

JOURNAL OFFICIEL



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉBATS PARLEMENTAIRES
ASSEMBLÉE NATIONALE**

Ce numéro comporte deux séances. La vingt-neuvième séance est encartée entre les pages 846 et 847

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

(28^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

3^e séance du vendredi 27 avril 1990

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ BILLARDON

1. **Statut et capital de la Régie Renault.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 833).

Rappels au règlement (p. 833)

Mme Muguette Jacquaint, MM. Roger Gouhier, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 833)

Motion de renvoi en commission de M. Lajoinie : Mme Muguette Jacquaint, M. Michel Destot. - Rejet par scrutin.

Passage à la discussion des articles.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

Suspension et reprise de la séance (p. 844)

Rappel au règlement (p. 844)

MM. Jean-Pierre Brard, le président.

Avant l'article 1^{er} (p. 844)

Amendement n° 19 de M. Gouhier : MM. Louis Pierna, Gaston Rimareix, rapporteur de la commission de la production ; le ministre. - Rejet.

Amendement n° 20 de M. Lefort : MM. Jean-Claude Lefort, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Rappel au règlement (p. 845)

MM. Jacques Brunhes, le président.

Reprise de la discussion (p. 845)

Amendement n° 2458 de M. Duroméa : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 2457 de Mme Jacquaint : MM. Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 2459 de M. François d'Aubert : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre, Louis Pierna. - Rejet.

Article 1^{er} (p. 846)

MM. Jean-Claude Lefort, Gilbert Gantier, Franck Borotra, François Loncle.

Amendement n° 44 de M. Le Meur : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet par scrutin.

Amendement n° 21 de M. Gouhier : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 1203 de M. Chavanes : MM. Jean-Pierre Foucher, le rapporteur, le ministre, Jean-Pierre Brard. - Rejet.

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre, Gilbert Gantier. - Adoption.

Amendement n° 2460 de M. François d'Aubert : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 45 de M. Hage : MM. Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

L'amendement n° 22 de M. Duroméa devient sans objet.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 46 de M. Le Meur : MM. Jean-Claude Lefort, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

M. le ministre.

Réserve de la discussion de la fin de l'article 1^{er}, des amendements qui s'y rattachent, ainsi que des amendements complétant l'article 1^{er} et des amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er}, jusqu'après le vote de l'article 6.

MM. Jacques Brunhes, le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 850)

Article 2 (p. 850)

M. Jean-Claude Lefort.

Amendement n° 47 de M. Duroméa : MM. Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 32 de M. Brunhes : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 48 de M. Le Meur : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 49 de M. Le Meur : MM. Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 33 de M. Gouhier : MM. Jean-Pierre Brard, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 50 de M. Brunhes : MM. Louis Pierna, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 2461 de M. François d'Aubert : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le ministre, Jacques Brunhes. - Rejet.

Modification de l'ordre du jour prioritaire (p. 853)

M. le ministre.

M. le président.

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

2. **Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat** (p. 854).
3. **Ordre du jour** (p. 854).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ BILLARDON,
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

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 au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault (n^{os} 1228, 1287).

Cet après-midi, la discussion générale a été close.

Rappels au règlement

Mme Muguette Jacquaint. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à Mme Muguette Jacquaint, pour un rappel au règlement.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, cet après-midi, dans vos réponses aux orateurs inscrits dans la discussion générale sur le projet Renault-Volvo, vous avez déclaré que 99 p. 100 de l'information contenue dans la lettre d'intention dont nous réclamons depuis plusieurs jours la communication était connue du grand public. Ce 1 p. 100 qui reste, me direz-vous, quelle importance ? Et je comprends fort bien - vous l'avez vous-même indiqué - qu'il puisse receler des secrets qu'il n'est pas souhaitable de divulguer publiquement. Mais ce 1 p. 100 peut aussi avoir une très grande importance au regard des conséquences éventuelles de l'accord Volvo-Renault.

Or la Constitution a prévu fort sagement, dans son article 33, que l'Assemblée peut siéger en comité secret. Ce serait le meilleur moyen de l'informer de ces dispositions qui peuvent être importantes, tout en préservant leur caractère confidentiel.

Nous demandons donc au Gouvernement de décider la réunion de ce comité secret. Pour qu'on puisse informer immédiatement le Premier ministre de cette demande et pour lui permettre de nous faire connaître sa décision, nous sollicitons une suspension de séance d'un quart d'heure. En tout état de cause, monsieur le ministre, il vous appartient de me répondre.

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier, pour un rappel au règlement.

M. Roger Gouhier. Monsieur le président, j'interviens au nom de notre président de groupe, André Lajoinie. Nous avons reçu de différentes régions de France plusieurs télégrammes émanant d'agriculteurs mécontents. Nous souhaitons que leurs préoccupations soient portées à la connaissance du Premier ministre.

Les ministres de l'agriculture de la Communauté économique européenne se sont mis d'accord sur les prix agricoles pour la campagne 1990-1991.

M. Michel Destot. Quel rapport avec le règlement ?

M. Roger Gouhier. Une fois de plus, ces prix sont gelés et les chiffres avancés quant aux conséquences des mesures d'accompagnement ne sont que pure supposition.

Les agriculteurs considèrent que cet accord est mauvais, à la fois pour eux et pour l'économie du pays.

En s'abstenant dans le vote, le ministre français de l'agriculture a avalisé ce mauvais accord qui fait que des décisions prises par d'autres pays vont s'imposer à nos exploitants agricoles. Il aurait pu au contraire user de son droit de veto et exiger un relèvement substantiel des prix agricoles et le respect des principes du Traité de Rome, notamment celui de la préférence communautaire.

M. Michel Destot. Et quel rapport, même, avec Renault ?

M. Roger Gouhier. Cela aurait été la seule façon de permettre un redressement du revenu des agriculteurs.

Je demande, monsieur le président, que la protestation du groupe communiste soit portée à la connaissance du Premier ministre, qui sera directement interrogé sur cette question dès mercredi prochain.

M. le président. Tout cela n'avait pas grand-chose à voir avec le règlement, monsieur Gouhier.

M. Michel Destot. Et encore moins avec Renault !

M. le président. D'ailleurs, votre sourire en témoigne.

M. Roger Gouhier. Je suis toujours de bonne humeur !

M. le président. Quant à vous, madame Jacquaint, le Gouvernement ne manifeste pas de souhait dans le sens que vous espérez. En outre, l'autre condition qui permettrait à l'Assemblée de siéger en comité secret n'est pas remplie. Par conséquent, votre demande est sans objet.

Mme Muguette Jacquaint. Vous nous dites, monsieur le président que les conditions ne sont pas remplies. Peut-être y a-t-il une erreur de notre part. Nous demandons une suspension de séance pour le vérifier.

M. le président. Eh bien, je vous accorde quelques instants de réflexion pour vous permettre de faire le point.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue

(La séance, suspendue, à vingt et une heures quarante, est reprise après quelques instants.)

M. le président. La séance est reprise.

J'ai reçu de M. Lajoinie et des membres du groupe communiste une motion de renvoi en commission, déposée en vertu de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Monsieur le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, mesdames, messieurs, à ce point de notre discussion concernant le statut et le capital de la Régie nationale des usines Renault, chacun d'entre nous s'accordera certainement à considérer que cet indispensable débat ne peut être ainsi clos. La liste des amendements - à peu près un millier - me fait d'ailleurs penser que la discussion, quel que soit le sort réservé à cette motion de renvoi, va se poursuivre et permettra ainsi d'enrichir l'information de l'Assemblée sur l'accord Volvo-Renault, au-delà même des précieuses contributions des différents intervenants. Je pense en particulier à celles de mes amis

Jacques Brunhes, Georges Hage et Roger Gouhier qui, sortant du discours rassurant, ont apporté un éclairage pertinent sur les multiples problèmes que soulève ce projet de loi.

De vaste zones du devenir de Renault demeurant néanmoins dans l'ombre, vous comprendrez que, dans l'intérêt de tous, je demande de renvoyer l'examen d'un tel projet en commission, ou plutôt aux commissions, l'examen d'un tel projet.

En effet, chaque député a le droit de connaître tous les tenants et aboutissants des modifications envisagées pour pouvoir se prononcer et répondre efficacement aux questions nombreuses que se pose la population dans presque toutes les circonscriptions de notre pays. Malheureusement, si j'en juge par le nombre des présents dans l'hémicycle, très peu nombreux sont ceux d'entre nous qui pourront relater dans leur circonscription les propos que nous aurons échangés ce soir.

Compte tenu de la place de Renault dans notre pays et de son importance pour l'avenir de l'industrie automobile en France, le problème se pose en termes d'intérêt national.

Tous les députés de la région parisienne sont directement interpellés par le devenir de la Régie. Si l'on mesure que 1439 entreprises installées en Ile-de-France dépendent de la Régie pour l'essentiel de leur activité, cela veut dire qu'il n'y a certainement aucune circonscription de la région qui ne compte des salariés dont l'emploi soit lié à Renault. Dès lors, il est légitime de se demander si nous avons réellement tous les moyens d'apprécier les incidences d'un éventuel changement de statut sur toutes ces entreprises et sur tous les salariés qui y travaillent. Si grâce à l'examen le plus complet possible, nous devons conclure qu'une seule de ces 1439 entreprises est menacée, le député de la circonscription intéressée aurait à répondre de notre décision sur le projet de loi devant tous les salariés concernés et devant leurs familles. Il est donc sain et il est de l'intérêt de chacun de nous que nous puissions nous prononcer en parfaite connaissance de cause car, au-delà de la région parisienne, il n'est certainement pas une seule circonscription de l'hexagone qui n'ait une part de son activité artisanale ou industrielle qui ne dépende de Renault, l'entreprise existant dans cinquante-deux départements.

Que tous les élus de la nation aient une appréciation complète de toutes les incidences de ce projet de loi, afin de pouvoir par là-même, sereinement, établir leur jugement, est d'autant plus important que l'opinion publique est actuellement extrêmement critique à l'égard de notre assemblée, ce qui permet, il faut le regretter, à certains « aboyeurs » de se faire une audience en fustigeant le travail qui est le nôtre. Sur ce terrain-là comme sur d'autres, nous n'entendons pas, quant à nous, leur permettre de continuer à sévir.

En évoquant le malaise de l'opinion, je ne veux pas me référer aux indices de popularité ou d'impopularité dont certains ont tout particulièrement à souffrir, mais les raisons de ces turbulences « audimétriques », voire de certains sauts en profondeur qui risquent de devenir discipline olympique, méritent certainement d'être rappelées. Si elles tiennent aux inégalités qui se creusent et qui l'ont que certains de nos concitoyens - hélas ! de plus en plus nombreux - survivent dans le plus total dénuement alors que, de son côté, la Bourse est euphorique, si elles tiennent par ailleurs à la honteuse loi que nous avons été les seuls à repousser et qui conduit au blanchiment de ministres et d'élus impliqués dans de gigantesques scandales politico-financiers, elles tiennent aussi, assurément, à ce recours, institutionnalisé par la droite et dont use désormais presque automatiquement le gouvernement actuel, à l'article 49-3 de la Constitution, cet article qui amène à l'adoption sans débat de lois touchant à la vie des Français, au devenir du pays et de la nation.

Le débat sur Renault et l'industrie française ne saurait donc souffrir ni, bien sûr, d'une telle pratique autoritaire ni d'une discussion dévalorisée par les multiples zones d'ombre que différentes commissions parviendront, je l'espère profondément, à éclairer.

Il est essentiel que l'Assemblée nationale puisse exercer pleinement ses prérogatives et nous ne voulons pas, avec les Français, que le rôle du Parlement soit abaissé. Il n'est pas nécessaire de revenir longuement sur le problème très grave soulevé par la non-communication en commission de la lettre d'intention. Je viens en effet de faire un rappel au règlement sur ce sujet et vous-même, monsieur le ministre, vous avez

indiqué, après la discussion générale, que 99 p. 100 des informations contenues dans la lettre d'intention étaient connus du grand public. Néanmoins, il est possible qu'un secret important soit dans le 1 p. 100 restant, lequel peut avoir des conséquences très graves.

M. Jean-Claude Lefort. Absolument !

Mme Muguette Jacquaint. Il subsiste toujours, qu'on le veuille ou non - car vos réponses, monsieur le ministre, ne l'ont pas écartée - une véritable menace japonaise.

Je regrette que le Gouvernement n'ait pas pris la décision de réunir l'Assemblée en comité secret afin que l'on puisse savoir ce que contient ce 1 p. 100 inconnu du public, mais qu'il serait tout à fait normal de porter à la connaissance des parlementaires. Il en va, en effet, de l'avenir d'une entreprise nationale, de l'intérêt de l'industrie automobile, de l'intérêt des salariés de Renault et de l'intérêt de la France.

Je répète qu'il est essentiel que l'Assemblée nationale puisse exercer ses prérogatives. Nous ne voulons pas être complices de l'abaissement du rôle du Parlement. Or proposer de modifier un statut national dans l'un des secteurs les plus importants de notre vie économique et sociale pour favoriser, selon les termes du ministre et du rapporteur, un « fructueux accord de coopération », sans que l'on sache précisément ce que recèle cet accord qui pourrait se révéler désastreux pour la Régie et pour l'industrie automobile, relève plus d'une forfaiture que de la démocratie et de l'Etat de droit.

Les députés communistes, par leur proposition de renvoi en commission, entendent redonner à notre vie démocratique une authenticité que le Gouvernement s'évertue actuellement à défigurer. La commission de la production et des échanges pourrait utilement enrichir notre réflexion sur un grand nombre de questions que la discussion vient partiellement de mettre en lumière. Je pense en particulier au statut actuel de la Régie, aux incidences que son éventuelle modification pourrait avoir sur les missions qui étaient, sont et doivent demeurer les siennes.

Nous devons également revenir, afin de mieux nous projeter dans l'avenir, sur l'ordonnance du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault qui devenaient alors Régie nationale des usines Renault, avec des missions nationales bien définies.

Cette ordonnance, prise par le pouvoir de l'époque, est, en fait, l'application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance sous l'Occupation. La nationalisation de Renault était d'abord une sanction. Cela a été dit, mais il est bon de le répéter.

M. Jean-Claude Lefort. Oh oui !

Mme Muguette Jacquaint. Il s'est donc agi d'une sanction envers les dirigeants de l'entreprise, notamment à l'encontre de Louis Renault, qui avait collaboré avec l'ennemi. Toutefois, l'ordonnance prise par le gouvernement provisoire du général de Gaulle ne limitait pas la portée de la nationalisation à cette sanction. Elle lui donnait une dimension importante d'ordre politique, économique et social. Il s'agissait non seulement de sanctionner une situation précise du passé, mais également de se tourner résolument vers un avenir constructif.

Cette ordonnance donnait pour mission à l'Etat de veiller à la remise en route des usines Renault, de lui fixer des programmes de fabrication correspondant aux besoins présents et futurs du pays, de contrôler l'amélioration progressive de ses moyens de production et des conditions de travail de ses ouvriers, bref de voir une nouvelle et prospère industrie automobile.

M. Jean-Claude Lefort. Eh oui ! Ils appellent cela un musée !

Mme Muguette Jacquaint. Je pense d'ailleurs que les différentes interventions faites par mes collègues communistes ont montré que le but fixé à cette époque, a été atteint : Renault est un fleuron de l'automobile française.

Un autre passage de l'ordonnance résume bien les missions économiques et sociales assignées à Renault par les pouvoirs publics. Son exposé des motifs indique, en effet : « 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 et de la classe ouvrière tout entière. »

La société anonyme des usines Renault, devenue la Régie nationale des usines Renault, est donc appelée à contribuer à l'effort de reconstruction, à doter le pays d'une industrie automobile puissante, à remplir son rôle social par l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière, à assurer la production et la commercialisation en grande série de la voiture populaire et à équiper ainsi un grand nombre de ménages français. Le modèle qui illustre parfaitement cette stratégie, c'est la 4 chevaux dont la fabrication est lancée dès la Libération sur le site de Billancourt. Il convient de le préciser, pour bien montrer que ce qui était possible dans un moment où la Régie Renault était dans une situation difficile après la guerre et les combats de la Libération, l'est certainement encore davantage aujourd'hui.

Mais cela passe par l'amélioration du statut actuel et non, comme vous le projetez, monsieur le ministre, par un retour à la case départ, celle de la société anonyme.

M. Jean-Claude Lefort. La casse départ !

Mme Muguette Jacquaint. Oui !

Par ailleurs, la mission sociale ressort de ce qui a été clairement défini, y compris dans l'attribution et la répartition des résultats positifs enregistrés. Il s'agit d'un point fort qui a longtemps placé Renault en avance sur les autres grands groupes industriels, y compris ceux qui ont été nationalisés dès 1945.

C'est peu d'affirmer que Renault et l'ensemble des ses salariés - ouvriers, employés, techniciens, ingénieurs, cadres - ont totalement rempli ces missions, s'agissant de la maîtrise industrielle et technologique. Renault est devenu un groupe de dimension internationale.

Pour y parvenir, la marque a utilisé un atout fondamental : la diversification des activités et la construction d'une véritable filière autour de toute gamme. Ainsi, dès sa nationalisation, la Régie nationale s'est dotée d'un atout de poids pour un constructeur automobile : la production des biens d'équipement, de machines-outils pour ses propres besoins. On a rapidement vu apparaître les premières machines de fabrication, les machines transfert, souvent conçues dans la clandestinité, avant 1944, par des ingénieurs. Etant à la pointe de la technologie en matière de production, Renault s'est rapidement reconstruite et s'est lancée dans la production de masse de véhicules.

Au-delà même de ses propres besoins, Renault a exporté des biens d'équipement aux quatre coins du monde tant chez General Motors à Détroit, capitale mondiale de l'automobile en 1947, que, dans les années soixante, vers les pays de l'Est européen. Ce furent notamment les premiers contrats avec Moskvitch en U.R.S.S., à partir du centre névralgique de Billancourt qui assurait la production de la 4 chevaux et celle de moteurs et de machines-outils sous le nom de R.M.O. ainsi qu'à partir de l'importante unité du Mans dans les secteurs autofonderie et peinture.

Ensuite de nouveaux sites de production se sont développés : Flins, Cléon, Sandouville dès les années cinquante.

En se dotant de tels moyens, Renault s'est imposée, dans les années soixante, parmi les principaux constructeurs automobiles européens au moment de l'explosion du marché de la voiture, devenue un véritable phénomène de société. Parce que la Régie Renault était fondamentalement productrice de véhicules populaires de qualité - j'ai parlé de la 4 chevaux, mais ajoutons la 4 L dès 1961 - elle a gravi la hiérarchie mondiale des constructeurs. Cette vocation, associée à la diversification des activités a fait de Renault un des fleurons de l'industrie française, une industrie phare, et ce n'est pas seulement pour sa vitrine sociale, d'un intérêt sur lequel je me permettrai d'ailleurs de revenir, parce qu'elle est très importante.

