les socialistes avaient préparé l'industrie française à son avenir.

Dois-je rappeler que 650 000 emplois ont été supprimés, que la croissance a été deux fois moindre que celle de nos concurrents, que l'investissement s'est effondré, que l'endettement des entreprises s'est accru, que la marge des entreprises a été effacée, que 140 000 entreprises ont disparu à cause de l'accroissement de leurs charges, que nous avons perdu des positions sur les marchés intérieur et extérieur ?

M. Emile Zuccarelli. Et la Bourse qui montait !

M. Franck Borotra, rapporteur. Tel est le bilan de votre politique de « préparation de l'industrie française à l'avenir » !

M. Willy Diméglio. Le meilleur bilan, c'est M. Hage qui l'a dressé !

M. Franck Borotra, rapporteur. Pendant cinq ans, vous avez géré l'économie et vous êtes intervenus dans la vie de l'entreprise Renault. Vous avez géré et vous avez échoué. Je ne comprends donc pas pourquoi vous vous entêtez aujourd'hui à refuser ce que les dirigeants de la régie Renault demandent. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Paul Dhaille. Ils ne demandent pas cela !

M. Georges Le Bailly. C'est Calvet qui demande !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ce sont pourtant eux qui portent la responsabilité du redressement. Pourquoi voulez-vous leur refuser ce qu'ils souhaitent pour pouvoir assurer l'avenir de leur entreprise ?

M. Jacques Limouzy. M. Hage a raison : c'est la faute aux socialistes !

M. Paul Dhaille. Les responsables de l'entreprise n'ont pas leur mot à dire !

M. Franck Borotra, rapporteur. Les dirigeants de la régie Renault souhaitent l'évolution des statuts, parce qu'ils ont besoin d'avoir les mains libres pour pouvoir choisir...

Mme Jacqueline Hoffmann. Pour continuer de casser !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... la stratégie industrielle et opérer la restructuration financière dont l'entreprise a besoin afin de sortir de l'état dans lequel elle se trouve. (*Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. Paul Dhaille. Ils demandent autre chose !

M. Guy Ducoloné. Vous les avez mal écoutés !

M. Jacques Limouzy. Ce n'est pas fini, attendez !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous oubliez l'état dans lequel se trouve l'entreprise. Personne n'en a parlé !

M. Guy Ducoloné. Vous ne m'avez pas écouté non plus !

M. Franck Borotra, rapporteur. Je ne l'ai entendu ni chez les socialistes ni chez les communistes. (*Protestations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. Guy Ducoloné. Vous avez vraiment mal écouté.

M. Franck Borotra, rapporteur. Le bilan de six ans de crise s'est traduit par un solde net négatif de l'entreprise, par l'accroissement de son endettement et des frais financiers qui pèsent sur elle, par l'effondrement de l'investissement.

Mme Jacqueline Hoffmann. Et les licenciements !

M. Franck Borotra, rapporteur. Depuis trois ans, la régie Renault a, certes, entamé, derrière M. Besse, un effort de redressement. Il faut cependant lui donner les moyens de poursuivre ce qui a été engagé.

M. Henri Cuq. Très bien !

M. Franck Borotra, rapporteur. M. Le Garrec a parlé du jeu du « monopoly financier ». Il serait trop facile de lui répondre que vous, hélas ! vous avez joué au mécano industriel et que vous vous êtes coincé les doigts !

En ce qui concerne le détournement de l'effort national au profit de la spéculation, je souhaite que M. Le Garrec lise le rapport du Crédit national qui a été présenté lors de la journée des centrales de bilans. Il pourra y constater que la part des entreprises qui connaissent les titres de placement est faible dans notre pays.

Bref, j'ai entendu un discours qui portait sur l'économie, qui portait sur les rêves socialistes. On nous a expliqué qu'il fallait aujourd'hui sortir du taylorisme pour permettre à l'entreprise de se redresser. On a parlé de logique de volume, de logique de rentabilité, de logique d'intelligence. Personnellement je crois que la logique dont Renault a besoin, c'est celle de la compétitivité, celle du profit.