M. Jean-Pierre Brard. Elle est essentielle !

Mme Muguette Jacquaint. Elle l'est d'autant plus que l'on tend actuellement à remettre en cause tous les acquis sociaux.

L'innovation technologique dans tous les domaines caractérise, durant cette période, l'ensemble des produits de la Régie. D'ailleurs la maîtrise industrielle et technologique qui a contribué au développement de Renault depuis 1945 a eu un effet d'entraînement pour le développement des coopéra-

tions nationales et internationales, mutuellement avantageuses, sans qu'il soit pour autant nécessaire de modifier le statut et de faire entrer, par capital interposé, un loup dans la bergerie, même s'il est sympathique, puisque Renault coopère déjà avec Volvo.

On peut encore mettre en avant le rôle joué alors par la branche financière. Celle-ci a été constituée dans les années soixante sous l'impulsion du P.-D.G. de l'époque. Alors qu'aujourd'hui son rôle se limite à rentabiliser des masses de capitaux énormes en dehors de la sphère de production et à servir des intérêts élevés aux banques, la branche financière a permis, dans les années soixante, le financement des exportations de la marque. C'est là qu'a pris naissance le slogan : « Renault premier exportateur ».

Cette orientation a été suivie sans mettre la Régie en difficulté par un manque de ressources pour assurer l'exploitation. La branche financière n'était donc pas conçue en dehors de la production, mais comme un atout pour permettre au groupe d'acquiescer une dimension internationale solide.

Au cours de cette période, le groupe Renault s'est implanté dans de nombreux pays du tiers monde pour y développer une présence tant commerciale qu'industrielle. Ce fut le cas en Amérique latine avec l'Argentine, la Colombie, le Mexique, en Afrique, dans le Maghreb comme en Afrique noire. La coopération a également été développée avec l'U.R.S.S., la République démocratique allemande, la Roumanie.

M. Jean-Pierre Brard. La Hongrie !

Mme Muguette Jacquaint. J'avais oublié la Hongrie. Vous avez raison de me le rappeler, mon cher collègue !

M. Jean-Pierre Brard. Et la Pologne, la Mongolie, Cuba !

M. Franck Borotra. L'économie des pays de l'Est est en ruine !

M. le président. Monsieur Brard, monsieur Borotra, n'interrompez pas Mme Jacquaint !

Mme Muguette Jacquaint. Il s'agit souvent, dans ce cas, de livraisons d'usines, clefs en main, où l'atout « biens d'équipement » est déterminant et indique clairement l'importance d'une maîtrise complète de leur fabrication par les constructeurs automobiles.

Au-delà de cette incontestable réussite commerciale, industrielle et financière, Renault a su remplir son rôle d'entreprise nationale.

Renault, entreprise nationalisée, fut sollicitée pour la reconversion de bassins industriels et d'emplois en crise ou pour le développement industriel de régions jusque-là laissées à l'abandon. C'est le cas de la Lorraine, durement touchée par la casse de la sidérurgie, du Nord - Pas-de-Calais avec l'usine de Renault à Douai lancée en 1970 dont mon collègue Georges Hage a parlé dans son intervention.

Ajoutons que Renault a pleinement su remplir sa mission par la satisfaction des besoins des consommateurs en produisant, dès 1947, ces véhicules populaires dits « véhicules de grande diffusion », cette production de masse, dont j'ai parlé, exigeant des moyens industriels importants pour assurer les cadences nécessaires et disposer d'un savoir-faire industriel et technologique essentiel.

Dois-je rappeler encore, sur ce plan, que c'est à cette époque qu'ont été mis en place les premiers robots dont on a arrêté la fabrication, la modernisation, pour les faire venir aujourd'hui, à coût élevé, de l'étranger ?

C'est dans cette période encore que Renault s'est installé en tête du marché national par le volume de véhicules vendus, position que le constructeur nationalisé a maintenue jusqu'en 1984 grâce au remarquable effet d'entraînement que constitue le véhicule populaire. La sortie de la R 5 en 1972 et celle, nous l'espérons aujourd'hui, si tous les moyens lui sont véritablement donnés, de la Clio, s'inscrivent dans cette même logique.

Il est vraiment regrettable que la stratégie de la direction de la Régie ait éloigné celle-ci de la fabrication d'un véhicule assurant avec une égale réussite le remplacement de la célèbre 4 L.

On peut voir où mène cette politique des marges, qui s'est progressivement et désormais intégralement substituée à celle du nombre. Comment arguer d'une notion de rentabilité quand, si elle s'en donne les moyens, la Régie peut créer un

véhicule de remplacement à la 4 L, dont le nombre de ventes fut impressionnant ? Il a d'ailleurs fallu que des retraités et des salariés de la Régie mettent au point le modèle appelé Neutral, anagramme de Renault, pour mettre au grand jour l'insuffisance coupable de la direction dans ce domaine. Mais n'est-ce pas cela notamment - car il y a bien d'autres choses - qui a fait désigner des militants syndicaux de la C.G.T. et des communistes comme des cibles de la répression de la part de la direction, certes, mais aussi de la part d'un Conseil constitutionnel constitué monarchiquement, dont on prétend également aujourd'hui - et on l'a fait ! - étendre les pouvoirs au demeurant déjà exorbitants ? L'affaire des dix de Renault l'a parfaitement illustré.

Qu'il me soit, à ce propos, permis de saluer à mon tour, comme l'ont fait mes collègues, ces travailleurs militants syndicaux, dévoués à la cause de la Régie nationale et de son personnel. C'est parce qu'ils sont restés, eux, jusqu'au bout fidèles aux missions définies par la France libérée qu'ils ont subi l'acharnement versaillais de la direction.

M. Franck Borotra. Qu'avez-vous contre Versailles ?

M. Jean-Pierre Brard. C'est digne de Thiers !

Mme Muguette Jacquaint. Eh oui !

M. Franck Borotra. C'est une vue historique fautive ! Moi, je suis député de Versailles.

Mme Muguette Jacquaint. Vous savez très bien de quoi je parle !

M. Franck Borotra. Louis XIV est une page de l'histoire, madame !

M. le président. Monsieur Borotra, ménagez vos forces !

M. Franck Borotra. C'est un scandale ! On n'a pas le droit d'injurier une grande ville comme Versailles !

Mme Muguette Jacquaint. Ne vous scandalisez pas pour si peu !

M. le président. Ne vous laissez pas interrompre, madame Jacquaint. Poursuivez !

M. Franck Borotra. Vous injuriez la France en injuriant Versailles !

M. le président. Monsieur Borotra !

M. Jean-Pierre Brard. Thiers l'a déshonorée !

Mme Muguette Jacquaint. Je n'insulte pas les habitants de Versailles. Quand je parle de « versaillais », vous savez, vous comme moi, de quoi je parle !

M. Jean-Pierre Brard. On va lui donner une carte et un livre d'histoire !

M. le président. Revenons au sujet !

Mme Muguette Jacquaint. Mais j'ai été interrompue ! Et je dois expliquer ce que nous entendons par « versaillais » !

M. le président. Je n'autorise personne à vous interroger, par conséquent, ne répondez pas !

M. Jean-Claude Lefort. Vous outrepasser vos droits, monsieur le président !

M. Jean-Pierre Brard. Nous aurions pu avoir un débat historique tout à fait intéressant !

M. le président. On y reviendra !

Poursuivez, madame Jacquaint, sur le sujet.

Mme Muguette Jacquaint. Ces militants ont subi l'acharnement versaillais - je le répète - de la direction et des décisions du Gouvernement, du Président de la République et de ces neuf du conseil.

M. Franck Borotra. C'est vous qui l'avez élu !

Mme Muguette Jacquaint. En parlant aujourd'hui de nouveau de la Régie Renault, je suis fière d'avoir été, avec mes collègues, parmi ces députés qui ont fait pénétrer le portrait des dix de Renault dans cet hémicycle, issu de la Révolution française et de la Déclaration universelle des droits de l'homme.

Sur le plan social, la réussite de Renault n'est pas moins éclatante.

Prenant appui sur la volonté du législateur de 1945, les luttes des travailleurs de la Régie ont entraîné de nombreux acquis qui ont fait jouer à Renault un rôle de tout premier plan dans la vie sociale de notre pays.

Les luttes des travailleurs ont permis des conquêtes sociales importantes qu'il est facile de juger archaïques, mais qui furent souvent étendues par la suite à d'autres entreprises et à d'autres secteurs d'activité. Pardonnez-moi de le répéter, mais il est préférable de le dire plutôt deux fois qu'une.

Ce sont la troisième semaine, puis la quatrième semaine de congés payés, la mensualisation des salaires, les jours de congé supplémentaires en fonction de l'ancienneté, le système de retraite complémentaire. Retenons que les grandes grèves d'O.S. des années 70 sont à l'origine des augmentations de salaires et de la défense du pouvoir d'achat, des droits syndicaux et d'une certaine démocratie, même s'il faut que celle-ci soit encore améliorée.

Il convient, sur ce dernier point, de comparer la situation chez Renault d'une part, et celle chez Peugeot, Citroën ou Talbot-Simca, d'autre part, dans les années 1960-1970. Vous me permettez, monsieur le ministre, après mon collègue Georges Hage, de rappeler le plan social de Renault. Je voudrais tout particulièrement évoquer les améliorations conquises par les salariés de chez Renault qui ont apporté une amélioration des conditions de travail, en particulier des femmes. Ces mesures non négligeables répondent d'ailleurs aux souhaits des femmes qui veulent travailler. Tout le monde reconnaît ce phénomène irréversible : aujourd'hui les femmes veulent prendre toute leur place dans la vie active mais, très souvent, elles souhaitent, comme leurs collègues hommes, pouvoir concilier vie professionnelle et vie familiale. Il n'est pas inutile de rappeler tous ces avantages.

L'article 73, par exemple, du plan social de Renault prévoit que « tout membre du personnel féminin bénéficie en cas de grossesse, dès présentation du certificat médical de grossesse, d'une heure de franchise par jour, considérée comme temps de travail effectif pour le calcul de sa rémunération. Cette mesure peut être prise au début ou à la fin de la journée ou au moment du déjeuner. Les futures mères pourront obtenir, le cas échéant, la possibilité de grouper tout ou partie de leurs heures de franchise dans la semaine ou sur une journée complète d'absence. En outre, sur leur demande, les futures mères de famille qui travaillent en équipe pourront obtenir un poste en normal ». Au moment où il est question de faire travailler les femmes le dimanche et la nuit, il importe d'établir un plan social qui prenne en compte l'exigence des femmes de travailler, avec les hommes, autrement.

A l'article 74 : « Une franchise de cinq minutes pouvant être prise soit à l'heure du déjeuner et à la cessation du travail en fin de journée ou, à défaut, le matin au début du travail, est accordée au personnel féminin dès présentation du certificat médical de grossesse. » Certes il n'y a pas de modèle de la protection de la femme enceinte dans les entreprises, mais, monsieur le ministre, j'ai travaillé dans une entreprise qui employait 700 femmes et j'ai vu des femmes qui ne sont pas arrivées au terme de leur grossesse et qui accouchaient prématurément parce qu'on ne voulait pas leur donner cinq minutes de pause supplémentaire ou de sortie anticipée ! C'est là un modèle qui, je le souhaite, pourra être repris dans un grand nombre d'entreprises !

M. Jean-Claude Lefort. Sans parler du Japon !

Mme Muguette Jacquaint. Ah, si nous parlons du Japon !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Non, parlez-nous seulement de Renault !

Mme Muguette Jacquaint. Il serait en effet intéressant de connaître le plan social de l'entreprise Mitsubishi car on n'est à l'abri de rien !

M. Louis Piérah. Il doit être beau !

Mme Muguette Jacquaint. Toujours pour protéger la femme enceinte, en cas de changement de poste demandé par le service médical du fait d'un état de grossesse constaté, l'intéressée bénéficie pendant la durée de sa grossesse du maintien de sa rémunération effective antérieure, sauf modification de l'horaire hebdomadaire.

« Des consultations prénatales obligatoires » - c'est l'article 76 - « auront lieu pendant les heures de travail. Le temps non travaillé de ce fait sera indemnisé en fonction du

manque à gagner sur présentation du volet correspondant du carnet de maternité». « Les congés payés de maternité » - c'est aussi important - « dans la période qui précède et suit la naissance, sont fixés en règle générale à dix-huit semaines, vingt semaines en cas d'état pathologique reconnu par la sécurité sociale. Pendant la durée des congés payés de maternité indemnisés en tant que tels par la sécurité sociale, le personnel féminin perçoit la différence entre ses appointements et les indemnités journalières versées par la sécurité sociale.

Article 79 : « A l'occasion de la naissance d'un enfant ou de l'adoption d'un enfant, la mère de famille salariée de l'entreprise recevra une somme de 1 500 francs. »

Je crois qu'il fallait donner ces exemples, pour une bonne et simple raison : les discours sur la famille ne manquent pas, mais on ne peut pas dire que les textes de loi qui nous sont proposés, sur le travail du dimanche, sur le travail de nuit, sur la précarité, sur la flexibilité, tendent à améliorer la vie de famille. Il était donc intéressant de montrer comment une entreprise nationale, en l'occurrence Renault, non seulement place au cœur de ses préoccupations les conditions de travail de ses salariés, mais également ne se contente pas de parler de la famille, car la lutte des salariés de Renault, de leurs organisations syndicales sur le plan social ont permis d'améliorer concrètement la condition des femmes au travail.

Je sais bien qu'aujourd'hui on nous dit que peu de femmes allaitent leur enfant. Mais cela existe et est aussi prévu dans le dispositif social concernant les femmes. Je cite l'article 82 : « La mère de famille élevant son enfant pourra obtenir un congé sans solde de trois années à compter du jour de la naissance : la première année suivant les dispositions en vigueur à la Régie nationale des usines Renault pour la période de congé de longue durée, les deux années suivantes dans les conditions fixées par les conventions de la métallurgie de la région parisienne ».

L'article 83, relatif à la fête des mères, précise : « Les mères de familles, membres du personnel, bénéficieront chaque année de deux heures de franchise indemnisées en fonction du manque à gagner ».

L'article 84 vise le congé pour soigner un enfant malade : « Pour leur permettre de soigner leur enfant malade, les mères de famille, ainsi que les pères de famille célibataires, veufs ou divorcés élevant seuls leur enfant, pourront bénéficier d'un congé partiellement indemnisé de neuf jours au maximum par année civile, soit trois journées indemnisées à 100 p. 100 du manque à gagner, trois journées indemnisées à 75 p. 100 et trois journées indemnisées à 50 p. 100 ».

Tout cela représente un plan social très important pour les femmes. Or, comme l'ont dit mes collègues Georges Hage et Jacques Brunhes, si le statut de Renault était modifié, les dispositions applicables ne seraient plus la convention de la Régie Renault, mais les conventions collectives de la métallurgie, et tous les avantages acquis de haute lutte par les salariés de Renault seraient remis en cause.

On nous dit que la modification du statut ne changera pas grand chose au plan social de Renault. Je suis convaincue du contraire, et je suis persuadée que tous mes collègues ici présents, même s'il y en a qui ne le disent pas, le sont aussi.

M. Jean-Claude Lefort. Ils le disaient il y a peu de temps, pourtant !

M. Louis Pierna. Le directeur du personnel de chez Renault l'a dit !

M. Michel Destot. Allons, messieurs, n'interrompez pas l'orateur !

M. Louis Pierna. Vous n'êtes pas président !

Mme Muguette Jacquaint. Vous avez raison, monsieur Pierna, c'est un oubli de ma part. Le directeur du personnel de Renault a, effectivement, déclaré qu'il y aurait une remise en cause des avantages acquis.

M. Jean-Pierre Brard. Il est cynique, ce directeur !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Inique ?

Mme Muguette Jacquaint. Cynique ?

Il est aisé de juger archaïque et dépassé toute référence à l'ordonnance de 1945. Mais dites-moi, monsieur Rimareix, est-ce moderne ou dépassé que d'abroger ce qui donne pour mission à Renault de contribuer à l'essor de l'industrie française ?

Je regrette que M. Bockel, président de la commission, ne soit pas présent.

M. Jean-Pierre Brard. Il est fatigué !

Mme Muguette Jacquaint. Peut-être !

Plusieurs députés du groupe communiste. Il a honte !

M. Michel Destot. Vous l'avez un peu fatigué, quand même !

Mme Muguette Jacquaint. Eh bien, il faudra qu'il s'habitue (*Rires sur les bancs du groupe communiste*) parce que, avec tous les projets qui viennent en discussion...

M. Jean-Pierre Brard. Le projet Quilès, la sécurité sociale, cela ouvre des perspectives !

Mme Muguette Jacquaint. ... et dont nous continuerons à dire qu'ils sont très défavorables à l'ensemble des salariés, nous aurons certainement l'occasion de le fatiguer encore !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. C'est du travail de nuit !

Mme Muguette Jacquaint. A M. Bockel, je voulais demander : est-ce le « look » du modernisme que de casser l'industrie nationale comme on a cassé la sidérurgie et comme on donne à la République fédérale d'Allemagne notre industrie aéronautique ?

M. Drouin n'est pas présent...

M. Jean-Pierre Brard. Lui non plus ! Où est-il ?

M. Jean-Claude Lefort. Il est fatigué, lui aussi !

M. Louis Pierna. Les socialistes brillent par leur absence !

M. Muguette Jacquaint. ... mais j'aurais voulu lui poser cette question : est-ce moderne ou archaïque que de casser Billancourt pour livrer le site aux promoteurs ou spéculateurs de tout poil, comme on s'acharne sur les chantiers navals de la Ciotat ?

Était-ce la « langue de bois », comme M. Drouin a eu tant de difficultés à le dire, ou volonté délibérée de parler hors sujet quand il a tenté de nous donner un cours sur les entreprises nationalisées, en prétendant que le groupe socialiste était le meilleur concernant Renault, puisque une entreprise est toujours nationalisée quand l'Etat détient 51 p. 100 de son capital et qu'en la circonstance l'Etat reste actionnaire à 75 p. 100 ?

Je note d'ailleurs, monsieur le ministre, que, d'après les réponses que vous nous avez faites hier, rien n'est moins sûr que les chiffres que je viens de donner ! Mais ce n'est pas le problème posé.

M. Louis Pierna. Il n'est pas sûr que Renault aura 10 p. 100 dans le capital de Volvo !

M. le président. Vous n'avez pas la parole, monsieur Pierna !

M. Louis Pierna. Je sais, mais je la prends !

Mme Muguette Jacquaint. Il y a aujourd'hui une société nationale, ayant des dimensions nationales, et vous proposez pour demain une société anonyme ayant abrogé toutes ses missions.

La langue de bois...

M. Michel Destot. Vous parlez en experte !

Mme Muguette Jacquaint. ..., dirais-je à M. Drouin s'il était là, dupe les travailleurs et vous ne pouvez nous faire croire qu'une société anonyme défendra mieux l'intérêt national qu'une société nationale ayant des missions nationales, clairement définies dans son statut.

Lors de la réunion de la commission de la production et des échanges du 19 avril dernier, les commissaires communistes, soucieux de bien éclairer le débat, ont réclamé la présentation de la lettre d'intention...

M. Jean-Claude Lefort. Que nous n'avons toujours pas !

Mme Muguette Jacquaint. ... à propos de laquelle, monsieur le ministre, M. Roger Gouhier vous a écrit, que nous avons plusieurs fois réclamée en commission et que mes collègues Jacques Brunhes, Georges Hage et, encore cet après-midi, Roger Gouhier vous ont demandée.

Vous avez répondu qu'elle était connue à 99 p. 100 du grand public.

Je suis désolée : nous sommes parlementaires. mais cette lettre d'intention, nous ne l'avons toujours pas.

M. Louis Pierna. Très bien !

Mme Muguette Jacquint. Nous avons demandé qu'elle figure en additif au rapport de la commission de la production. Mais nous attendons toujours !

M. Louis Pierna. Il y a des choses à cacher ! Le secret !

Mme Muguette Jacquint. Outre cette lettre d'intention dont nous n'avons cessé de réclamer la présentation, nous avons en commission défendu quelques amendements. Ceux-ci ont porté, entre autres, sur les missions nouvelles que vous prétendez assigner à la société anonyme si par malheur Renault changeait son statut actuel.

L'accueil fait à ses amendements est - hélas ! - révélateur de ce que vous voulez faire de notre entreprise nationale.

Sur l'article 1^{er}, j'avais moi-même déposé un amendement rappelant les missions générales de la Régie Renault, celles fixées par l'ordonnance de 1945 et dont j'ai rappelé à l'instant la puissance d'entraînement. Il a été rejeté, alors que ce projet est censé s'inscrire « dans le cadre d'une politique audacieuse de développement du secteur public, qui donne à celui-ci et à l'ensemble de l'industrie française les moyens d'assurer leur compétitivité à l'horizon 1993. »

Si, pour que le service public soit audacieux, il faut lui adjoindre le capital privé, avouez que vos ambitions pour la nation ont un profil bas !

Sans véritable débat, a également été rejeté un amendement de mon ami Roger Gouhier précisant que la Régie a pour vocation de produire une gamme complète de véhicules. Serait-ce à dire que, sans en prévenir les députés, le rapporteur avait déjà connaissance de l'accord Volvo-Mitsubishi qui renforcera la domination japonaise sur les véhicules de petites et moyennes cylindrées ? Si tel est le cas, c'est grave monsieur le rapporteur, très grave. En revanche, justes, très justes sont les propositions communistes qui, relayant celles des salariés de la Régie, se battent pour que Renault renoue avec sa vocation de constructeur de véhicules populaires.

Rejeté également, toujours sans véritable débat et donc sans véritable réflexion, un amendement de Jacques Brunhes précisant que Renault contribue à l'effort de recherche et de développement en matière de nouvelles technologies. S'il faut se donner les moyens d'être compétitif, reconnaissez que notre amendement l'ambitionnait ! Je le répète : il a lui aussi été rejeté.

Rejeté encore un amendement du député maire du Havre, André Duroméa, relatif au rôle de la Régie en matière de coopération. Avouez qu'il y a des contradictions qui méritent d'être expliquées !

Sans doute, me direz-vous, et parce que nous maintenons tous ces amendements, plus quelques autres, le débat que je réclame sur ceux-ci aura lieu lorsque nous arriverons à la discussion article par article. Je prétends, moi, que ces amendements rejetés sans débat - et ce ne sont que quelques exemples - ne peuvent se contenter d'un simple avis favorable ou défavorable. Ils soulèvent de multiples questions intéressant les salariés et les usagers et méritent vraiment une plus large discussion.

Malgré notre invitation, la commission n'a pratiquement rien débattu de l'avenir de R.V.I., c'est-à-dire essentiellement la branche poids lourds de Renault qui concerne, là aussi, des milliers de salariés et qui occupe une place intéressante dans les capacités industrielles actuelles du pays. C'est regrettable. J'ai pensé qu'il était de mon devoir de députée de tenter modestement de combler une telle lacune.

A la vérité, je dois dire que de nombreux aspects de la stratégie de R.V.I. et des politiques mises en œuvre n'ont pas grand-chose à voir avec le contenu de l'ordonnance de 1945 portant nationalisation des usines Renault. La mise en place de la stratégie de R.V.I., dont je décrirai plus loin les conséquences, remonte à la fin des années 1970, au moment du rapprochement entre Berliet et Saviem.

Si l'achat de l'usine Berliet, à un prix trois fois supérieur à sa valeur de cotation en bourse, a rapporté au groupe Michelin-Peugeot-Citroën, il n'en a rien coûté à l'Etat. Une fois de plus, Renault a été un précieux instrument de l'Etat, aux dépens de sa gestion. Dès la fin 1975, ces deux sociétés avaient un taux d'endettement supérieur à 60 p. 100, ce qui les plaçait sous la dépendance des banques pour l'orientation de leur politique industrielle et commerciale.

Déjà, l'Etat raisonnait pour R.V.I. en termes de rentabilité, sans se préoccuper du développement d'une industrie nationale du poids lourd, alors que d'immenses besoins se faisaient jour.

Déjà, nous proposons - mais cela reste valable aujourd'hui - de reconquérir prioritairement le marché intérieur des véhicules lourds et de lancer un plan d'urgence axé autour de trois points essentiels : développement des fabrications d'organes mécaniques-clé ; rééquilibrage des accords avec les constructeurs étrangers ; investissements financés sur fonds publics.

Mais au-delà de la responsabilité dans la gestion de R.V.I. que confère à Renault l'importance de sa participation dans le capital de cette entreprise, les liens tiennent particulièrement à la garantie qu'apporte Renault à R.V.I. pour le financement des investissements et des activités commerciales.

Sans Renault, en effet, R.V.I. n'aurait plus les moyens de gérer ses activités. Avec l'introduction d'un concurrent d'importance dans son capital, c'est le démantèlement à terme de l'industrie française du poids lourds qui est programmé. Ce projet de changement de statut est donc grave de conséquences pour l'entreprise.

Nous dénonçons avec force la politique de croissance externe de R.V.I. avec Mack.

En 1978, Renault acquiert une partie des actions de l'américain Mack Trucks pour, paraît-il, s'insérer sur le marché américain. Cette insertion a coûté, entre 1978 et 1986, près de 5 milliards de francs. Pour 1989, il y a eu un déficit d'un milliard de francs, et tout montre qu'il continue de s'accroître cette année.

Dans le même temps, les ventes de R.V.I. en direction des Etats-Unis ont chuté de 65 p. 100, et moins de 3 000 véhicules seront livrés en 1990 ; je vous rappelle que l'objectif initialement fixé, que nous sommes loin d'atteindre, était de livrer 16 000 véhicules par an dès 1984. Je ne prétends pas que ce soit impossible. Au contraire ! Mais, pour cela, il faut maintenir le statut de la Régie Renault tel qu'il est aujourd'hui.

Autres conséquences, aussi graves si ce n'est plus, de cette politique d'insertion sur le marché américain : la baisse de la production pour les mêmes segments de marché en France et en Europe, et également la faiblesse du renouvellement de la gamme, alors que les principaux concurrents, notamment Mercedes, sortent de nouveaux produits.

R.V.I. se trouve donc placé sous la menace de l'évolution du dollar. Avec un dollar inférieur à 6 francs, Mack a ainsi tout intérêt à s'approvisionner sur le marché nord-américain et devient dans de telles conditions exportateur, ce qui est lourd de conséquences pour R.V.I., notamment pour l'usine de Blainville.

Par ailleurs, en 1989, le prix des véhicules livrés aux U.S.A. a chuté de 5,3 p. 100 ; de 1985 à 1989, cela correspond à une baisse de 20 p. 100 et, à ce jour, le prix facturé à Mack couvre à peine les coûts de production.

Pourtant, en 1989, près de 600 millions de francs ont été investis chez Mack, soit presque autant que dans les usines françaises. En 1990, c'est 300 millions de francs qui ont déjà été versés, et l'on est en droit de se demander à combien se montera le total de ces versements.

De même, R.V.I. a subventionné sa filiale anglaise R.T.I.L. en 1989 pour 156 millions de francs, alors qu'elle accumule les déficits depuis 1985, que R.V.I. éponge.

Par ailleurs, 8 millions de francs seront versés à la filiale allemande.

Que d'argent gaspillé qui pourrait être investi en France dans le groupe ! Les sommes pourraient être affectées aux études et recherches, à la modernisation de l'outil de production, afin de concevoir, d'industrialiser les produits et les organes de l'an 2000.

Parallèlement, il faut embaucher, dans un premier temps, pour répondre aux besoins et, dans un deuxième temps, pour se donner les moyens de reconquérir notre marché intérieur à hauteur de 50 p. 100.

Pour les trois premiers mois de l'année, R.V.I. recule déjà de 1,2 p. 100 et ne représente plus que 39,9 p. 100 de part de marché, soit 6 105 véhicules immatriculés sur 15 304.

Immatriculer 50 p. 100 du marché, cela reviendrait à assurer l'activité pour 2 500 personnes de plus et à construire 1 547 véhicules supplémentaires.

On le voit donc bien : il est nécessaire et urgent d'investir dans l'outil de travail en France, et ce dans tous les domaines.

Cela ne doit pas empêcher de coopérer au niveau européen. Cela se fait déjà avec les autres constructeurs de poids lourds sur l'étude des moteurs au sein d'une association gérant un laboratoire à l'école centrale de Lyon-Ecully. Mais nous ne voyons pas la nécessité d'ouvrir le capital de Renault et de R.V.I. aux firmes étrangères. Au contraire même, il faut que R.V.I. existe dans le groupe Renault et, comme le prévoit l'ordonnance de 1945, que ses établissements servent à redynamiser le tissu industriel régional et national. Plus de 900 000 emplois en dépendent.

C'est pourquoi, si nous sommes pour la coopération avec Volvo, nous sommes contre la prise de participation, entre autres, dans ce domaine. Volvo étant supérieur sur l'ensemble du véhicule industriel et ses productions portant sur des créneaux identiques à ceux de R.V.I., cet accord n'est pas si complémentaire que vous voulez bien le dire, monsieur le ministre.

De plus, que deviendra R.V.I., son identité et sa marque, lorsque l'on sait qu'existent des possibilités de croisements moyennant royalties dans le véhicule industriel, Volvo pouvant apposer son logo sur les camions R.V.I. ?

De même, dans le projet initial remis à la Régie, il était clairement écrit qu'une coopération entre Renault et Volvo pour le véhicule industriel permettrait aux deux des accords de coopération avec les Japonais. Et vous nous présentez ce projet de loi de changement de statut sous prétexte de faire face à ces Japonais !

Au début, il était également prévu que chacun des deux constructeurs se verrait attribuer une production d'organes qui alimenterait l'ensemble du groupe ainsi formé. Or il n'est plus nulle part fait état de fabrications mécaniques, mais seulement d'assemblage.

On peut également se demander de quel assemblage il s'agit lorsque les dernières décisions prises ont été d'affecter la fabrication de la gamme R, c'est-à-dire la gamme lourde des plus de 15 tonnes, en Espagne, avec la possibilité d'approvisionnement de l'ensemble des marchés. Cette décision est lourde de conséquences pour notre balance commerciale, mais aussi pour l'emploi en France. Elle fait fi des précédentes règles qui prévoyaient que les filiales ne devaient assembler que les véhicules servant à alimenter leur propre marché intérieur.

Quelles sont les conséquences industrielles, sociales et pour l'emploi dans R.V.I. de cet accord ? Vous nous demandez une fois de plus, monsieur le ministre, de nous prononcer « à la sauvette » sur un texte sans que nous ayons le moindre renseignement d'importance. Nous savons déjà qu'il y aurait des rationalisations immédiates pour les études et recherches et pour les achats, et que, dans dix-huit mois, les conséquences commencent à produire leurs effets sur la direction industrielle. Mais qu'en est-il ?

Nous ne pouvons croire que n'existe pas un projet prenant en compte l'ensemble des données allant de la conception à la commercialisation du produit, ses conséquences sociales, ses retombées sur l'emploi, les établissements, les secteurs d'activités.

Les députés communistes vous demandent de repousser la discussion de ce projet de loi. A moins que nous n'obtenions de plus amples informations sur R.V.I. Mais, de toute manière, toutes les réponses qui nous ont été faites démontrent que nous avons tout à craindre de ce texte, et les salaires de Renault aussi.

C'est pourquoi nous demandons purement et simplement que ce texte, qui rencontre une forte opposition chez tout le personnel de R.V.I., soit retiré.

Ce personnel s'oppose également à la politique définie par Bruxelles, approuvée par le gouvernement français, et qui vise à réduire de 30 p. 100 les capacités de production de R.V.I.

Sinon, pourquoi cet abandon national en matière commerciale ? Il y a volonté délibérée de ne pas répondre aux besoins du marché français.

En plus de 5 tonnes, à fin mars 1990, dans un marché en hausse de plus de 11 p. 100, les prises de commandes de R.V.I. par rapport à la même époque de 1989 sont en recul de 34 p. 100. Et ce qu'il y a de plus inquiétant, c'est que les chutes se font sur tous les segments de gamme et dans toutes

les destinations. En gamme intermédiaire, R.V.I. recule de 1,2 p. 100 en plus de 15 tonnes, dans un marché en progression de 14,7 p. 100, R.V.I. recule encore de 2,1 p. 100 par rapport à l'an passé, ne représentant plus que 38,2 p. 100 du marché des plus de 15 tonnes.

Mercedes augmente par contre ses immatriculations de 28 p. 100. Depuis l'annonce de la signature de la lettre d'intention, ce constructeur a accentué vers le marché français la guerre des prix et les commerciaux accusent leur direction d'attendre sans rien faire pour inverser cette tendance.

Les problèmes antérieurs liés aux délais de livraison ne sont sans doute pas étrangers à cette situation aujourd'hui.

M. Loula Pierna. Il faut embaucher !

Mme Muguette Jacquaint. La réalité peut être masquée avec un niveau de carnet de commandes qui se situe à 11 361 véhicules à la fin mars, mais il a chuté en un mois de 7,4 p. 100, et en douze mois de 26,6 p. 100. A ce rythme, dans quelques semaines, des problèmes de production seront posés. Il y a là véritablement sabotage.

Sabotage aussi dans le domaine des autocars et autobus.

En autocars, dans un marché en progression de 18 p. 100, R.V.I. recule de 0,7 point par rapport à l'an passé, et les commandes sortent en chute de 29 p. 100, dont 6 p. 100 pour la France.

De même, en autobus, dans un marché qui progresse de 13 p. 100, R.V.I. voit sa part reculer de 0,8 point ; les commandes régressent de 37 p. 100 sur la France et de 92 p. 100 sur l'Europe.

Dans ce domaine aussi, la situation est voulue.

En début d'année 1990, devant les délais et les charges de production, les commerciaux refusaient de prendre des commandes. Aujourd'hui, ils se battent pour conserver les clients, auxquels on annonce un nouveau délai.

Et la direction ose programmer du chômage et des prêts de personnel sur l'établissement d'Annonay, alors que les besoins augmentent !

M. Loula Pierna. On est en train de casser Renault !

Mme Muguette Jacquaint. Il s'agit donc de non-réponse aux besoins alors que le marché français est l'un des marchés les plus porteurs. Il est d'ailleurs appelé à se développer rapidement : le vieillissement du parc, les jeux Olympiques, le développement du tourisme, les objectifs européens, la réponse à la lutte contre la pollution et l'engorgement des villes sont autant d'éléments qui viennent renforcer notre analyse.

Cette politique d'abandon national est renforcée par le retard pris dans la sortie de nouveaux produits, la famille « 30 » venant remplacer les gammes vieillissantes.

Mais plus grave encore : la loi régissant les transports urbains allant être modifiée, un véhicule suburbain articulé était prévu dans la gamme ; or, d'après nos informations, celui-ci serait carrossé par Heuliez sur châssis B 10 M Volvo.

Mais le fond de la recherche de partenariat, nous en trouvons l'explication dans les comptes. L'objectif de rentabilité financière à tout prix a été réalisé au prix d'un vieillissement de l'outil de production et de surutilisation : sept points d'augmentation du taux d'amortissement en cinq ans, c'est énorme, et cela démontre l'ampleur des dégâts. On constate un désinvestissement très important qui limite très nettement la portée des investissements réalisés en 1989 et les ramène à moins de 300 millions de francs. Quant au pourcentage des travaux réalisés par l'entreprise pour elle-même, il passe de 29,3 p. 100 en 1984 à 2,8 p. 100 en 1989. Cette rentabilité est aussi le fruit d'une pression énorme sur la masse salariale puisqu'en 1989 la masse salariale globale revient au niveau de celle de 1984. Tous les médias confirment que le pouvoir d'achat a baissé et que les inégalités ont été considérablement aggravées. D'un côté, une baisse du pouvoir d'achat depuis 1984 ; de l'autre, des profits pour Renault de 10 milliards.

A cela s'ajoute une utilisation massive d'intérimaires et de salariées en situation précaire. C'est le résultat des licenciements, de la baisse du pouvoir d'achat.

Tout ceci a ses limites, et R.V.I. est dans la situation d'une voiture dont l'entretien n'aurait pas été réalisé depuis plusieurs années. Il est donc urgent d'investir massivement dans les hommes, dans l'outil de production, de parier sur l'avenir.

Mais, pour continuer à faire de l'argent, pour rester dans la logique financière de l'entreprise, la direction, le Gouvernement ont choisi de vendre R.V.I. à Volvo en fixant un cadre précis à la prétendue coopération, à savoir éviter la duplication des moyens de production, coordonner les achats, les études et recherches.

Moyennant royalties, Volvo peut tout se permettre.

Mais les salariés ne sont pas dupes. Plus de 51 000 pétitions déposées le 11 avril à l'Assemblée nationale, près de 7 000 recueillies sont dans le groupe R.V.I. en moins d'une semaine : les salariés sont de plus en plus nombreux à refuser la flexibilité, à exiger de meilleurs salaires, l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail, et des investissements dans leur secteur.

Cette politique voulue par les salariés doit être mise en place immédiatement.

Les moyens existent :

Le total des ressources dégagées par l'entreprise s'élève à plus de 2,7 milliards de francs.

Les provisions inscrites au bilan depuis 1987 se sont renforcées de 812 millions de francs, soit une augmentation 89,9 p. 100 et, à la fin de l'exercice, le cumul de ces provisions s'élève à plus de 1,7 milliard de francs.

Pour la première fois, on a vu apparaître en 1989 des disponibilités financières importantes atteignant 800 millions de francs.