Il faut responsabiliser cette entreprise. Pourquoi, dans ces conditions, refuser aux dirigeants de l'entreprise les moyens d'assumer cette responsabilité ?

Monsieur Hage, vous êtes un bon conteur, mais un mauvais comptable ; je crois que vous racontez mieux les contes que vous ne connaissez les comptes.

Vous nous avez d'abord expliqué que vous n'étiez pas contre cette question préalable, mais que vous étiez d'opinion contraire à celui qui s'était exprimé avant vous.

M. Jacques Limouzy. Il est surtout contre les socialistes !

M. Franck Borotra, rapporteur. Dans la mesure où l'opinion de M. Le Garrec était qu'il fallait voter cette question préalable, vous auriez dû, puisque vous étiez d'opinion contraire, la refuser.

M. Guy Ducoloné. Mais non !

M. Jacques Limouzy. Il est contre Le Garrec, c'est tout !

M. Franck Borotra, rapporteur. Pourtant, vous allez voter pour ! Cela relève sans doute de cette dialectique communiste qui consiste à affirmer une chose puis son contraire en fonction de l'intérêt du moment.

Quant aux avis portés par les uns et par les autres sur le changement de statut de la régie Renault, je voudrais vous amener à réfléchir sur le sondage opéré par la société Ipsos le 25 octobre 1987. (*Rires et exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. Georges Le Bail. Il paraît que c'est la direction qui a choisi les personnes interrogées !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il montre que 55 p. 100 des Français approuvent le changement de statut et que 25 p. 100 le désapprouvent.

M. Georges Le Bail. Lisez donc le *Canard enchaîné* !

M. Franck Borotra, rapporteur. Puis-je me permettre de vous dire que parmi ces 55 p. 100 de Français, 50 p. 100 des ouvriers sont pour alors que 37 p. 100 sont contre ; que 31 p. 100 des communistes, c'est-à-dire un tiers, sont pour le changement de statut,...

M. Paul Chomat. Ce n'est pas vrai !

M. Paul Mercloca. Ce n'est pas sérieux !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... et qu'un socialiste sur deux approuve le changement de statut ? (*Rires et exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. - Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Monsieur Hage, vous avez ensuite critiqué la culture Renault.

M. Georges Hage. Mais non !

Mme Muguette Jacquaint. C'est tout le contraire !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous avez semblé dire que nous avions mis en cause ce qui avait été, pendant de nombreuses années, une vitrine sociale.

M. Georges Hage. Oui !

M. Franck Borotra, rapporteur. Je vais vous répondre.

Il est incontestable qu'il existe aujourd'hui un surcoût social de 14 p. 100 chez Renault par rapport à ses concurrents, en particulier vis-à-vis de P.S.A. Cependant, dans notre rapport écrit, comme dans sa présentation orale, nous avons bien confirmé qu'en tout état de cause, dans la situation actuelle de faible inflation, il était évident que la Régie Renault ne pourrait pas effacer ce surcoût dans les années qui viennent parce qu'on ne saurait remettre en cause les acquis sociaux.

Mme Jacqueline Hoffmann. Ce ne serait pas la première fois !

M. Georges Le Bail. Cela n'a rien à voir avec le changement de statut.

M. Franck Borotra, rapporteur. Pourquoi remettre en cause le statut Renault ? A l'évidence parce qu'il faut donner à l'entreprise les moyens financiers nécessaires pour affronter l'avenir.