La valeur de ce qui a été produit dans l'entreprise en 1989 ramenée au salarié est de 331 800 francs. Ramenée à l'heure, elle représente 205 francs par salarié.

Tous ces moyens doivent être dégagés pour investir dans les hommes, par la mise en place d'une grille de salaires avec un plancher fixé à 6 500 francs minimum, par une véritable évolution des qualifications dans l'entreprise et par une prise en compte des aspirations des salariés, notamment pour la réduction du temps de travail.

Il est donc temps que la direction cesse d'utiliser comme seul critère de gestion l'amélioration du résultat financier, répondant ainsi aux conditions mises par les banques.

A propos de banque, monsieur le ministre, que deviennent les créances à l'égard de la B.N.P., du Crédit Lyonnais et de la Société générale ?

Je rappelle que le capital de R.V.I. avait été ouvert à ces banques en 1987 à hauteur de 1,2 milliard de francs, ce qui était déjà un début de privatisation. Est-ce que ce sont ces parts qui seront données à Volvo ?

Est-ce que l'échéance n'était pas fixée à avril ? N'y avait-il pas de pénalités prévues pour le rachat par Renault de ces créances ? Combien cela va-t-il coûter une nouvelle fois ?

L'entrée d'un investisseur étranger dans le capital de Renault pose également le problème de la division « équipement », et notamment des activités militaires. La prise de contrôle de R.V.I. par un concurrent étranger porte donc en germe la casse de l'industrie du poids lourd et de l'autocar français.

Il y a là une démission industrielle et gouvernementale caractérisée : on laisse une société étrangère s'emparer de ce marché. Ce sera un coup très dur pour de nombreuses régions françaises et contraire à l'esprit de l'ordonnance de 1945.

Pourtant, une autre politique du poids lourd est possible, permettant de reconquérir notre marché national, de développer l'industrie en France et d'assurer plus de droits et de justice aux travailleurs de cette entreprise. Ce changement de statut, cette prise de participation ne peuvent qu'accélérer le démantèlement et le dépérissement de R.V.I.

Voilà ce qu'il fallait également porter à la connaissance de tous, pour que chacun, je le répète, puisse se prononcer correctement sur un projet dont la nocivité va se trouver par là même confirmée.

Oui, décidément, la commission de la production et des échanges aurait eu de quoi utilement débattre. Nous serons, quant à nous, dans cette commission, totalement disponibles pour apporter nos quelques éclairages complémentaires dont chaque député pourra faire usage si, à la suite de son vote sur ce projet, il est en mesure, comme tous les députés communistes, de répondre sereinement et la tête haute aux sollicitations d'explications qui émanent déjà de tous ceux qui, dans leur circonscription, et ils sont nombreux, sont non seu-

lement attachés au maintien intégral du statut de la Régie, mais aussi qui, dans l'intérêt national en demandant l'élargissement.

M. Jean-Claude Lefort. Très bien !

Mme Muguette Jacquaint. En se réunissant donc de nouveau, la commission pourrait par conséquent combler une lacune tout à fait regrettable pour son jugement en recevant en audience les représentants des salariés de la Régie, les responsables syndicaux, les administrateurs salariés de l'entreprise. Toutes ces personnes responsables multiplieront par 58 000 leur affirmation que « Renault n'est pas à vendre et qu'il appartient à la nation » !

M. Jean-Claude Lefort. Très bien !

Mme Muguette Jacquaint. Enfin comme certains éléments nouveaux mais importants viennent de surgir, il serait utile que la commission en débattre. Je veux parler de l'annonce toute récente de 1 200 licenciements chez Volvo. Mais cela, monsieur le rapporteur, vous ne pouviez pas le savoir, encore qu'en écoutant les salariés de Renault, vous auriez pu en fait en avoir la primeur. Voyez qu'il est toujours intéressant d'écouter les salariés et de faire vivre la démocratie.

M. Louis Pierna. La démocratie, c'est l'avenir !

Mme Muguette Jacquaint. Les salariés de Renault ont depuis longtemps alerté sur les conséquences que cet accord pourrait avoir sur l'emploi. Ah ! cette longue et précieuse expérience des travailleurs, cette compétence, dont vous vous privez...

D'autres commissions pourraient elles aussi réfléchir sur les incidences du projet de loi. Il en est ainsi de la commission des finances, que mon ami Fabien Thiémé avait pourtant saisie. Il nous apparaît en effet important que cette commission examine les conséquences pour les finances publiques du changement de nature juridique envisagé dans le projet. Car tel est aussi l'enjeu de ce projet, lequel n'a pour le moment cependant pas été apprécié comme tel par le président de la commission. Aussi me permettrai-je une contribution en ce sens.

Si Renault devait demeurer entreprise publique, son régime juridique serait sans importance. Et c'est bien parce que l'objectif est de privatiser Renault que le Gouvernement veut en modifier le statut.

Rappelons qu'il n'existe aucune définition légale des entreprises publiques et que, hormis un projet de loi de 1948, avorté, la première approche juridique du phénomène résulte de l'article 79 de la loi de finances pour 1976, lequel fait obligation au Gouvernement de proposer « des dispositions tendant à confier à la Cour des comptes la vérification des comptes et de la gestion des entreprises publiques », les entreprises publiques étant comprises comme toutes les sociétés où l'Etat détient plus de la moitié du capital ou bénéficie d'une voix prépondérante, de ce qu'on appelle une « minorité de blocage ».

L'analyse des entreprises publiques révèle une grande diversité statutaire. Le dénominateur commun se situe au niveau de la maîtrise de l'entreprise par la puissance publique.

Indépendamment de l'appellation juridique - E.P.I.C., c'est-à-dire établissement public industriel et commercial, entreprise nationale, société nationale, société d'économie mixte ou société anonyme - est considérée comme entreprise publique toute entreprise dont l'Etat détient la moitié au moins du capital ou celle où il dispose d'une voix prépondérante dans les organes délibérants.

S'agissant strictement du droit des entreprises publiques, et si Renault devait demeurer entreprise publique, il importerait peu que Renault soit régie nationale ou société anonyme, et ce d'autant que Renault, par l'ordonnance du 16 janvier 1945, n'est qu'un établissement industriel et commercial non investi d'un service public. Le changement de statut n'a donc d'autre raison que la privatisation à terme de Renault, privatisation impossible pour la société nationale, mais facile pour une société anonyme.

M. Jean-Claude Lefort. Evidemment !

Mme Muguette Jacquaint. Au surplus et indépendamment de sa dénomination, la Régie est une société nationale. Rappelons qu'en droit strict, le terme de « régie » devrait être réservé, disons-le, aux services sans autonomie, ce qui n'est

pas le cas de Renault. Les termes employés dans les raisons sociales n'étant d'aucun secours, il faut aller à l'essentiel et rappeler le régime juridique des entreprises publiques.

Du fait qu'il n'existe dans les sociétés d'Etat, hormis l'actionariat du personnel, qu'un seul actionnaire, l'Etat, le régime juridique des sociétés d'Etat présente de notables exceptions aux règles du droit commercial commun des sociétés.

Le contrôle de ces sociétés est effectué non par l'assemblée générale, qui ne saurait se réunir, mais par des organismes particuliers. Le conseil d'administration réunit non pas des actionnaires, mais des intéressés à l'activité de l'entreprise publique, et selon une composition tripartite ou quadripartite. La nomination du président du conseil d'administration, et éventuellement du directeur général, est dominée par l'intervention de l'administration. Enfin, des contrôles toujours importants sont établis sur ces sociétés parce qu'elles sont des entreprises publiques.

J'entendrai la problématique du contrôle des entreprises publiques au sens le plus large possible : il s'agit effectivement non seulement de savoir comment sont contrôlées les entreprises dans leur gestion, mais également de mieux comprendre dans quelles conditions les pouvoirs publics orientent l'activité des entreprises publiques.

Sur ce point, la première remarque qu'il convient de faire tient à l'extrême variété des organes publics qui participent à l'exercice de ce contrôle : le Parlement, le Gouvernement, la Cour des comptes, le Conseil d'Etat, les ministères de tutelle. Tous ces représentants de la puissance publique, à différents degrés et de différentes natures, participent à cette domination du secteur des entreprises publiques par les pouvoirs publics.

Par ailleurs, les contraintes de l'Etat possèdent un caractère véritablement spécifique. Elles sont effectivement l'expression d'un contrôle économique que la puissance publique entend imposer à ces entreprises. Mais, en même temps, elles devraient théoriquement s'efforcer de respecter la marge de liberté dont toute entreprise, même publique doit disposer.

Le contrôle qu'exerce l'Etat sur les entreprises publiques est ou devrait être dans le même temps l'expression d'une conciliation entre une volonté d'orientation économique et celle du souci de préserver une marge d'autonomie, de choix.

Il est incontestable que l'Etat domine en France le secteur des entreprises publiques, ce qui, du reste, ne va pas sans poser de nombreux problèmes dans la mesure où, notamment, les nationalisations avaient eu pour objectif, immédiatement après la Seconde Guerre mondiale, d'assurer le transfert du pouvoir économique aux travailleurs. En ce qui concerne Renault, l'ordonnance l'affirme même très clairement. Or on assiste en définitive à une véritable dépossession des travailleurs au profit de l'Etat. Et aujourd'hui, vous voulez aller encore plus loin !

Les entreprises publiques, notamment celles qui constituent des entreprises nationales sont, en fait, des entreprises étatiques. L'une des questions fondamentales qui se posent est donc celle de savoir par quel procédé l'Etat impose ainsi son contrôle aux entreprises publiques.

S'agissant de la consistance de la suprématie de l'Etat sur les entreprises publiques, la question est délicate à préciser, car les relations de pouvoir entre l'Etat et les entreprises publiques connaissent de très nombreuses variations. Ces relations passent tantôt par des phases de sujétion des entreprises publiques à l'Etat, tantôt par des phases d'autonomie de ces entreprises par rapport à l'Etat. En outre, la difficulté qu'il y a à préciser la consistance de cette suprématie étatique résulte de la multiplicité des moyens de l'intervention de l'Etat, liée au caractère polymorphe de cette intervention.

En effet, l'Etat intervient dans le fonctionnement des entreprises publiques à plusieurs niveaux, tantôt en tant que responsable des choix d'objectifs, tantôt, enfin, comme autorité de tutelle.

On peut cependant essayer de préciser les grandes lignes de cette politique que l'Etat impose aux entreprises publiques car, depuis le rapport Nora, il est incontestable que les relations qui réunissent l'Etat aux entreprises publiques passent par des relations de contractualisation. Faut-il en déduire pour autant que l'Etat a souhaité libéraliser ses relations avec ces entreprises ? En réalité, une telle interprétation conduirait en fait à une erreur de conception des relations existant entre l'Etat et les entreprises publiques.

M. Jean-Claude Lefort. C'est vrai !

Mme Muguette Jacquaint. A travers cette politique apparemment libérale de contractualisation, l'Etat en réalité a cherché à imposer une politique de commercialisation à outrance des entreprises publiques. En d'autres termes, en déconcentrant ses pouvoirs, en élargissant l'autonomie dont disposaient les entreprises publiques, l'Etat n'a fait que mettre à leur charge un plus grand nombre d'obligations, notamment sur les plans strictement commercial et financier.

Cet état de choses conduit l'Etat à définir de manière unilatérale des charges de service public qu'il souhaite voir prises en compte par les entreprises publiques, en jouant de leurs tarifs pour peser sur l'indice des prix, notamment, ou encore en leur imposant de s'endetter, à des taux prohibitifs, sur le marché international - voir Renault.

Il est certain qu'en procédant ainsi l'Etat impose aux entreprises publiques des coûts de fonctionnement qui seraient insupportables dans le secteur privé, coûts auxquels ces entreprises peuvent d'autant moins échapper que l'Etat dispose de moyens très efficaces pour assurer sa domination sur elles.

Cette domination des entreprises publiques par l'Etat s'articule autour de trois grandes catégories de procédés.

Les procédés de planification tout d'abord, par lesquels l'Etat impose des objectifs à ces entreprises, que ce soit directement par le Plan ou indirectement par le biais de divers contrats d'entreprise, voire par l'entremise des directives ministérielles adressées aux directions.

Les procédés de contrôle, ensuite, par lesquels l'Etat procède à la vérification de conformité de la conduite de l'entreprise avec l'ensemble des règles qu'elle doit respecter. Il s'agit, en premier lieu, du contrôle de l'inspection générale des finances, qui porte sur la vérification des buis et des résultats.

Mais c'est par les procédés de tutelle que l'Etat apparaît comme le véritable responsable direct des entreprises publiques, par le biais de ce qui est souvent dénommé le « contrôle a priori ».

Ce contrôle s'exerce, en effet, au moment où l'entreprise souhaite élaborer ou formuler un choix et où l'Etat souhaite, pour sa part, vérifier la conformité de ce choix à ses orientations générales. Le contrôle de conformité s'exerce par le ministère des finances et par le ministère de tutelle.

La tutelle économique et financière se traduit dans la plupart des cas sous la forme d'autorisations préalables qui doivent être obtenues par les entreprises publiques dans lesquelles l'Etat possède plus de 50 p. 100 du capital, que les décisions concernent le budget, les états de prévision, d'exploitation et de premier établissement, les bilans, les comptes de résultat, l'affectation des bénéfices ou les prises de participation - je pourrais allonger la liste, mais je préfère passer.

M. Jean-Pierre Brard. Quel dommage ! C'est très intéressant ! Il faut expliciter ce point.

Mme Muguette Jacquaint. En second lieu, la tutelle économique et financière prend la forme d'une surveillance qu'exerce au sein de l'entreprise un contrôleur d'Etat ou les missions de contrôle. Le contrôleur a notamment droit d'entrée au conseil d'administration, où il a voix consultative.

Quant à la tutelle technique, elle revêt également une double forme : elle s'exprime, en premier lieu, par les autorisations préalables concernant les choix d'investissement qui doivent être approuvés par le ministère de tutelle.

En outre, ce dernier délègue également au sein même de cette entreprise, comme le fait le ministère de l'économie et des finances, un commissaire du Gouvernement qui exerce une surveillance d'ordre technique et administratif sur la gestion de l'entreprise.

Ces formes de contrôle s'appliquent, rappelons-le, à toutes les entreprises publiques, quelle que soit leur forme juridique. S'agissant de Renault, l'Etat continuerait de contrôler Renault, entreprise publique, qu'elle soit société nationale, improprement dénommée régie, ou société anonyme.

Si l'on voulait limiter l'intervention de l'Etat dans la gestion d'une entreprise comme Renault, c'est une tout autre voie qu'il faudrait prendre.

Nous en donnons des éléments dans une proposition de loi dont André Lajoinie, président du groupe communiste, est le premier signataire. Cette proposition, que nous aimerions voir discuter dans cette enceinte, tend à instituer des droits

nouveaux en matière d'information et d'intervention des travailleurs dans l'entreprise et à garantir l'exercice de la citoyenneté.

Nous proposons notamment - je citerai à cet égard deux ou trois articles relatifs aux entreprises publiques et nationales :

« Dans les entreprises dont le capital est détenu en majorité ou en totalité par une ou plusieurs personnes morales de droit public, le conseil d'administration est composé majoritairement de représentants des salariés élus à la proportionnelle sur des listes présentées par les organisations syndicales représentatives au niveau national d'une part, et de représentants des actionnaires d'autre part. Dans les entreprises mentionnées au présent article qui gèrent un service public, le conseil d'administration comprend également des représentants des usagers. Le conseil d'administration des entreprises visées au présent article élit son président. »

Dans un autre article, nous écrivons :

« Dans ces entreprises, en cas d'échec des négociations relatives à la détermination des salaires, des qualifications et classifications, des conditions de travail, du plan et des moyens de formation, la décision relève de la compétence du conseil d'administration.

« Dans ces entreprises, les décisions relatives à l'emploi, à l'investissement, à la recherche, à la production et aux conditions de la production relèvent de la compétence du conseil d'administration. A la demande d'un cinquième des membres du conseil ou en cas de partage des voix, une consultation des salariés peut avoir lieu avant toute prise de décision dans les domaines visés par le présent article.

Cette proposition est de nature à favoriser l'élargissement du statut de la Régie, ce qui lui permettrait de décupler ses forces pour situer vigoureusement l'industrie française dans la compétition internationale.

Sur ce point aussi, la commission des finances aurait été inspirée d'auditionner les salariés de chez Renault.

La commission des finances pourrait aussi, si vous décidez de la saisir - j'en renouvelle le vœu - évoquer la question des dettes de la Régie envers la sécurité sociale.

J'aurai d'ailleurs, je l'espère, l'occasion d'en parler à la commission des affaires sociales, afin de savoir simplement si par le biais de la modification du statut on envisage de jeter un voile pudique sur ces dettes qui, entendons-nous bien, sont loin de représenter celles des grandes sociétés privées beaucoup plus élevées, elles, dettes qui aboutissent à priver la sécurité sociale des sommes qui lui sont dues. Je précise cela car, selon nos informations, le Parlement devrait être saisi à l'automne prochain d'un nouveau texte sur le déficit de la sécurité sociale.

Si le financement de la protection sociale due à nos concitoyens ne passe pas pour l'essentiel par la récupération des dettes patronales, - il est sûr qu'il existe bien d'autres motifs aux difficultés de la sécurité sociale -, le remboursement de ces dettes ajouté à quelques autres propositions responsables que nous formulons éviterait le nouveau *racket* que prétend imposer aux salariés M. Evin.

D'autres commissions devraient être, elles aussi, saisies des conséquences inévitables qu'entraîneront la modification du statut de la Régie.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, tout ce que je viens d'évoquer m'autorise à réitérer, car elle aussi a été refusée, notre demande de saisir la commission des affaires étrangères.

Ce n'est pas un « scoop », mais je rappelle que nous débattons de la modification d'un statut national à partir d'une intention d'accord entre notre entreprise nationale d'industrie automobile et une société privée suédoise.

Là encore, notre assemblée s'honorerait en prenant une décision que nous souhaitons vivement être de rejet, en maîtrisant correctement toutes les incidences de ce projet.

Le rôle de notre Parlement serait par là même rehaussé.

Le même vœu vaut naturellement pour la commission des lois, car ce n'est pas non plus une nouvelle que de dire qu'il y a modification juridique avec, en ce sens également, de nombreuses incidences.

Cette demande, formulée par mon ami François Asensi, a été jusqu'à présent rejetée, mais je ne puis douter qu'elle sera cette fois-ci acceptée et qu'elle ne tombera pas sous le coup d'un nouveau refus qui ne pourrait que confirmer votre volonté d'abaïser le rôle de notre Parlement.

A moins, mais faut-il vraiment y penser, que certains ne redoutent en fait un tel débat, qui les rendrait plutôt frileux en ces jours de printemps, crainte de répondre de leur position finale devant leurs électeurs, salariés, usagers de Renault - et bien au-delà d'ailleurs, car le devenir de l'industrie automobile française interpelle toute la Nation ?

S'il est un courage en la matière, c'est de rejeter un tel projet dans lequel le *diktat* bruxellois joue un sinistre rôle, comme a pu fort opportunément le signaler mon ami Jacques Brunhes.

Devrait bien sûr être également saisie la commission des affaires sociales, car malgré toutes les assurances que vous donnez, monsieur le ministre, concernant le sort des salariés, il y a de fait d'innombrables craintes à avoir en ce domaine. Comme M. Pierna le rappelait tout à l'heure, M. Lévy s'était révélé beaucoup moins prudent que vous, lors de la dernière réunion du comité central d'entreprise.

En effet, au mois de décembre 1988, étaient signés avec les syndicats dans l'entreprise des accords touchant aux garanties sociales et aux régimes de prévoyance. Lors du dernier C.C.E., les administrateurs salariés se demandaient pourquoi ces Jeux accords n'étaient pas portés à la connaissance de tous les travailleurs, comme il était convenu de le faire ; ils s'entendaient répondre par le président-directeur général : « Avec le nouveau statut que le Gouvernement présentera prochainement au Parlement, il faudra revoir les accords et, très certainement, en tant que société anonyme, les aligner sur ceux de la métallurgie dans son ensemble ». Ce sont les exemples que j'ai donnés tout à l'heure : différence de la convention de la métallurgie et de l'accord Renault.

La commission pourra-t-elle auditionner le P.-D.G. de Renault sur ce point ? Un refus de votre part confirmerait que, contrairement à vos affirmations, les salariés auront tout à craindre pour eux-mêmes et pour l'ensemble de leurs garanties sociales de la modification de leur actuel statut.

Aussi reviendrai-je ici aux concepts d'archaïsme et de modernisme. Comment, en effet, maintenir le rôle extrêmement social de Renault en matière d'emploi quand votre ami, M. Soisson, qui est très « moderne », s'appête à proposer de développer l'emploi précaire ? Comment, en effet, promouvoir les mesures de formation professionnelle existant chez Renault ? Elles méritent d'être améliorées mais elles apparaissent certainement moins « archaïques » que les projets concernant le crédit-formation de M. Laigrel où la mission de qualifier les travailleurs est transformée en « besoins du marché » et en « protection des consommateurs » !

Comment maintenir les entraînements en matière de protection sociale quand vous favorisez la casse du régime spécial de protection sociale de la compagnie générale des eaux et quand la Cour des comptes somme les salariés de l'E.D.F. de freiner sensiblement leurs aspirations à la santé, aux vacances, aux loisirs ?

Je n'insisterai pas sur les acquis sociaux chez Renault car je risquerais de faire « exploser » le nombre des cartepétitions signées par les salariés - 58 000 ! - à l'écoute desquels vous seriez, paraît-il. Ils vous disent : « Renault n'est pas à vendre. Retirez immédiatement ce néfaste projet de loi. » !

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, je vous invite à renvoyer en commission des affaires sociales l'étude utile de ce projet de loi.

Certaines questions ont été posées...

M. le président. Non, il n'y a plus de questions possibles, madame Jacquaint !

Mme Muguette Jacquaint. M. Borotra voulait des précisions sur les Versaillais.

M. le président. Madame Jacquaint, je pense qu'il est temps d'arriver au terme de votre propos !

Mme Muguette Jacquaint. Je conclus, monsieur le président !

Pour toutes ces raisons et en vous priant, mes chers collègues, de m'excuser de n'avoir fait qu'esquisser les problèmes (*Exclamations et rires sur les dans du groupe socialiste et du groupe du Rassemblement pour la République*) liés à la modification du statut de la Régie, ne doutant pas du bon travail qui sera fait dans les différentes commissions que je viens de citer - je l'espère du moins très vivement - je vous demande, au nom du groupe communiste, le renvoi dans les

différentes commissions compétentes du projet de loi en discussion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Destot, contre la motion de renvoi en commission.

M. Michel Destot. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous dois un aveu.

M. Jean-Pierre Brard. Voilà qui commence bien !

M. Michel Destot. Plus de deux heures d'horloge se sont écoulées et j'avoue n'avoir pas bien compris encore les raisons qui pouvaient justifier le renvoi du projet en commission. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Jean-Pierre Brard. Vous n'avez pas écouté !

M. Jean-Claude Lefort. Vous voulez que Mme Jacquaint recommence ?

Mme Muguette Jacquaint. Je le peux ! (*Sourires.*)

M. Michel Destot. Rassurez-vous, monsieur le président, il ne s'agit pas d'une invitation à redonner de nouveau la parole à Mme Jacquaint ! En outre, là où il lui a fallu plus de deux heures pour nous expliquer l' inexplicable, il me suffira de deux minutes...

M. Jean-Claude Lefort. Vous pouvez expliquer cela en deux minutes, vous ?

M. Michel Destot. Pour expliquer mon opposition au renvoi en commission.

A quelle commission d'ailleurs ? Pratiquement toutes les commissions ont été citées, sauf celle de la défense nationale. Avec un peu d'imagination, madame Jacquaint, peut-être auriez-vous pu aussi trouver motif à y revenir... (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, tout le monde a écouté avec beaucoup d'attention Mme Jacquaint qui a longuement exposé son point de vue.

La courtoisie exige que vous écoutiez avec la même attention M. Destot exposer le sien.

Mme Muguette Jacquaint. Surtout s'il ne lui faut que deux minutes !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Destot.

M. Michel Destot. Je vous remercie, monsieur le président, et je serai très bref.

Je disais donc qu'il me suffira de deux ou trois minutes pour expliquer mon opposition à cette demande de renvoi.

Car le texte, objet de ce projet de loi, a déjà donné lieu à une large discussion en commission, où tous les problèmes ont été abordés, entre nous, mais aussi avec le ministre, au cours d'auditions, d'explications nombreuses, répétées et précises, où toutes les questions ont pu être posées et toutes les réponses apportées.

Cette demande concerne, en outre, un texte court, à caractère global, concernant la mise en œuvre de nouveaux moyens de politique industrielle pour Renault. Il ne s'agit donc pas d'un texte juridique, susceptible de provoquer le débat procédurier que certains souhaitent engager.

Nous devons prendre nos responsabilités en nous prononçant sur le projet de loi, ici et maintenant, en séance.

M. Jean-Claude Lefort. Oh ! Ici et maintenant ? En séance ?

M. Michel Destot. Les choses sont pourtant bien claires. Le projet de loi est techniquement et juridiquement simple. Il donnera à Renault les moyens d'affronter la concurrence internationale et lui offrira la possibilité de réaliser de nouvelles avancées industrielles et sociales.

L'alliance entre Renault et Volvo donnera naissance à un groupe de taille européenne, consolidant les efforts accomplis par Renault dans le passé.

Ce projet de loi protège les intérêts de l'Etat, de Renault et de son personnel.

En particulier, l'emploi ne pourra être que conforté par cette alliance, parce qu'elle donne à Renault des moyens nouveaux, supplémentaires pour affronter la concurrence.

Il est désormais temps de conclure, de trancher le débat, chacun devant prendre ses responsabilités.

Comment justifier un renvoi en commission ? Pourquoi s'acharner à donner de notre Assemblée une image qui n'est ni celle du sérieux ni celle de la responsabilité ? (*Protestations sur les bancs du groupe communiste.*)

Et puis, permettez-moi de rappeler, ici, au moment où vous nous demandez ce renvoi en commission, que, jeudi matin, votre groupe - oui, votre groupe - était absent de la réunion de la commission de la production et des échanges, et n'avait même pas soutenu ses propres amendements !

M. Louis Pierns. Le groupe socialiste est absent d'une grande partie des débats !

Mme Muguette Jacquaint. Une partie de l'après-midi, il n'y a eu personne de votre groupe en séance !

M. Jean-Pierre Brard. Vous parlez de corde dans la maison d'un pendu !

M. Michel Destot. Bref, chacun aura compris que cette demande de renvoi en commission n'est pas justifiée et ne répond en fait qu'à une volonté de sacrifier un débat important à un déballage procédurier...

Mme Muguette Jacquaint. Tu parles !

M. Michel Destot. ... qui ne ferait que participer aux entreprises de dévalorisation du Parlement, contre lesquelles nous devrions pourtant tous être unis.

M. Jacques Brunhes. Quelle faiblesse !

M. Michel Destot. Ce texte est décisif pour un pan important de notre industrie. Ne perdons pas plus de temps.

Mme Muguette Jacquaint. Que vous ne vouliez pas perdre de temps, ça, c'est clair !

M. Michel Destot. Refusons les combats subalternes. Prenons nos responsabilités ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je mets aux voix la motion de renvoi en commission présentée par M. Lajoinie et les membres du groupe communiste.

Je suis saisi 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	566
Nombre de suffrages exprimés	566
Majorité absolue	284
Pour l'adoption	27
Contre	539

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

La motion de renvoi en commission étant rejetée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant, peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, le Gouvernement demande une suspension de séance d'un quart d'heure.

M. le président. Avant de vous l'accorder, je donne la parole à M. Gouhier, qui me l'avait demandée.

M. Roger Gouhier. Je voulais formuler la même requête.

M. le président. Eh bien voilà ! Vous avez tous les deux satisfaction !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures cinquante-cinq, est reprise le samedi 28 avril 1990, à zéro heure quarante.)

M. le président. La séance est reprise.

Rappel au règlement

M. Jean-Pierre Brard. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le président, nous sommes saisis d'éléments nouveaux. Nous les devons aux travailleurs suédois de Volvo à Göteborg qui nous ont alertés. J'ai sous les yeux la revue de presse des quotidiens suédois de ce jour.

M. Philippe Bassinet. Vous lisez le suédois ?

M. Jean-Pierre Brard. Absolument ! « *Volvo ska göra japanska bilar* ». Cela signifie que Volvo va produire des voitures japonaises. C'est dans le *Dagens Nyheter*, où l'on peut lire également : « *Uppgifterna kan inte avfärdas* », ce qui veut dire, comme vous l'avez certainement compris, monsieur le président...

M. le président. Puisque vous m'interpellez, monsieur Brard, sachez ceci. Premièrement, je n'ai pas compris. Deuxièmement, je considère qu'il ne s'agit pas d'un véritable rappel au règlement. Troisièmement, enfin, je souhaite que tous ceux qui vont s'exprimer durant cette longue nuit, ou du moins qu'on peut supposer longue, pensent, lorsqu'ils s'expriment, à l'image que l'Assemblée donne d'elle-même.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le président, je partage entièrement votre sentiment sur ce dernier point. Mais puisque vous parlez de l'image que l'Assemblée donne d'elle-même, il faut aussi songer à l'image que le Gouvernement donne de l'Assemblée en la faisant discuter d'un problème aussi important pendant le « pont » du 1^{er} Mai, ce qui est proprement scandaleux. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Franck Borotra. Ce n'est plus un pont, c'est un viaduc !

M. Jean-Pierre Brard. Mais je termine. Le *Svenska Dagbladet* indique : « Rumeur de Volvo au-dessus de Paris ». Le *Dagens Industri* : « Volvo va construire une voiture japonaise ».

Ces quelques titres recouvrent des informations nouvelles et extrêmement importantes.

M. Franck Borotra. Toujours les mêmes !

M. Jean-Pierre Brard. Elle mettent au jour un véritable complot contre Renault organisé avec la complicité du Gouvernement français, qui couvre l'accord entre Mitsubishi et Volvo.

Nous demandons une suspension de séance pour que chaque groupe puisse examiner ces coupures de presse et que le Gouvernement puisse nous donner son sentiment.

M. René Drouin. Nous ne lisons pas le suédois ! (*Sourires.*)

M. Jean-Pierre Brard. Nous ferons la traduction !

M. le président. Monsieur Brard, je n'accorde pas de suspension de séance pour déchiffrer du suédois. Ce ne serait pas conforme au règlement ! (*Sourires.*)

M. Jean-Claude Lefort. Vous plaisantez avec des choses sérieuses, monsieur le président.

M. le président. Mais non ! Je vous invite maintenant à passer aux choses sérieuses et donc aux amendements.

Avant l'article 1^{er}

M. le président. M. Gouhier a présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« La Régie nationale des usines Renault joue un rôle exemplaire dans la politique sociale mise en œuvre dans le pays. »

La parole est à M. Louis Pierna, pour soutenir cet amendement.

M. Louis Pierna. Monsieur le président, il est évident que la Régie Renault a toujours joué un rôle essentiel et exemplaire dans la politique sociale. Rôle exemplaire pour les travailleurs de chez Renault, d'abord, mais aussi, sur le plan national, pour d'autres travailleurs, d'autres entreprises, d'autres branches d'industrie. Grâce à leurs luttes, les salariés de chez Renault ont été souvent les premiers à obtenir des acquis sociaux, et non des moindres, qui se sont ensuite généralisés sur le territoire national.

L'ordonnance de 1945 avait créé les conditions de ce rôle, car une dimension essentielle de la politique industrielle réside dans la mise en œuvre d'une politique sociale avancée, gage de motivation et de mobilisation des salariés.

Depuis 1945, tout au long de l'histoire de la Régie nationale des usines Renault, cette dimension est présente. Parmi ces grandes conquêtes sociales, on peut citer la troisième puis la quatrième semaine de congés payés, la mensualisation des salaires, les jours de congé supplémentaires liés à l'ancienneté, la sixième semaine de congés payés, le système de retraites complémentaires, l'augmentation des salaires et la défense du pouvoir d'achat, les droits syndicaux et la démocratie dans l'entreprise.

C'est ce symbole-là aussi que l'on veut casser. Pourquoi ? Parce qu'il contredit la stratégie qui est menée depuis de longues années, stratégie de suppression d'emplois, de baisse du pouvoir d'achat.

C'est en valorisant le potentiel humain grâce à ces conquêtes sociales, avec dans le même temps une diversification industrielle poussée, que Renault est devenu en trente ans un des fleurons de l'industrie française, fleuron reconnu sur le territoire national mais aussi à l'étranger.

Evidemment, compte tenu de vos objectifs, ce n'est pas un exemple à suivre. Pourtant, c'est la bonne voie pour aller de l'avant, et la seule. Notre amendement est donc justifié.

Pour la petite histoire - et cela me semble savoureux - sachez que le texte de cet amendement et son exposé sommaire reprennent mot pour mot ceux de l'amendement n° 3667 que M. Bassinet et les membres du groupe socialiste avaient présenté en décembre 1987 lors de l'examen du projet de loi Chirac-Madelin. (*Sourires sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. René Drouin. Oui, mais cet amendement ne s'applique pas au même texte !

M. Louis Pierna. Nous n'y avons pas changé une virgule. Il était très bon en 1987, il le reste aujourd'hui.

M. Michel Destot. Nous sommes moins conservateurs que vous !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement n'est pas favorable à l'insertion de cet amendement dans le texte du projet de loi.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Lefort a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le statut du personnel de la Régie nationale des usines Renault, actuellement en vigueur, ne peut être remis en cause. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le ministre, mon amendement vise à insérer avant l'article 1^{er} la phrase suivante : « Le statut du personnel de la Régie nationale des usines Renault, actuellement en vigueur, ne peut être remis en cause. »

Certes, on peut lire dans votre exposé des motifs : « Ce projet de loi, de même que l'alliance avec Volvo, n'entraîne aucune conséquence sur les droits des salariés. Les intérêts de ceux-ci sont préservés. »

Il est vrai qu'en ce domaine aussi vous avez voulu vous faire rassurant. Pour autant, vous n'êtes pas parvenu à être convaincant car cette affaire est entourée par trop d'affirmations démenties, de mystères, de secrets, si bien que vos promesses sont en vérité de « vraies-fausse » promesses.

Et puis il y a l'expérience. Pouvez-vous me citer une seule - je dis bien une seule - société anonyme qui soit plus favorable pour ses travailleurs que la Régie Renault avec son statut actuel ?

Mais après le côté fenêtre, vient le côté cour, M. Lévy, président-directeur général de la Régie Renault, n'a-t-il pas récemment déclaré que le « cadre juridique » changerait ? Or qui dit changement du cadre juridique, dit remise en cause du statut du personnel et donc des avantages qui s'y rattachent, ce qui signifie l'annulation de l'accord que la C.G.T., syndicat majoritaire chez Renault, a signé. S'il était annulé, il faudrait revenir aux accords de la métallurgie, recui totalement inacceptable car ils sont beaucoup moins favorables que l'accord Renault.

Vous comprendrez donc, monsieur le ministre, l'importance et le bien-fondé de cet amendement qui prévoit que le statut ne soit pas remis en cause. Comme on le dit, « un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ». Nous porterons donc la plus grande attention à votre réponse.

La paternité de cet amendement, comme celle du précédent, revient à M. Bassinet et aux membres du groupe socialiste qui l'avaient déposé sous le n° 3668, il est vrai en 1987.

M. Franck Borotra. Il y a prescription ! (Sourires.)

M. Jean-Claude Lefort. Vous avez, monsieur le ministre, une occasion de nous rassurer en acceptant cet amendement. Et l'Assemblée, elle, a l'occasion d'émettre un vote majoritaire puisqu'il s'agit de la reprise d'une proposition du groupe socialiste.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le statut du personnel, je l'ai dit à plusieurs reprises, n'est en rien affecté par la modification du statut de Renault. Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

M. Jacques Brunhes. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

M. le président. Non, monsieur Brunhes. Vous aurez l'occasion de vous exprimer en présentant un autre amendement.

M. Jacques Brunhes. Mais il est normal que l'on puisse répondre au Gouvernement !

M. le président. Non, cette décision me revient. Le règlement me laisse la faculté de donner ou non la parole pour répondre au Gouvernement.

M. Jacques Brunhes. Alors, je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Après le vote !
Je mets aux voix l'amendement n° 20.
(L'amendement n'est pas adopté.)

Rappel au règlement

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, pour un rappel au règlement.

M. Jacques Brunhes. Qui porte sur l'organisation des travaux de notre assemblée, monsieur le président.

Il est de règle, lorsque la commission et le Gouvernement se sont exprimés sur un amendement, que l'on puisse répondre au rapporteur et au ministre. Et je ne vois pas

pourquoi ce qui était la règle hier ne serait plus la règle aujourd'hui. Il ne faut pas que notre assemblée légifère en fonction de l'humeur du président ! (Rires sur les bancs du groupe socialiste.)

Hier nous avions un président - c'était M. Bouvard - qui nous a explicitement expliqué qu'il autorisait les groupes à répondre au Gouvernement.

Aujourd'hui, pour une raison qui ne peut être que procédurière, monsieur le président, pour une raison de retardement de nos travaux (Sourires sur divers bancs) on refuse de nous donner la parole. C'est peut-être tout simplement parce qu'il y a des choses totalement inadmissibles.

Nous estimons donc qu'il est indispensable que nous puissions répondre au Gouvernement quand il s'exprime !