En réalité, dans votre discours, vous avez montré ce qui vous animait. Vous avez indiqué que le parti socialiste focalisait la discussion sur un dialogue et que l'on essayait de marginaliser le parti communiste. Vous avez même dit que l'on voulait priver le parti communiste du droit à la parole. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

En fait vous êtes en train de mener un combat d'arrière-garde pour maintenir un statut vieux de quarante-trois ans et qui est inadapté à l'avenir de la Régie, parce que la seule chose qui compte pour vous, c'est de conserver le bastion pseudo communiste que constitue la Régie et, par conséquent, les pouvoirs et les moyens que cela donne à la C.G.T. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F. - Protestations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. Georges Le Bail. Le statut vient du Conseil national de la Résistance !

M. Francis Delettre. C'est le « fromage » de la C.G.T. !

M. Franck Borotra, rapporteur. Voilà la réalité.

Vous avez cité, monsieur Hage, les grands auteurs. Vous avez rappelé, en particulier, les propos de M. Dreyfus. Alors, grand auteur pour grand auteur, je vous en rappelle un autre en citant la déclaration faite par le général de Gaulle, le 12 novembre 1947 : « Il n'y a aucune espèce de raison pour que Renault reste perpétuellement nationalisée du moment que Louis Renault est mort. » (*Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

M. Paul Chomat. Et en 1958, c'était sa fille aînée !

M. Henri Cuq. Gardez votre sang froid !

M. Jacques Limouzy. On a écouté M. Hage pendant plus d'un bon quart d'heure !

M. Franck Borotra, rapporteur. En tout cas, cela a été dit et vous avez oublié de le rappeler dans vos citations. Nous sommes-nous engagés à faire disparaître Renault ? La réponse est simple : il faut préparer l'entreprise à la concurrence et au marché de 1992.

Mme Jacqueline Hoffmann. En licenciant !

M. Franck Borotra, rapporteur. Pour cela, il faut revenir à l'essentiel, c'est-à-dire tourner le dos à la politique que vous avez essayé de proposer, qui est faite de protectionnisme, de retour pour Renault à l'idée de Renault-totem, qui consiste à essayer de protéger certaines positions, en particulier celle du syndicalisme de la C.G.T., qui consiste à refuser la modernisation, l'ouverture, l'adaptation dont cette entreprise a besoin pour faire face à l'avenir.

L'essentiel est de permettre la restructuration financière de l'entreprise, ...

M. Bernard Deschamps. Bien sûr !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... de favoriser l'engagement d'une stratégie industrielle, de rompre le cordon de décisions qui la relie à l'Etat.

Il faut « lâcher les baskets » à Renault pour qu'elle soit la première entreprise nationalisée compétitive et concurrentielle.

Laissez-la vivre librement avec sa direction et avec son personnel pour qu'elle soit capable de faire face aux exigences de son destin. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. le président. Je mets aux voix la question préalable opposée par M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Je suis saisi par le groupe du rassemblement pour la République et par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert,

(*Il est procédé au scrutin.*)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	575
Nombre de suffrages exprimés	575
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	250
Contre	325

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Rappel au règlement

M. Guy Ducoloné. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Guy Ducoloné, pour un rappel au règlement.

M. Guy Ducoloné. Ce matin, M. le rapporteur contesté la consultation organisée par la C.G.T., qui a donné une majorité contre le statut.

M. Jacques Limouzy. Ce n'est pas un rappel au règlement !

M. Guy Ducoloné. 52 000 personnes ont été consultées...

M. Francis Delettre. Avec un bulletin de vote unique !

Un député du groupe Front national. A main levée ?

M. Guy Ducoloné. ... sur les 100 000 du groupe Renault. Vous l'avez contestée. Je vous ai proposé immédiatement qu'une autre consultation soit organisée en commun par la direction et par les syndicats, et qu'à cette occasion on fasse connaître à l'ensemble des salariés l'opinion de l'une et des autres.

Vous n'avez pas répondu. Et je m'aperçois que ce soir, monsieur le rapporteur, à bout d'arguments (*Exclamations sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*), vous préférez utiliser un sondage dont certains disent que les sondés ont été choisis. Il y a là tout de même de votre part une certaine audace.

Au-delà de ce choix, vous vous êtes cru obligé de déformer les propos de M. Hage, et cela est inadmissible.

Citation pour citation, savez-vous ce que rapportent les historiens ? Qu'en 1961, alors que le Premier ministre du général de Gaulle, qui siège encore sur nos bancs, s'opposait aux menaces de l'O.A.S., ce sont les travailleurs de Renault qui se sont portés volontaires pour lutter contre cette menace, et ils ont agi là en travailleurs et en patriotes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Monsieur le président, afin de réunir mon groupe, je vous demande une suspension de séance d'une demi-heure.

M. le président. Monsieur Ducoloné, vous savez que votre demande ne peut qu'être acceptée. Elle a cependant les conséquences que vous imaginez : je vais lever la séance.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique : suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1000 relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme (rapport n° 1093 de M. Franck Borotra, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinq.*)

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

LOUIS JEAN

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du samedi 12 décembre 1987

SCRUTIN (N° 915)

sur la question préalable opposée par M. Pierre Joxe au projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme.

Nombre de votants	575
Nombre des suffrages exprimés	575
Majorité absolue	288
Pour l'adoption	250
Contre	325

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (214) :

Pour : 214.

Groupe R.P.R. (157) :

Contre : 156.

Non-votant : 1. - M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

Groupe U.D.F. (132) :

Contre : 132.

Groupe communiste (35) :

Pour : 35.

Groupe Front national (R.N.) (33) :

Contre : 32.

Non-votant : 1. - M. Édouard Frédéric-Dupont.

Non-inscrits (8) :

Pour : 1. - M. Robert Borrel.

Contre : 5. - MM. Daniel Bernardet, Yvon Briant, Bruno Chauvierre, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Ont voté pour

MM.

Adevah-Pœuf (Maurice)
Alfonsi (Nicolas)
Anciant (Jean)
Ansart (Gustave)
Ascusi (François)
Auchédé (Rémy)
Auroux (Jean)
Mme Avicé (Edwige)
Ayrault (Jean-Marc)
Badet (Jacques)
Balligand (Jean-Pierre)
Bapt (Gérard)
Barailla (Régis)
Bardin (Bernard)
Barrau (Alain)
Barthe (Jean-Jacques)
Bartolone (Claude)
Bassinat (Philippe)
Beaufils (Jean)
Bêche (Guy)
Bellon (André)
Belorgey (Jean-Michel)
Bérégovoy (Pierre)
Bernard (Pierre)

Berson (Michel)
Besson (Louis)
Billardon (André)
Billon (Alain)
Bockel (Jean-Marie)
Bocquet (Alain)
Bonnemaison (Gilbert)
Bonnet (Alain)
Bonrepaux (Augustin)
Bordu (Gérard)
Borel (André)
Borrel (Robert)
Mme Bouchardeau (Huguette)
Boucheron (Jean-Michel) (Charente)
Boucheron (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)
Bourguignon (Pierre)
Brune (Alain)
Mme Cacheux (Denise)
Calmat (Alain)
Cambolive (Jacques)
Carraz (Roland)

Cartelet (Mich.)
Cassaing (Jean-Claude)
Castor (Elié)
Cathala (Laurent)
Césaire (Aimé)
Chanfrault (Guy)
Chapuis (Robert)
Charzat (Michel)
Chauveau (Guy-Michel)
Chénard (Alain)
Chevallier (Daniel)
Chevènement (Jean-Pierre)
Chomat (Paul)
Chouat (Didier)
Chupin (Jean-Claude)
Clert (André)
Coffineau (Michel)
Colin (Georges)
Collomb (Gérard)
Colonna (Jean-Hugues)
Combrisson (Roger)
Crépeau (Michel)
Mme Cresson (Edith)
Darinot (Louis)