M. le président. Monsieur Brunhes, je vous reconnais beaucoup de talents dont, en l'espèce, celui d'une interprétation quelque peu élastique du règlement de notre assemblée. En effet son article 100, alinéa 7, indique : « ... ne peuvent être entendus, sur chaque amendement, outre l'un des auteurs, que le Gouvernement, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond, le président ou le rapporteur de la commission saisie pour avis et un orateur d'opinion contraire. »

Monsieur Brunhes, je ne pense pas que vous aviez l'intention d'émettre une opinion contraire à celle de M. Lefort. C'est pourquoi je ne vous ai pas donné la parole sur cet amendement.

M. Jean-Pierre Brard. C'est un procès d'intention ! (Sourires.)

M. le président. Ce n'est pas un procès d'intention. Je préfère que vous ayez le sourire !

L'amendement suivant qui porte le numéro - écoutez bien - 2458 a été présenté par M. Duroméa...

M. Michel Destot. Il n'est pas là !

M. le président. ... et les membres du groupe communiste et apparenté. Il est ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« La lettre d'intention est citée en annexe de la présente loi. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. M. Duroméa n'est peut-être pas là, mais si l'on faisait un compte proportionnel, on verrait que le groupe communiste est nettement mieux représenté que les autres.

Monsieur le ministre, notre langue s'enrichit de mots étrangers. Il est ainsi des gens, au sein du Gouvernement, qui utilisent volontiers le terme *glasnost*, malheureusement ils ont du mal à en trouver la traduction dès qu'il s'agit de l'utiliser en français. Ainsi en a-t-il été avec le refus de réunir l'Assemblée en comité secret. Le bon sens populaire nous fait penser que vous voulez donc cacher quelque chose.

Si tel n'était pas le cas, vous nous communiqueriez la fameuse lettre dont 99 p. 100 sont publiables, donc avouables, alors que 1 p. 100 est tellement immoral qu'il ne serait pas possible d'en laisser le public juge.

M. François Loncle. C'est pire que le suédois !

M. Jean-Pierre Brard. Mon cher collègue, en m'interrompant vous allongez inutilement nos débats.

Monsieur le ministre, nous pouvons nous interroger sur ce que vous voulez dissimuler à la représentation nationale, sur ce que vous voulez que les Français ne sachent pas. Je me demande d'ailleurs si les journaux suédois que j'évoquais tout à l'heure ne commencent pas à lever un coin du voile.

C'est pourquoi nous voulons que la lettre d'intention que vous n'avez pas jugé nécessaire de communiquer aux députés, marquant ainsi votre méfiance à l'égard de la représentation nationale, soit citée en annexe de votre projet de loi. Puisqu'elle en est la cause, elle doit y figurer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Défavorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2458.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mme Jacquaint et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 2457, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« L'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault est modifiée en fonction de la lettre d'intention signée par la Régie Renault le 23 février 1990.

« A cet effet, le Gouvernement déposera dans un délai de trois mois après publication de la présente loi, un projet de loi en ce sens. »

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. Nous ne pouvons pas approuver ce texte de loi car nous ne disposons pas de toutes les données relatives à l'accord entre Renault et Volvo. D'ailleurs faut-il simplement dire accord Renault-Volvo, alors que nous savons qu'un troisième partenaire, japonais, est en lice ? Mitsubishi, ce géant de l'industrie nipponne est aux aguets. Il convoite le marché européen et plus particulièrement le marché français. Vous voulez lui faciliter la tâche, mais nous n'acceptons pas de faire entrer le loup dans la bergerie.

Puisque votre argument principal, pour justifier la nécessité de changer le statut de la régie en société anonyme et privatiser le groupe Renault repose sur l'accord passé entre Renault et Volvo, il est logique que la lettre d'intention contenant cet accord figure en annexe de ce projet de loi. La représentation nationale n'a toujours pas connaissance de cette fameuse lettre à cause de prétextes qui ne tiennent pas. Il s'agit, disons-le, d'un scandale énorme, puisque les députés élus par notre peuple discutent d'un projet sans avoir en main tous les tenants et tous les aboutissants. Une fois de plus, le rôle de l'Assemblée nationale est bafoué.

Renault, entreprise nationale, est donc placée sous le contrôle du Gouvernement, lequel est censé être sous le contrôle du Parlement. Or Renault va être bradé sans que l'on n'ose expliquer les raisons réelles de ce bradage. Comme on dit : il faut le faire ! Jusqu'où osez-vous aller dans les atteintes à la démocratie ?

On ne peut pas envisager que le Gouvernement n'ait pas eu connaissance de la teneur de la lettre d'intention. Le rapporteur de la commission en a-t-il eu connaissance ?

M. Jean-Pierre Brard. Bonne question !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. J'ai déjà répondu !

M. Louis Pierna. Ou alors, a-t-il préparé son rapport sans savoir ce qu'elle contient ? La question est importante !

Les réponses qui nous ont été données et qui ont été réitérées en commission ne sont pas sérieuses. Celle consistant à dire qu'il fallait en laisser la primeur au conseil d'administration des entreprises, comme celle selon laquelle il fallait laisser à la direction de Renault une marge de manœuvre dans les discussions, nous paraissent un peu courtes. Quant à celle précisant que tout ne peut pas être mis sur la place publique, elle nous laisse perplexe.

Y aurait-il dans cette lettre d'intention des choses qu'il faut cacher, des éléments qui contrediraient tous vos propos rassurants, monsieur le ministre ? Il semble, par exemple, établi que la prise de participation de 10 p. 100 de Renault dans le capital de Volvo n'y figure pas. Est-ce vrai ? Cette question est importante. Vous voyez bien que notre amendement est amplement justifié.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

M. Jean-Claude Lefort. Avez-vous lu la lettre ?...

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je me suis longuement expliqué sur le sujet évoqué par M. Pierna. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2457.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. François d'Aubert a présenté un amendement, n° 2459, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« La liste annexée à l'article 4 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Régie nationale des usines Renault. »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir cet amendement.

M. Gilbert Gantier. Cet amendement a pour objet de simplifier nos travaux, car au lieu de travailler pour élaborer un texte spécial pour la Régie nationale des usines Renault, il suffirait d'ajouter cette entreprise à la liste qui figurait dans l'article 4 de la loi n° 86-793 du 2 juillet 1986, base des privatisations, dont chacun sait qu'elles ont parfaitement fonctionné.

M. Philippe Bassinet. Provocation !

M. Gilbert Gantier. Elles ont été parfaitement efficaces dans le redressement de l'économie nationale.

Par conséquent, il suffit de se référer à cette loi, sans préparer un texte particulier comme celui que nous examinons, et notre discussion serait close.

M. Franck Borotra. C'est une bonne idée !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais à titre personnel j'y suis opposé. C'est le contraire même du projet dont nous discutons et sur lequel j'ai rapporté.

M. Franck Borotra. La commission l'aurait peut-être voté !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement !

M. le président. La parole est à M. Louis Pierna, contre l'amendement.

M. Louis Pierna. Si cet amendement était adopté, la Régie nationale des usines Renault serait entraînée dans la voie de la privatisation, en contradiction avec les raisons qui ont conduit à sa nationalisation en 1945, en contradiction avec l'intérêt national et avec l'intérêt des personnels. C'est pourquoi nous ne pouvons pas l'approuver.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2459.
(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - La Régie nationale des usines Renault, instituée par l'article 7 de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, est une société anonyme soumise à l'ensemble des dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des dispositions particulières de la présente loi.

« Les dispositions prévues ci-dessus entrent en application à la date de l'inscription modificative de la société anonyme au registre du commerce et, au plus tard, dans le délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi.

« La présente loi n'emporte ni la création d'une personne morale nouvelle ni une cessation d'entreprise.

« Les biens, droits et obligations de la Régie demeurent ceux de la société anonyme. Les contrats en cours restent en vigueur. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Nous avons, au cours de la discussion du projet de loi en commission, formulé un certain nombre de critiques à l'encontre de cet article 1^{er}, critiques d'importance puisque notre collègue et ami Daniel Le Meur en avait même demandé la suppression.

Cet article précise que Renault devient une société anonyme. Nous considérons qu'il est inacceptable à un double titre. D'abord, parce qu'il fait fi de quarante-cinq ans de statut de la Régie et chacun connaît notre hostilité à ce retour en arrière.

La commission a certes introduit, par un amendement du rapporteur, la référence à la loi de 1983 sur la démocratisation du secteur public. Mais cela ne répond pas aux nécessités car, à aucun moment, la loi de 1983 ne fixe des missions pour Renault.

Ces dernières figurent dans l'ordonnance de 1945 et gardent toute leur valeur. Or elles seraient enterrées avec cet article.

L'article 1^{er} précise que les contrats en cours restent en vigueur et la commission a cru bon de préciser que les contrats de travail, les conventions collectives et les accords d'entreprise ne sont pas remis en cause par le projet de loi. Nous voudrions bien croire la commission, mais des informations très alarmantes nous sont parvenues du dernier comité central d'entreprise qui a été informé par la direction que de nouveaux projets allaient remettre en cause certains acquis sociaux spécifiques à Renault, comme, par exemple, les congés de maternité et d'ancienneté.

Comment affirmer que les contrats conclus avec les fournisseurs, comme l'a indiqué le rapporteur, M. Rimareix, ne vont subir aucune modification quand, dans les motifs du présent projet de loi, il est nettement écrit que les deux entreprises vont coordonner leurs politiques de recherche, d'achat et d'investissement, ce qui signifie - chacun le sait parfaitement - qu'elles vont opérer des choix ? Or, compte tenu du montage que vous avez prévu, Volvo imprimera les siers en matière économique.

Il subsiste donc vraiment trop de contradictions, trop d'ombres dans ce texte. C'est pourquoi vous avez voulu vous montrer rassurant, monsieur le ministre, sans pour autant répondre à nos questions précises. Dans ce débat, c'est l'obscurité, l'ombre, les silences et même le secret qui dominent. Nous devons y voir clair. Ce n'est pas le cas aujourd'hui, bien au contraire.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier.

M. Gilbert Gantier. Nous abordons la discussion de cet article 1^{er} dont j'ai souligné, au cours de la discussion générale, à quel point il est mal rédigé. M. le ministre ne m'a d'ailleurs pas honoré d'une réponse sur ce sujet.

J'ai ainsi rappelé qu'il indique : « La Régie nationale des usines Renault est une société anonyme. » Or une régie n'est pas une société anonyme. D'ailleurs, la Régie des usines Renault n'a jamais été une régie, ainsi que j'ai voulu en donner la démonstration cet après-midi. En effet, une régie est dirigée, administrée par des fonctionnaires de la collectivité dont elle dépend. La Régie Renault dépendant de l'Etat, la Régie étant nationale, elle aurait dû être administrée, dirigée par des fonctionnaires. Or la Régie Renault n'a jamais été dirigée par des fonctionnaires. Par conséquent, elle n'est pas plus une régie que je suis un évêque. *(Sourires.)*

Par ailleurs, vous voulez conserver, monsieur le ministre, l'appellation de Régie nationale des usines Renault tout en la transformant en société anonyme ! Cela est tout à fait paradoxal ; c'est ce que les rhéteurs appelaient autrefois un paradoxe, c'est-à-dire la confusion entre deux mots, deux expressions qui signifient exactement le contraire l'un de l'autre. On se demande comment cette régie pourra être une société anonyme.

Enfin, le texte précise qu'il s'agit d'une société anonyme « soumise à l'ensemble des dispositions administratives applicables aux sociétés anonymes ». Cela aurait été parfait si l'on s'en était tenu là ; mais le projet poursuit : « sous réserve des dispositions particulières de la présente loi », ce qui change tout.

Ce texte n'est pas rédigé comme l'a été le code civil. Il ne deviendra pas une leçon de français pour les jeunes Stendhal des temps futurs. Il est l'œuvre à la fois de mauvais juristes, de mauvais rédacteurs et de mauvais inspirateurs d'une politique économique qui ne sera certainement pas aidée par cette confusion des genres que nous notons dans cet article 1^{er}. C'est la raison pour laquelle il nous paraît difficile de l'accepter tel qu'il est.

M. le président. La parole est à M. Franck Borotra.

M. Franck Borotra. Si l'on remettait totalement en cause cet article, cela aurait pour conséquence d'éliminer toute possibilité de transformer la Régie en une société anonyme. Or une telle transformation est la condition *sine qua non* du changement de stratégie industrielle et commerciale.

Il n'est donc pas possible d'accepter la suppression de l'article que propose le parti communiste.

M. le président. La parole est à M. François Loncle.

M. François Loncle. Au nom du groupe socialiste, qui représente la majorité relative de cette assemblée, je tiens à manifester le plus clairement possible notre soutien à cet article comme au projet.

Hormis le fait que cet article matérialise l'accord dont nous parlons depuis le début, il constitue une application concrète d'un accord d'entreprise fort intéressant qui rejoint nos conceptions d'une économie mixte. Nous sommes donc loin des conceptions de M. Gantier qui prône un retour aux privatisations généralisées.

M. Gilbert Gantier. Certes, je vous le concède !

M. François Loncle. Cet article correspond également à notre volonté d'ouverture européenne afin d'affirmer la puissance de l'industrie européenne et celle de l'industrie française. En effet, la puissance de Renault par rapport à Volvo peut matérialiser cette sorte de musculation.

Bref, nous ne sommes pas des conservateurs, mes chers collègues communistes.

Nous sommes pour l'économie mixte, nous sommes pour l'ouverture européenne, nous sommes pour la puissance de l'industrie française. Par conséquent, nous sommes pour l'article 1^{er} du projet de loi.

M. Jean-Pierre Brard. Vous bradez Renault à Volvo et à Mitsubishi.

M. le président. MM. Le Meur, Hage, Duroméa, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement n° 44, ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 1^{er}. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. L'amendement n° 44 tend à supprimer le premier alinéa de l'article 1^{er}, qui, comme vient de rappeler mon collègue M. Lefort, concerne le statut.

C'est, en effet, cet alinéa qui institue le changement de statut de Renault qui, de régie, devient une société anonyme, soumise aux dispositions législatives appliquées aux sociétés anonymes.

Ainsi Renault pourra-t-elle dans un avenir très proche être cotée en bourse.

Ainsi Renault n'aura plus d'obligation de participer au développement économique de la France.

Pour ces raisons, je demande à l'Assemblée de voter cet amendement et de supprimer le premier alinéa de cet article.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

Il s'agit en effet de l'alinéa essentiel de ce projet.

Mme Muguette Jacquaint. Nous l'avions compris !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Il pose le principe même de la transformation du statut de la Régie Renault en société anonyme.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Auparavant, permettez-moi, monsieur le président, de répondre d'un mot à M. Gantier que je ne suivrai pas dans ses analyses juridiques et sémantiques.

La Régie nationale des usines Renault est un nom traditionnel, comme Rhône-Poulenc et Saint-Gobain, qui n'est pas plus saint que je ne suis évêque ! *(Sourires.)* C'est un nom traditionnel et, à ce titre, respectable.

En ce qui concerne l'amendement n° 44, M. Loncle en a excellemment parlé. L'adopter serait porter atteinte à ce qui est le cœur même du projet de loi. Par conséquent, le Gouvernement ne peut qu'y être défavorable.

M. le président. Je mets au voix l'amendement n° 44.

Je suis saisi 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	315
Nombre de suffrages exprimés	315
Majorité absolue	158
Pour l'adoption	27
Contre	288

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

M. Gouhier et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 21, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 1^{er} :

« La Régie nationale des usines Renault, instituée par l'article 7 de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, se voit confier les missions définies dans la présente loi. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. L'amendement n° 21 relève du même esprit que l'amendement n° 44.

Comme vient de le rappeler le rapporteur de la commission, le premier alinéa de l'article 1^{er} a une importance capitale puisqu'il dispose que l'entreprise nationale régie par l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 devient une société anonyme.

Je ne vais pas répéter tout ce que mes collègues et moi-même avons exposé dans la discussion générale à propos de la réussite de la Régie Renault sur le plan tant industriel que social, réussite qui a fait d'elle le fleuron de notre industrie automobile.

Afin que la Régie Renault puisse poursuivre son développement et être en mesure de coopérer d'une manière équitable avec toutes les entreprises de l'automobile, nous proposons que son statut ne soit pas modifié.

Voilà l'objet de notre amendement n° 21.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement. Je ne vois d'ailleurs pas tellement la signification de la formule : « les missions définies dans la présente loi ». J'ai lu le projet et j'ai constaté qu'il n'était jamais question des missions confiées à la Régie nationale des usines Renault.

Mme Muguette Jacquaint. Je peux vous expliquer quelles sont les missions de la Régie Renault !

M. le président. Non ! Non !

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Tout a été dit sur ce point !

Le Gouvernement est évidemment défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Chavanes et les membres du groupe de l'Union du centre ont présenté un amendement, n° 1203, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 1^{er} :

« L'établissement à caractère industriel et commercial, dénommé Régie nationale des usines Renault, institué par l'article 7 de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, est transformé en société anonyme... (le reste sans changement). »

La parole est à M. Jean-Pierre Foucher.

M. Jean-Pierre Foucher. Il s'agit de lever une ambiguïté dans le texte pour bien indiquer qu'on passe du statut de régie à celui de société anonyme. En effet, en droit, on ne peut pas être à la fois régie et société anonyme.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

Je crois que la rédaction initiale est plus claire encore : elle vise l'état et non pas le passage.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Le premier alinéa du projet du Gouvernement est parfaitement clair et ne souffre d'aucune ambiguïté. Par conséquent, le Gouvernement ne peut pas accepter l'amendement n° 1203.

M. Gilbert Gantier. C'est le syndrome freudien dont parlait M. Bassinet !

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Brard, contre l'amendement.

M. Jean-Pierre Brard. Je pense que la droite sera rassurée par les propos qui viennent d'être tenus par M. le ministre et par M. le rapporteur. « Il n'y a aucune ambiguïté », ont-ils dit.

Vous craigniez, messieurs de la droite, que le texte soit mi-carpe, mi-lapin. Rassurez-vous, il va dans votre sens ! Mais votre intervention est tout à fait significative parce que vous faites la démonstration que vous êtes insatiables. Le Gouvernement vous déroule le tapis rouge. Vous trouvez qu'il n'est pas assez moelleux, bien que dans ce cas particulier ce soit plutôt le tapis rose !

M. Franck Borotra. Nous préférierions une autre couleur que le rouge. Quant au rose, il est un peu passé !

M. Jean-Pierre Brard. Mais vous avez les pieds trop délicats !

Je note que M. le ministre n'a pas fait écho aux révélations suédoises.

M. François Loncle. Vous êtes obsédés par les Suédoises !

M. Jean-Pierre Brard. Mais je ne suis pas obsédé par les Suédois, mon cher collègue !

M. François Loncle. Les Suédoises ! (Rires.)

M. Jean-Pierre Brard. Ni par les unes, ni par les autres !

M. Franck Borotra. C'est bien dommage !

M. Jean-Pierre Brard. Pourtant ce qui a été dit est très important dans la mesure où ça révèle une stratégie : introduire le cheval de Troie à l'intérieur de Renault.