Dehoux (Marcel)
Delebarre (Michel)
Delchède (André)
Derostier (Bernard)
Deschamps (Bernard)
Deschaux-Beaume (Freddy)
Dessein (Jean-Claude)
Destrade (Jean-Pierre)
Dhaille (Paul)
Douyère (Raymond)
Drouin (René)
Ducoloné (Guy)
Mme Dufoix (Georgina)
Dumas (Roland)
Dumont (Jean-Louis)
Durieux (Jean-Paul)
Durupt (Job)
Emmanuelli (Henri)
Évin (Claude)
Fabius (Laurent)
Faugaret (Alain)
Fiszbín (Henri)
Fiterman (Charles)
Fleury (Jacques)
Florian (Roland)
Forgues (Pierre)
Fourré (Jean-Pierre)
Mme Frachon (Martine)
Franceschi (Joseph)
Frêche (Georges)
Fuchs (Gérard)
Garmendia (Pierre)
Mme Gaspard (Françoise)
Gaysot (Jean-Claude)
Germon (Claude)
Giard (Jean)
Giovannelli (Jean)
Mme Goeuriot (Colette)
Gourmelon (Joseph)
Goux (Christian)
Gouze (Hubert)
Gremetz (Maxime)
Grimont (Jean)
Guyard (Jacques)
Hage (Georges)
Hermier (Guy)
Hernu (Charles)
Hervé (Edmond)
Hervé (Michel)
Hoarau (Claude)
Mme Hoffmann (Jacqueline)
Huguet (Roland)
Mme Jacq (Marie)
Mme Jacquaint (Muguette)
Jalton (Frédéric)
Janetti (Maurice)
Jarosz (Jean)
Jospin (Lionel)
Josselin (Charles)
Journet (Alain)
Joxe (Pierre)
Kuczeida (Jean-Pierre)
Labarrère (André)
Laborde (Jean)
Lacombe (Jean)
Laignel (André)

Lajoinie (André)
Mme Lalumière (Catherine)
Lambert (Jérôme)
Lambert (Michel)
Lang (Jack)
Laurain (Jean)
Laurissegues (Christian)
Lavédrine (Jacques)
Le Baill (Georges)
Mme Lecuir (Marie-France)
Le Déaut (Jean-Yves)
Ledran (André)
Le Drian (Jean-Yves)
Le Foll (Robert)
Lefranc (Bernard)
Le Garrec (Jean)
Lejeune (André)
Le Meur (Daniel)
Lemoine (Georges)
Lengagne (Guy)
Leonetti (Jean-Jacques)
Le Pensec (Louis)
Mme Leroux (Ginette)
Leroy (Roland)
Loncle (François)
Louis-Joseph-Doguet (Maurice)
Mahtés (Jacques)
Malandain (Guy)
Malvy (Martin)
Marchais (Georges)
Marchand (Philippe)
Margnes (Michel)
Mas (Roger)
Mauroy (Pierre)
Mellick (Jacques)
Menga (Joseph)
Mercieca (Paul)
Mermaz (Louis)
Métais (Pierre)
Metzinger (Charles)
Mexandeau (Louis)
Michel (Claude)
Michel (Henri)
Michel (Jean-Pierre)
Mitterrand (Gilbert)
Montdargent (Robert)
Mme Mora (Christiane)
Moulinet (Louis)
Moutoussamy (Ernest)
Nallet (Henri)
Natiez (Jean)
Mme Neiertz (Véronique)
Mme Nevoux (Paulette)
Nucci (Christian)
Oehler (Jean)
Ortet (Pierre)
Mme Osselin (Jacqueline)
Patriat (François)
Pénicaud (Jean-Pierre)
Pesce (Rodolphe)
Peuziat (Jean)

Peyret (Michel)
Pezet (Michel)
Pierret (Christian)
Pinçon (André)
Fistre (Charles)
Poperen (Jean)
Porelli (Vincent)
Portheault (Jean-Claude)
Pouchon (Maurice)
Prat (Henri)
Proveux (Jean)
Puaud (Philippe)
Queyranne (Jean-Jack)
Quilès (Paul)
Ravassard (Noël)
Reyssier (Jean)
Richard (Alain)
Rigal (Jean)
Rigout (Marcel)
Rimbault (Jacques)
Rocard (Michel)
Rodet (Alain)
Roger-Machart (Jacques)
Mme Roudy (Yvette)
Roux (Jacques)
Saint-Pierre (Dominique)
Sainte-Marie (Michel)
Sanmarco (Philippe)
Santrout (Jacques)
Sapin (Michel)
Sarre (Georges)
Schreiner (Bernard)
Schwartzenberg (Roger-Gérard)
Mme Sicard (Odile)
Siffre (Jacques)
Souchon (René)
Mme Soum (Renée)
Mme Stiévenard (Gisèle)
Stirn (Olivier)
Strauss-Kahn (Dominique)
Mme Sublet (Marie-Joséphine)
Sueur (Jean-Pierre)
Tavernier (Yves)
Théaudin (Clément)
Mme Toutain (Ghislaine)
Mme Trautmann (Catherine)
Vadepied (Guy)
Vauzelle (Michel)
Vergès (Laurent)
Vivien (Alain)
Wacheux (Marcel)
Welzer (Gérard)
Worms (Jean-Pierre)
Zuccarelli (Émile)

Ont voté contre

MM.

Abelin (Jean-Pierre)
 Allard (Jean)
 Alphonse (Edmond)
 André (René)
 Arrighi (Pascal)
 Auberger (Philippe)
 Aubert (Emmanuel)
 Aubert (François d')
 Audinot (Gautier)
 Bachet (Pierre)
 Bacciolo (François)
 Baekeroot (Christian)
 Barate (Claude)
 Barbier (Gilbert)
 Bardet (Jean)
 Bamier (Michel)
 Barre (Raymond)
 Barrot (Jacques)
 Baudis (Pierre)
 Baumel (Jacques)
 Bayard (Henri)
 Bayrou (François)
 Beaujean (Henri)
 Beaumont (René)
 Bécam (Marc)
 Bechter (Jean-Pierre)
 Bégault (Jean)
 Béguet (René)
 Benoit (René)
 Benouville (Pierre de)
 Bernard (Michel)
 Bernardet (Daniel)
 Bernard-Reymond (Pierre)
 Besson (Jean)
 Bichet (Jacques)
 Bigeard (Marcel)
 Birraux (Claude)
 Blanc (Jacques)
 Bleuler (Pierre)
 Blot (Yvan)
 Blum (Roland)
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)
 Bollengier-Stragier (Georges)
 Bompard (Jacques)
 Bonhomme (Jean)
 Borotra (Frank)
 Bourg-Broc (Bruno)
 Bousquet (Jean)
 Mme Boutin (Christine)
 Bouvard (Loïc)
 Bouvet (Henri)
 Branger (Jean-Guy)
 Brial (Benjamin)
 Briane (Jean)
 Briant (Yvon)
 Brocard (Jean)
 Brochard (Albert)
 Bruné (Paulin)