Aussi, monsieur le ministre, nous devons connaître l'avis du Gouvernement sur ce point. Vous ne pouvez pas laisser le débat se poursuivre sans éclairer l'Assemblée nationale à moins que ne s'applique l'adage populaire : qui ne dit mot consent.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1203.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Rimareix, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Après les mots : " Sous réserve des dispositions ", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 1^{er} : " de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et de la présente loi ". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Cet amendement tend à réaffirmer dès l'article 1^{er} que Renault est et restera soumise à la loi de démocratisation du secteur public de 1983.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Il s'agit d'une excellente précision. Par conséquent, le Gouvernement est favorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Gilbert Gantier, contre l'amendement.

M. Gilbert Gantier. Cet amendement, pour le coup, montre bien le bout de l'oreille. On transforme la Régie nationale des usines Renault en société anonyme et le premier amendement de la commission et du rapporteur du groupe socialiste prévoit qu'on applique la loi de démocratisation du secteur public à la présente loi.

Il s'agit de savoir si c'est une société anonyme, si c'est une régie, si c'est une société nationale, nationalisée ou autre chose ! M. Brard parlait de la carpe, du lapin, en l'occurrence c'est un mélange de tous les animaux de la création.

M. Jean-Claude Lefort. C'est l'Arche de Noé !

M. Jean-Pierre Brard. Tout à fait !

M. Gilbert Gantier. Cet amendement est véritablement inadmissible et, pour notre part, nous voterons contre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. François d'Aubert a présenté un amendement, n° 2460, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 1^{er} par la phrase suivante : "La propriété des actions de la société détenues par l'Etat est transférée au secteur privé." »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir cet amendement.

M. Gilbert Gantier. Il est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2460.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Hage, Le Meur, Duroméa, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 45, ainsi rédigé :

« Supprimer le deuxième alinéa de l'article 1^{er}. »

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. J'ai entendu tout à l'heure un député socialiste dire qu'il fallait donner du muscle à notre industrie, du muscle à Renault.

M. Michel Destot. Des vitamines !

M. Louis Pierna. Mais comment vous croire ? Par exemple, jeudi, devant la commission de la production, puis devant l'Assemblée nationale, M. le ministre démentait qu'il y eût un accord Volvo-Mitsubishi, puis, aujourd'hui, il nous dit qu'il y a peut-être un accord ou qu'il y en aura peut-être un, mais que Renault sera averti et donnera son avis.

Monsieur le ministre, vous changez d'opinion en vingt-quatre heures ! Ce n'est pas sérieux. Nous ne pouvons pas accepter votre projet de loi.

Renault a su, sous statut national, produire des véhicules de qualité. Renault a connu des difficultés lorsque la Régie a été engagée dans l'aventure américaine. Il semble d'ailleurs que pour vous l'industrie soit d'abord une aventure. Eh bien, nous, nous ne voulons pas d'aventure.

A partir des besoins du pays, des marchés existants, des contacts, des coopérations peuvent avoir lieu. Nous n'y sommes point opposés, mais ce que vous nous proposez, c'est l'abandon, le rabougrissement de Renault ; la réduction prévue des effectifs en est la démonstration.

Monsieur le ministre, n'attendez donc pas que nous acceptions votre loi. C'est pourquoi nous proposons cet amendement car nous sommes absolument opposés à ce que les dispositions prévues à l'alinéa précédent entrent en application.

Nous pensons en effet que cette loi est néfaste et pour les travailleurs de Renault et pour la nation. Il faut au contraire revivifier le statut afin de permettre à la Régie de se renforcer face à la concurrence européenne et mondiale. Nous vous demandons donc d'adopter cet amendement pour que ce projet de loi ne puisse pas entrer en application.

M. Jacques Brunhes. Très bien !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement qui tend à empêcher l'entrée en application de l'alinéa 1^{er}, c'est-à-dire du nouveau statut de la Régie.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 45.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 22, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 1^{er} :

« La Régie nationale des usines Renault est soumise aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, sous réserve de dispositions supplémentaires définies par la présente loi. »

Cet amendement n'a plus d'objet du fait de l'adoption de l'amendement n° 1.

M. Rimareix, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : "registre du commerce", insérer les mots : "et des sociétés". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Il s'agit de rétablir l'intitulé exact du registre du commerce et des sociétés. C'est un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Le Meur, Hage, Duroméa, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 46, ainsi rédigé :

« Supprimer le troisième alinéa de l'article 1^{er}. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Cet amendement vise à supprimer un alinéa qui n'apporte rien à ce texte puisqu'il dispose : « La présente loi n'emporte ni la création d'une personne morale nouvelle ni une cessation d'entreprise. » Un nouveau « ni ni » !

Nous ne jugeons donc pas utile de le maintenir.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, en application de l'article 95 du règlement de l'Assemblée, je demande la réserve, jusqu'après le vote de l'article 6, de la discussion de la fin de l'article 1^{er}, des amendements qui s'y rattachent ainsi que des amendements complétant l'article 1^{er} et des amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er}.

M. le président. En application de l'article 95 du règlement, le Gouvernement demande la réserve de la discussion de la fin de l'article 1^{er}, des amendements qui s'y rattachent ainsi que des amendements complétant l'article 1^{er} et les amendements portant articles additionnels après l'article 1^{er}, jusqu'après le vote de l'article 6.

La réserve est de droit.

Dans ces conditions, nous allons passer à l'article 2.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Pour la commodité de nos travaux, pour que tout le monde puisse bien comprendre et pour avertir les fonctionnaires du service de la séance, qui ont un travail particulièrement dur, je vous informe, monsieur le président, que si nos 2 500 amendements à l'article 1^{er} ne sont pas discutés, ils seront déposés à l'article 2 en sous-amendements, puis éventuellement à l'article 3. La batterie est prête. Nous irons jusqu'au bout et les 2 500 amendements, quelle que soit la forme, seront déposés et discutés.

Monsieur le président, compte tenu de la mesure prise par M. le ministre, je vous demande, pour la préparation et l'organisation de nos travaux, une suspension de séance d'une demi-heure au nom de mon groupe.

M. le président. Monsieur Brunhes, les amendements à l'article 1^{er} qui n'ont pas encore été examinés ne sont que réservés ; c'est ce que le Gouvernement a demandé. Par conséquent, il est logique que nous passions à la discussion de l'article 2.

Mme Muguette Jacquaint. Non !

M. le président. La logique réglementaire, j'entends. Je n'entre pas dans un débat politique, bien évidemment.

M. Jean-Claude Lefort. Ce n'est pas de la politique, c'est de l'arithmétique !

M. le président. Pour l'instant, oui.

Je comprends parfaitement, monsieur Brunhes, que vous ayez besoin de quelques instants pour organiser votre dossier sur l'article 2.

Mme Muguette Jacquaint. Tout à fait.

M. le président. Mais cela ne représente pas un volume tel qu'il exige une suspension qui aille au-delà du raisonnable, d'autant que je connais votre dextérité. *(Sourires.)*
Un quart d'heure devrait suffire.

M. Jacques Brunhes. Vingt minutes !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à une heure trente, est reprise à une heure cinquante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

Article 2

M. le président. « Art. 2. - Les statuts initiaux de la société sont adoptés par une assemblée générale extraordinaire dont les membres sont désignés par le ministre chargé de l'économie et des finances.

« Le président-directeur général et les autres administrateurs de la Régie nationale des usines Renault en fonctions à la date de l'inscription modificative prévue à l'article 1^{er} constituent le premier conseil d'administration de la société. Ils poursuivent l'exercice de leur mandat dans les conditions prévues par les articles 10 à 13 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation du secteur public.

« A compter de la réalisation de la première prise de participation mentionnée à l'article 3, le conseil d'administration est constitué en application de l'article 6 de la loi susvisée du 26 juillet 1983.

« Les membres du conseil visés au dernier alinéa dudit article 6 comprennent notamment six représentants de l'Etat et quatre personnalités choisies en raison de leur compétence, nommés par décret.

« Le nombre des associés peut être inférieur à sept.

« Les dispositions de l'article 95 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ne sont pas applicables aux administrateurs de la société. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort, inscrit sur l'article.

M. Jean-Claude Lefort. Cet article 2, tout comme les statuts de la future société Renault, ne sont pas acceptables pour un homme ou une femme de gauche, c'est-à-dire pour quiconque veut concilier efficacité économique et justice sociale.

Vous voulez, monsieur le ministre, créer une société anonyme qui n'en sera pas tout à fait une, puisque, contrairement à la règle, Renault pourra compter moins de sept associés.

Ce projet est un projet sur mesure, et vous nous l'avez vous-même confirmé.

Là encore, le Gouvernement et le rapporteur de la commission ont voulu multiplier les assurances pour ne pas effrayer.

Mais nos craintes ne sont toujours pas dissipées. Nous aurions préféré, comme l'a dit au cours de la réunion de la réunion de la production et des échanges notre ami Roger Gouhier, une véritable démocratisation de l'entreprise Renault. Nous avons d'ailleurs fait des propositions en ce sens, qui sont contenues dans la proposition de loi du groupe communiste en matière d'information et d'intervention des travailleurs dans l'entreprise.

Dans les entreprises publiques, le conseil d'administration est composé, d'une part, de représentants des salariés élus à la proportionnelle sur des listes présentées par les organisations syndicales et, d'autre part, des actionnaires. Les entreprises comprennent aussi des représentants des usagers. Le conseil d'administration élit son président.

Nous ne souhaitons pas autre chose pour la Régie Renault : une entreprise publique, au service du public et de la France, dans le cadre d'un secteur public rénové et démocratisé, autrement dit un secteur public dans lequel on n'hésitera pas à consulter les salariés.

Cet article 2 ne répond pas aux exigences démocratiques que nous souhaitons et que les salariés de Renault souhaitent avec nous.

L'expérience le montre : les réponses aux enjeux de notre temps ne sont ni dans la privatisation larvée, ni dans l'abandon de l'indépendance nationale. Renault doit rester régie nationale. Les coopérations qu'elle a mises en œuvre depuis des dizaines d'années avec Volvo ne nécessitent pas son changement de statut.

On sait que la précipitation du Gouvernement est dictée par les pressions des deux conseils d'administration, mais aussi par les injonctions de Bruxelles. L'intégration européenne ne va jamais assez vite à vos yeux !

Dans ce projet comme dans chacun des projets concernant le service public que présente le Gouvernement, une ligne se dégage qui n'est pas, qui n'est plus une ligne de gauche, mais au contraire une ligne tout empreinte de libéralisme, auquel le Gouvernement s'est désormais converti.

Votre idée de la « mixité » est maintenant toujours la même : plus de privé et moins de public.

Pour nous, ce choix ne va pas dans l'intérêt du personnel des usines Renault. Il ne va pas non plus dans le sens des intérêts de la France.

Attention, monsieur le ministre ! Le dicton est toujours valable : quand Renault s'enrhume, c'est toute la France qui tousse ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. MM. Duroméa, Le Meur, Hage, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 47, ainsi rédigé :

« Supprimer le premier alinéa de l'article 2. »

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. Monsieur le président, nous sommes opposés à cet alinéa car les travailleurs de Renault, la population et les députés communistes pensent qu'il faut garder les statuts initiaux, issus de l'ordonnance du 16 janvier 1945.

Je vous rappelle que la nationalisation des usines Renault n'a pas eu pour unique raison de sanctionner l'attitude d'un collaborateur avec l'ennemi. Par cet acte, l'Etat entendait disposer d'un outil performant pour développer l'industrie automobile française. L'Etat devait aussi, par cette nationalisation, veiller à l'amélioration des conditions de travail du personnel de Renault.

C'est pourquoi nous jugeons inutile de changer les statuts de la Régie nationale des usines Renault.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Défavorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 47.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premiers alinéas de l'article 2, l'alinéa suivant :

« La Régie nationale des usines Renault, entreprise nationalisée, est dirigée par un président-directeur général assisté d'un conseil d'administration et d'un comité central d'entreprise. Le principe de gestion retenu est celui de l'autonomie vis-à-vis de l'Etat actionnaire. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Nous ne pouvons que déplorer la manière dont le Gouvernement essaie d'étouffer le débat comme nous l'avons vu tout à l'heure.

M. le ministre semble avoir fait sienne la vieille formule : « La parole est d'argent, le silence est d'or. » En effet, il n'a toujours pas répondu à nos questions concernant les révélations de la presse suédoise. Mais le débat n'est pas terminé ; peut-être M. le ministre finira-t-il par nous faire part des réflexions gouvernementales en la matière.

Un député du groupe socialiste. On progresse ! On est passé du Japon à la Suède !

M. Jean-Pierre Brard. Tout à fait ! On se rapproche !

D'ailleurs, je note que M. Rimareix n'a pas davantage répondu à nos questions. Il ne nous a pas dit s'il avait reçu des confidences et s'il avait lu la fameuse « lettre ». Nous le lui demandons depuis deux jours, mais notre curiosité n'est toujours pas satisfaite.

J'en viens à mon amendement.

Il y a lieu de réaffirmer les principes de l'ordonnance de 1945 - qui n'ont pas toujours été appliqués - et même de les améliorer.

Aussi indiquons-nous dans cet amendement que l'entreprise nationale est dirigée par un président-directeur général assisté d'un conseil d'administration et d'un comité central d'entreprise.

Nous ajoutons que le principe de gestion retenu est celui de l'autonomie vis-à-vis de l'Etat actionnaire.

Monsieur le ministre, vous qui êtes un partisan acharné - c'est en tout cas ce qu'on prétend - de l'économie mixte, vous avez là une occasion de donner un contenu à un principe qui ne vous sert habituellement qu'à cacher la logique de la domination du secteur privé sur le secteur public.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

Cela dit, au vu d'un certain nombre d'amendements présentés par le groupe communiste, je m'interroge sur la conception que se font leurs auteurs de l'autonomie de gestion.

Les amendements n°s 24 à 27 fixent les branches d'activité de Renault, l'amendement n° 24 la gamme Renault, l'amendement 31 les axes de recherche de Renault. Les amendements n°s 98 à 114, 137 à 209 et 584 fixent le statut social du personnel. Les amendements n°s 210 à 583, 585 à 1202, 1209 à 2451 fixent les fournisseurs de Renault.

On peut s'interroger sur l'autonomie qui restera aux dirigeants et au président-directeur général.

M. Jean-Pierre Brard. Nous ne lui faisons guère confiance ! L'expérience nous a instruits !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. L'avis du Gouvernement est défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Rimareix, rapporteur, a présenté un amendement n° 4, ainsi rédigé :

« I. - Au début du premier alinéa de l'article 2, après les mots : "de la société", insérer le mot : "anonyme".

« II. - En conséquence, procéder à la même insertion à la fin de la première phrase du deuxième alinéa et à la fin du dernier alinéa de cet article. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Il s'agit d'un simple amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Le Meur, Hage, Duroméa, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« Supprimer la première phrase du deuxième alinéa de l'article 2. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Par cet amendement, nous demandons de supprimer la première phrase du second alinéa, qui a trait au P.-D.G. de la Régie Renault.

Ce dernier a une responsabilité certaine dans la perte des marchés et dans le fait que la Régie se situe au dernier rang des producteurs automobiles européens. Nous pensons donc qu'il ne faut pas le maintenir en fonctions. ...

M. Michel Deatot. N'importe quoi !

Mme Muguette Jacquaint. ... à la date de l'inscription modificative prévue à l'article 1^{er}.

En effet, il ne faut pas que l'actuel P.-D.G. puisse poursuivre sa politique dans la société.

Je rappelle qu'il est le premier responsable des licenciements des Dix de Renault.

M. Michel Deatot. C'est la chasse aux sorcières !

Mme Muguette Jacquaint. De plus, son nom restera associé à la modification du statut de Renault et à toutes les conséquences néfastes que celle-ci aura pour les salariés : ...

M. Michel Deatot. Ces propos sont scandaleux !

Mme Muguette Jacquaint. ... chômage, remise en cause du plan social et des avantages acquis.

C'est contraire à l'intérêt des salariés. C'est contraire à l'intérêt national.

Pour cette raison, nous demandons de supprimer la première phrase du deuxième alinéa de l'article 2, afin que ne soit pas reconduit dans ses fonctions le P.-D.G. de la Régie Renault.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, je regrette très vivement la mise en cause personnelle à laquelle nous venons d'assister.

Quoi qu'il en soit, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 48.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Le Meur, Hage, Duroméa, Jacques Brunhes et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 2. »

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. Nous assistons depuis hier à un feuilleton à rebondissements autour de ce projet de loi visant à modifier le statut Renault, autour de ce qu'il faut bien appeler les « fiançailles » de Renault et de Volvo. D'ailleurs,

ce n'est plus un mariage qui nous est proposé, mais un ménage à trois. Et ce troisième partenaire n'est pas n'importe qui : Mitsubishi, un géant !

M. Michel Destot. C'est une obsession !

M. Louis Pierna. Selon un quotidien japonais, Volvo et Mitsubishi vont construire en Belgique 200 000 voitures par an. Ce seront des voitures de moyenne cylindrée, de type Colt, qui viendront concurrencer directement les productions nationales. Comme cela, on couvrira toutes les gammes : les petites cylindrées et les grosses.

Nous continuerons donc à perdre des parts de marché.

Vous nous proposez, monsieur le ministre, une union à trois. Mais Renault sera le dindon de la farce.

Eh bien ! cela, nous ne l'acceptons pas.

Aussi, dans la ligne de notre précédent amendement, nous estimons que l'actuel président-directeur général de Renault ne doit pas conserver son mandat.

M. Michel Destot. Encore ! C'est vraiment une chasse aux sorcières !

Mme Muguette Jacquaint. On aurait aimé vous entendre, messieurs les socialistes, quand il y avait les licenciements !

M. Louis Pierna. Il est responsable de milliers de licenciements et de la vente de filiales indispensables à la vie de la Régie. Alors que Volkswagen achète des filiales électroniques, Renault a liquidé les siennes, devenant ainsi dépendante de l'étranger.

Nous proposons donc de supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 2.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 49.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Gouhier et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Substituer aux quatre derniers alinéas de l'article 2 les alinéas suivants :

« Le conseil d'administration de la Régie nationale des usines Renault est composé d'une majorité d'administrateurs élus par les salariés de l'entreprise.

« Les usagers de l'automobile sont représentés au conseil d'administration. Le président est élu par le conseil d'administration.

« L'obligation de discrétion ne peut être opposée aux membres du conseil d'administration ou à toute personne y assistant que si le conseil en décide ainsi à la majorité qualifiée des trois cinquièmes.

« Pour les négociations relatives à la détermination des salaires sur les qualifications, les conditions de travail, le plan et les moyens de formation, de même que pour toutes les décisions relatives à l'emploi, à l'investissement, à la recherche, à la production et aux conditions de la production, il est prévu la possibilité, à l'initiative d'un cinquième des membres du conseil d'administration, d'organiser la consultation du personnel avant toute décision, le conseil d'administration étant lié par le résultat de la consultation. »

La parole est à M. Jean-Pierre Brard.

M. Jean-Pierre Brard. Monsieur le ministre, votre silence est de plus en plus pesant, encore qu'il soit éloquent (*Sourires*) car il est une forme d'aveu : vous ne voulez pas vous expliquer sur les révélations dont j'ai fait état.

Et quand j'entends certains, ici, parler de « chasse aux sorcières », je trouve cela particulièrement indécent. Car qui a pratiqué la chasse aux sorcières, sinon votre protégé, qui a été votre loyal féal dans l'affaire des Onze de Renault,

chassés dans les conditions que l'on sait ? Parler de chasse aux sorcières à propos de celui qui est l'ouvrier de la casse de Renault...

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Non ! Non !

M. Jean-Pierre Brard. ... me paraît vraiment déplacé, surtout venant de vous, messieurs ! Nous sommes, nous, contre toutes les nomenclatures...

M. Franck Borotra. Et la *Nomenclatura* ?

M. Jean-Pierre Brard. ... y compris contre la « rosenclature ».

Par l'amendement n° 33, monsieur le président, nous proposons de substituer aux quatre derniers alinéas de l'article 2 les alinéas suivants :

« Le conseil d'administration de la Régie nationale des usines Renault est composé d'une majorité d'administrateurs élus par les salariés de l'entreprise. »

Vous voyez que notre démarche est tout à fait cohérente. En effet, monsieur le rapporteur, si notre proposition était retenue, nous pourrions alors vous suivre, dans la mesure où nous n'aurions plus à nous méfier d'une direction dont le souci n'est pas le développement de l'économie nationale et dont la logique est fondée sur le profit.

Je poursuis ma lecture :

« Les usagers de l'automobile sont représentés au conseil d'administration. Le président est élu par le conseil d'administration. »

Le président n'est donc pas propulsé par le Gouvernement.

« L'obligation de discrétion ne peut être opposée aux membres du conseil d'administration ou à toute personne y assistant que si le conseil en décide ainsi à la majorité qualifiée des trois cinquièmes ».

Voilà une proposition qui mettrait fin aux décisions prises dans le secret des cabinets pour servir on ne sait trop quels intérêts, ou plutôt on le sait trop bien.

M. Franck Borotra. Il n'y a plus de secrets en affaires, voyons !

M. Jean-Pierre Brard. M. Borotra, qui parle en orfèvre, proteste immédiatement (*Sourires*). C'est l'hommage du vice à la vertu, monsieur Borotra - sur le plan politique, bien sûr - que vous rendez là.

J'en viens, monsieur le président, au dernier alinéa de notre amendement :

« Pour les négociations relatives à la détermination des salaires sur les qualifications, les conditions de travail, le plan et les moyens de formation, de même que pour toutes les décisions relatives à l'emploi, à l'investissement, à la recherche, à la production et aux conditions de la production, il est prévu la possibilité, à l'initiative d'un cinquième des membres du conseil d'administration, d'organiser la consultation du personnel avant toute décision, le conseil d'administration étant lié par le résultat de la consultation. »

La voilà, l'autogestion. Ce n'est pas seulement dans les mots qu'il faut affirmer ses convictions, mais c'est aussi dans les actes. Puisqu'il y a la majorité potentielle que nous savons dans cet hémicycle, il est possible de donner un contour positif aux paroles que vous tenez volontiers, mais sans jamais aller jusqu'à la concrétisation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, qui tend à remplacer les quatre derniers alinéas de l'article 2. Le texte initial prévoit que la composition du conseil d'administration de la société Renault sera constituée en application de l'article 6 de de la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, comme celui des autres entreprises publiques. Je crois d'ailleurs me souvenir que le projet de loi avait à l'époque été voté par le groupe communiste.

M. Jean-Pierre Brard. Et la lettre d'intention, monsieur Rimareix ?

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je voudrais tout d'abord exprimer une fois de plus ma très profonde réprobation à l'égard des attaques personnelles et répétées dont est l'objet le président-directeur général de la Régie nationale des usines Renault, M. Raymond Lévy.

M. Franck Borotra. Ces attaques sont scandaleuses !

M. Jean-Pierre Brard. C'est vous qui l'avez nommé, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je trouve pour ma part que ces critiques répétées et ce harcèlement permanent à l'encontre d'une personnalité qui n'a pas les moyens de se défendre sont intolérables !

Je voudrais redire à M. Raymond Lévy, ainsi d'ailleurs qu'à l'ensemble du personnel de la Régie Renault,...

M. Jean-Claude Lefort. moins onze !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. ... toute la confiance du Gouvernement.

Cela étant, je suis totalement défavorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. MM. Jacques Brunhes, Le Meur, Hage, Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 50, ainsi rédigé :

« Supprimer le troisième alinéa de l'article 2. »

La parole est à M. Louis Pierna.

M. Louis Pierna. J'ai tout à l'heure parlé de Mitsubishi. Mais il semble qu'un certain nombre de députés ne connaissent pas bien ce géant nippon. Or il contrôle des banques, il contrôle des mines, il contrôle des aciéries, des chantiers navals, des usines textiles, des usines d'automobiles. Si je le rappelle, c'est qu'il pointe son nez chez nous par l'intermédiaire de Volvo.

Au début de mars 1990, il a même signé ce que l'on peut appeler l'« accord du siècle » avec un autre géant de l'industrie, l'allemand Daimler-Benz, qui contrôle Mercedes, Messerschmitt,...

M. Franck Borotra. Ça vous rappelle quelque chose !

M. Louis Pierna. ... et A.E.G.

Mitsubishi est en outre allié à l'américain Chrysler, dont la participation à son capital est importante.

L'affaire est, disons-nous, d'une gravité extrême et renforce l'acuité de nos questions.

Allez-vous livrer Renault à ces géants ? Malgré vos dires, c'est bien ce que vous préparez. Vous allez faire avec l'industrie automobile ce que vous avez fait avec Thomson et l'industrie de l'imagerie médicale française, qui a disparu, monsieur le ministre. Vous allez liquider !

C'est pourquoi nous sommes opposés à toute prise de participation dans l'entreprise nationale Renault et nous ne pouvons admettre que l'on s'y réfère. Aussi proposons-nous de supprimer le troisième alinéa de l'article 2.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 50.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. François d'Aubert a présenté un amendement, n° 2461, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa de l'article 2 par la phrase suivante : "Par dérogation à cet article, le conseil d'administration élit son président pour une durée de six ans". »

La parole est à M. Franck Borotra pour défendre cet amendement.

M. Franck Borotra. Cet amendement est défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement, auquel je suis, à titre personnel, opposé.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, contre l'amendement.

M. Jacques Brunhes. Je voudrais, après avoir entendu les propos qu'a tenus M. le ministre sur le président-directeur général de la Régie, donner notre opinion sur le fond.

Le problème n'est pas un problème personnel, il ne concerne pas un individu. Le problème est celui d'une politique.

Nous n'avons cité aucun nom.

M. Franck Borotra. Si, si !

M. Jacques Brunhes. C'est vous, monsieur le ministre, qui en avez cité un.

La Régie Renault est dirigée et elle a bien un patron. C'est sous sa direction qu'on s'est acharné - il n'y a pas d'autre mot - contre les onze travailleurs licenciés de chez Renault, qu'on s'est acharné contre les autres travailleurs qui se défendaient. En effet, il faut aussi compter tous les militants syndicalistes dans l'entreprise qui ont été sanctionnés de manières diverses, quelquefois d'une manière extrêmement lourde.

C'est bien sous la direction de ce patron que certaines orientations ont été décidées, peut-être - allez-vous nous le confirmer, monsieur le ministre ? - selon les consignes du Gouvernement : c'est une politique d'abord et essentiellement financière qui a été engagée, et non pas une politique de l'automobile tournée vers la production et l'intérêt national.

C'est bien sous la direction de ce patron que s'opère le bradage de sites.

Je suis député des Hauts-de-Seine, et tous les présidents-directeurs généraux de Renault m'ont invité. Mais je n'ai pas reçu d'invitation de M. Lévy. Par contre, nous avons été obligés de nous rendre devant les portes de l'usine Renault de Billancourt parce que le site est menacé, parce que sont menacées les productions automobiles en Ile-de-France, notamment les productions de Renault dans le département des Hauts-de-Seine, y compris toutes les filiales de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et de la Petite Couronne parisienne.

C'est bien sous la direction de ce patron que sont conduites aujourd'hui ces aventures - parce que ce sont des aventures !

Ce que nous disons figurera au *Journal officiel* et on pourra vérifier la véracité de nos propos.

En 1982, nous avons affirmé que l'aventure américaine était une catastrophe. Aujourd'hui, nous soutenons que la politique qui est conduite par la Régie avec l'accord du Gouvernement conduit notre industrie automobile française à la catastrophe et aboutira à l'invasion des constructeurs étrangers. Voilà le fond du problème.

Bref, ce n'est pas une personne que, au demeurant, nous ne connaissons pas, qui est attaquée, mais une politique, monsieur le ministre !

M. Jean-Pierre Brard. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2461. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

Modification de l'ordre du jour prioritaire

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

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, deux mille ou deux mille cinq cents sous-amendements ont été déposés. Ce sont des textes importants et il faut que nous ayons le temps de les examiner.

Je demande donc que la séance soit dès à présent levée et que le débat soit repris ce matin, à neuf heures.

M. le président. L'ordre du jour prioritaire est ainsi modifié.

En conséquence, la suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi adopté par le Sénat relatif aux fondations et aux fondations d'entreprise et modifiant la loi n° 87-571 du 23 juillet 1987 sur le développement du mécénat.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1304, distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures, séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1228, relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault (rapport n° 1287 de M. Gaston Rimareix, au nom de la commission de la production et des échanges).

La séance est levée.

(La séance est levée, le samedi 28 avril 1990, à deux heures vingt.)

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

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

Voirie (autoroutes)

245. - 28 avril 1990. - **M. Daniel Goulet** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget**, que le précédent gouvernement prévoyait la construction de 3 000 kilomètres d'autoroutes sur dix ans. Ce programme ambitieux était confirmé par le C.I.A.T. du 16 novembre 1989 qui ajoutait même 749 kilomètres supplémentaires. L'actuel ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer semble faire preuve de la même volonté que ses deux prédécesseurs. Par contre, un tout autre langage est tenu au ministère de l'économie et des finances où l'on constate en ce domaine des omissions volontaires. Il lui demande pour quelles raisons les importantes décisions prises par le précédent ministre de l'équipement n'ont pas été suivies d'effet et pourquoi le risque est pris, dans la dure compétition européenne, de freiner le dynamisme des sociétés concessionnaires en limitant leur droit d'emprunter. Cette position du ministère de l'économie et des finances tend à détruire le projet qui permettrait de rattraper notre retard en matière d'autoroutes. Il lui demande s'il a conscience que les régions et les départements directement concernés par le schéma autoroutier national dont dépend leur désenclavement ont, quant à eux, élaboré, au prix d'efforts considérables, leur programme territorial qu'ils veulent réaliser rapidement. Il souhaiterait obtenir les apaisements et les garanties nécessaires afin que, sous son autorité, cessent les conflits que les responsables de son ministère entretiennent avec les responsables de l'équipement et les professionnels de la route.

Enfants (garde des enfants)

246. - 28 avril 1990. - **Mme Muguette Jacquaint** attire l'attention de **Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale, chargé de la famille**, sur les difficultés rencontrées par les parents qui souhaitent mettre leur enfant dans une crèche collective. En effet, chacun le reconnaît, le nombre de places dans ces établissements est largement insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins. De surcroît, de très grandes inégalités existent selon le lieu d'habitation. Cette situation est due à la réglementation actuelle qui n'a pas permis l'ouverture des structures nécessaires ; les objectifs sont loin d'être atteints. La liberté du choix du mode de garde du petit enfant est primordiale ; afin de la respecter, il est indispensable d'engager une politique globale de la garde du petit enfant ; la crèche collective dont chacun reconnaît la qualité ne peut en être écartée. En conséquence, elle lui demande quelles dispositions elle compte prendre pour répondre réellement aux besoins des familles, dans le respect de la liberté de chacune.

Politique extérieure (aide au développement)

247. - 28 avril 1990. - **M. le ministre de la coopération et du développement** vient de représenter la France à la session spéciale des Nations unies sur les problèmes du développement, qui vient de se tenir à Washington. En avril 1989, le parlement souhaitait un réexamen de notre politique de coopération. Depuis dix ans en effet, nous pouvons nous féliciter de nombreuses avancées : hausse persévérante de notre aide publique au développement, magistrature morale en matière d'appui au tiers monde exercée par la France au sein des nations industrialisées, volonté de construire un véritable partenariat Nord-Sud, recherche d'un nouvel équilibre mondial. Cependant, l'accélération des changements observés dans le monde, l'aggravation de la situation économique dans plusieurs pays en voie de développement, le lent cheminement de la démocratisation, au sud comme à l'est, requièrent de notre part une attention renouvelée. **M. Alain Vivian** lui demande comment il entend concilier nos relations traditionnelles de solidarité, que nous voulons intangibles, et les priorités du moment et comment le Gouvernement envisage l'évolution de notre aide publique au développement dans cette dernière décennie du siècle. Le moment n'est-il pas venu de resserrer nos structures nationales de coopération à la veille de 1993 ? Où en sommes-nous avec cette spécificité française, notamment sur le continent africain, d'une présence nombreuse de coopérateurs civils ? Enfin, quelles leçons peut-on tirer d'une synergie sans cesse plus visible avec l'action des O.N.G. (organisations non gouvernementales) et celle de la coopération décentralisée ?

Moyens de paiement (chèques et cartes de paiement)

248. - 28 avril 1990. - **M. Adrien Zeller** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget**, sur le projet de création d'un fichier national des chèques volés, sous l'autorité de la Banque de France. Récemment, la C.N.I.L. faisait état pour ce projet d'un budget d'investissement de 83,2 millions de francs et d'un coût annuel de fonctionnement de 134,3 millions de francs. La réalisation de ce projet a été confiée par la Banque de France à une société privée, sans aucune mise en concurrence sérieuse avec d'autres offres. Il lui demande par conséquent, s'il n'envisage pas, devant le coût manifestement excessif comparé au coût d'un système tel celui mis en place par l'association de protection contre les chèques volés qui donne satisfaction à l'ensemble des usagers tout en ne faisant pas appel aux fonds publics, de demander à la Banque de France de réviser ses positions et d'accepter de recourir à un appel d'offres.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

de la 3^e séance

du vendredi 27 avril 1990

SCRUTIN (N° 287)

sur la motion de renvoi en commission, présentée par M. André Lajoine, du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault.

Nombre de votants 566
 Nombre de suffrages exprimés 566
 Majorité absolue 284

Pour l'adoption 27
 Contre 539

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (272) :

Contre : 272.

Groupe R.P.R. (129) :

Contre : 128.

Non-votant : 1. - M. Claude Barate.

Groupe U.D.F. (91) :

Contre : 82.

Non-votants : 9. - MM. Jean-Marie Caro, Hervé de Charette, Charles Ehrmann, Emile Koehl, Raymond Marcellin, Charles Millon, Mme Louise Moreau, MM. Michel d'Ornano et André Rossinot.

Groupe U.D.C. (41) :

Contre : 41.

Groupe communiste (26) :

Pour : 26.

Non-inscrite (10) :

Pour : 1. - M. Elie Hoarau.

Contre : 16. - MM. Gautier Audinot, Léon Bertrand, Michel Carletet, Jean Charbonnel, Serge Franchis, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miqueu, Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller, Bernard Tapie, André Thien Ah Koon, Emile Verhaudon et Aloyse Warhouver.

Non-votant : 1. - Mme Marie-France Stirbols.

MM.

Gustave Ansart
 François Asensi
 Marcelin Berbelot
 Alain Bocquet
 Jean-Pierre Brard
 Jacques Brunhes
 André Duromés
 Jean-Claude Gaysot
 Pierre Goldberg

MM.

Maurice
 Adevah-Peuf
 Jean-Marie Ainalze
 Mme Michèle Allot-Marie
 Edmond Alphandéry
 Mme Jacqueline Alquier
 Jean Anclant
 René André
 Robert Anselin
 Henri d'Attilio
 Philippe Aubergier
 Emmanuel Aubert
 François d'Aubert
 Gautier Audinot
 Jean Auroux
 Jean-Yves Autexier
 Jean-Marc Ayrault
 Pierre Bachelet
 Mme Roselyne Bachelot
 Jean-Paul Bachy
 Jean-Pierre Baumler
 Jean-Pierre Balduyck
 Patrick Balkau
 Edouard Balladur
 Jean-Pierre Balligand
 Gérard Bapt
 Régis Baraille
 Claude Barande
 Bernard Bardia
 Michel Barnier
 Alain Barrau
 Raymond Barre
 Jacques Barrot
 Claude Bartolomeo
 Mme Michèle Barzach
 Philippe Bassinet
 Christian Bataille
 Jean-Claude Bateux
 Umberto Battist
 Dominique Bandis
 Jacques Baumel
 Henri Bayard
 François Bayrou
 Jean Beaufils
 René Beaumont
 Guy Béche

Ont voté pour

Roger Goubier
 Georges Hage
 Guy Hermier
 Elie Hoarau
 Mme Muguette Jacquat
 André Lajoine
 Jean-Claude Lefort
 Daniel Le Meur
 Paul Lombard

Georges Marchais
 Gilbert Millet
 Robert Montdargent
 Ernest Montoussamy
 Louis Pieraa
 Jacques Rimbault
 Jean Tardito
 Fabien Thiéme
 Théo Vial-Mamat.

Ont voté contre

Jacques Becq
 Jean Bégault
 Roland Beix
 André Bellou
 Jean-Michel Belorgey
 Serge Beltrame
 Georges Benedetti
 Pierre de Benouville
 Jean-Pierre Bequet
 Michel Bérégovoy
 Christian Bergelin
 Pierre Bernard
 Michel Berson
 André Berthol
 Léon Bertrand
 Jean Besson
 André Billardon
 Bernard Bioulac
 Claude Birraux
 Jacques Blanc
 Jean-Claude Bila
 Roland Blum
 Jean-Marie Bochel
 Jean-Claude Bois
 Gilbert Bonnemaison
 Alain Bonnet
 Augustin Bourepeux
 André Borel
 Franck Borotra
 Bernard Bosson
 Mme Huguette Bouchardeau
 Jean-Michel Boucheron
 Boucheron (Charente)
 Jean-Michel Boucheron
 Boucheron (Ille-et-Vilaine)
 Jean-Claude Boulard
 Jean-Pierre Bouquet
 Bruno Bourg-Broc
 Pierre Bourguignon
 Jean Boussquet
 