Bussereau (Dominique)
 Cabal (Christian)
 Caro (Jean-Marie)
 Carré (Antoine)
 Cavaillé (Jean-Charles)
 Cazalet (Robert)
 César (Gérard)
 Ceyrac (Pierre)
 Chaboche (Dominique)
 Chambrun (Charles de)
 Chamougou (Edouard)
 Chantelat (Pierre)
 Charbonnel (Jean)
 Charrié (Jean-Paul)
 Charles (Serge)
 Charroppin (Jean)
 Chartron (Jacques)
 Chasseguet (Gérard)
 Chastagnol (Alain)
 Chauvierre (Bruno)
 Chollet (Paul)
 Chometon (Georges)
 Claisse (Pierre)
 Clément (Pascal)
 Cointat (Michel)
 Colin (Daniel)
 Colombier (Georges)
 Corrèze (Roger)
 Couanau (René)
 Couepel (Sébastien)
 Cousin (Bertrand)
 Couturier (Roger)
 Couve (Jean-Michel)
 Couveinhas (René)
 Cozan (Jean-Yves)
 Cuq (Henri)
 Daillet (Jean-Marie)
 Dalbos (Jean-Claude)
 Debré (Bernard)
 Debré (Jean-Louis)
 Debré (Michel)
 Dehaine (Arthur)
 Delalande (Jean-Pierre)
 Delatre (Georges)
 Delattre (Francis)
 Delevoe (Jean-Paul)
 Delfosse (Georges)
 Delmar (Pierre)
 Demange (Jean-Marie)
 Demuyneck (Christian)
 Deniau (Jean-François)
 Deniau (Xavier)
 Deprez (Charles)
 Deprez (Léonce)
 Dermaux (Stéphane)
 Desanlis (Jean)
 Descaves (Pierre)
 Devedjian (Patrick)
 Dhinnin (Claude)
 Diebold (Jean)

Diméglio (Willy)
 Domenech (Gabriel)
 Dominati (Jacques)
 Doussat (Maurice)
 Drut (Guy)
 Dubernard (Jean-Michel)
 Dugoin (Xavier)
 Durand (Adrien)
 Durieux (Bruno)
 Durr (André)
 Ehrmann (Charles)
 Falala (Jean)
 Fanton (André)
 Farran (Jacques)
 Féron (Jacques)
 Ferrand (Jean-Michel)
 Ferrari (Gratien)
 Fèvre (Charles)
 Fillon (François)
 Fossé (Roger)
 Foyer (Jean)
 Freulet (Gérard)
 Fréville (Yves)
 Fritch (Edouard)
 Fuchs (Jean-Paul)
 Galley (Robert)
 Gantier (Gilbert)
 Gastines (Henri de)
 Gaudin (Jean-Claude)
 Gaulle (Jean de)
 Geng (Francis)
 Gengenwin (Germain)
 Ghysel (Michel)
 Giscard d'Estaing (Valéry)
 Goasduff (Jean-Louis)
 Godefroy (Pierre)
 Godfrain (Jacques)
 Gollnisch (Bruno)
 Gonelle (Michel)
 Gorse (Georges)
 Gougy (Jean)
 Goulet (Daniel)
 Grignon (Gérard)
 Griotteray (Alain)
 Grussenmeyer (François)
 Guéna (Yves)
 Guichard (Olivier)
 Guichon (Lucien)
 Haby (René)
 Hamaide (Michel)
 Hannoun (Michel)
 Mme d'Harcourt (Florence)
 Hardy (Francis)
 Hart (Joël)
 Herlory (Guy)
 Hersant (Jacques)
 Hersant (Robert)
 Holeindre (Roger)

Houssin (Pierre-Rémy)
 Mme Hubert (Elisabeth)
 Hunault (Xavier)
 Hyst (Jean-Jacques)
 Jacob (Lucien)
 Jacquat (Denis)
 Jacquemin (Michel)
 Jaquot (Alain)
 Jalkh (Jean-François)
 Jean-Baptiste (Henry)
 Jeandon (Maurice)
 Jegou (Jean-Jacques)
 Julia (Didier)
 Kasperit (Gabriel)
 Kerqueris (Aimé)
 Kiffer (Jean)
 Klifa (Joseph)
 Koehl (Emile)
 Kuster (Gérard)
 Labbé (Claude)
 Lacarin (Jacques)
 Lachenaud (Jean-Philippe)
 Lafleur (Jacques)
 Lamant (Jean-Claude)
 Lamassoure (Alain)
 Larrat (Gérard)
 Lauga (Louis)
 Legendre (Jacques)
 Legras (Philippe)
 Le Jaouen (Guy)
 Léonard (Gérard)
 Léontieff (Alexandre)
 Le Pen (Jean-Marie)
 Lapercq (Arnaud)
 Ligot (Maurice)
 Limouzy (Jacques)
 Lipkowski (Jean de)
 Lorenzini (Claude)
 Lory (Raymond)
 Louet (Henri)
 Mamy (Albert)
 Mancel (Jean-François)
 Maran (Jean)
 Marcellin (Raymond)
 Marcus (Claude-Gérard)
 Marlière (Olivier)
 Martinez (Jean-Claude)
 Marty (Elie)
 Masson (Jean-Louis)
 Mathieu (Gilbert)
 Mauger (Pierre)

Maujoan du Gasset (Joseph-Henri)
 Mayoud (Alain)
 Mazeaud (Pierre)
 Médécin (Jacques)
 Mégret (Bruno)
 Mesmin (Georges)
 Messmer (Pierre)
 Mestre (Philippe)
 Micaut (Pierre)
 Michel (Jean-François)
 Millon (Charles)
 Miossec (Charles)
 Montastruc (Pierre)
 Montesquiou (Aymeri de)
 Mme Moreau (Louise)
 Mouton (Jean)
 Moyne-Bressand (Alain)
 Narquin (Jean)
 Nenou-Pwataho (Maurice)
 Nungesser (Roland)
 Ormano (Michel d')
 Oudot (Jacques)
 Paccou (Charles)
 Paecht (Arthur)
 Mme de Panafieu (Françoise)
 Mme Papon (Christiane)
 Mme Papon (Monique)
 Parent (Régis)
 Pascallon (Pierre)
 Pasquini (Pierre)
 Pelchat (Michel)
 Perben (Dominique)
 Perbet (Régis)
 Perdomo (Ronald)
 Peretti Della Rocca (Jean-Pierre de)
 Péricard (Michel)
 Peyrat (Jacques)
 Peyrefitte (Alain)
 Peyron (Albert)
 Mme Piat (Yann)
 Pinte (Etienne)
 Poniatowski (Ladislas)
 Porteu de la Morandière (François)
 Poujade (Robert)
 Prémaumont (Jean de)
 Proriot (Jean)
 Raoult (Eric)

Raynal (Pierre)
 Renard (Michel)
 Reveau (Jean-Pierre)
 Revet (Charles)
 Reymann (Marc)
 Richard (Lucien)
 Rigaud (Jean)
 Roatta (Jean)
 Robien (Gilles de)
 Rocca Serra (Jean-Paul de)
 Rolland (Hector)
 Rossi (André)
 Rostolan (Michel de)
 Rousset (Jean)
 Roux (Jean-Pierre)
 Royer (Jean)
 Rufenacht (Antoine)
 Saint-Ellier (Francis)
 Salles (Jean-Jack)
 Savy (Bernard-Claude)
 Schenardi (Jean-Pierre)
 Séguéla (Jean-Paul)
 Seitlinger (Jean)
 Sergent (Pierre)
 Sirgue (Pierre)
 Soisson (Jean-Pierre)
 Sourdille (Jacques)
 Spieler (Robert)
 Stasi (Bernard)
 Stirbois (Jean-Pierre)
 Taugourdeau (Martial)
 Tenaillon (Paul-Louis)
 Terrot (Michel)
 Thien Ah Koon (André)
 Tiberi (Jean)
 Toga (Maurice)
 Toubon (Jacques)
 Tranchant (Georges)
 Trémège (Gérard)
 Ueberschlag (Jean)
 Valleix (Jean)
 Vasseur (Philippe)
 Villiers (Philippe de)
 Virapoullé (Jean-Paul)
 Vivien (Robert-André)
 Vuibert (Michel)
 Guillaume (Roland)
 Wagner (Georges-Paul)
 Wagner (Robert)
 Weisenhorn (Pierre)
 Wiltzer (Pierre-André)

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

D'autre part :

M. Edouard Frédéric-Dupont.

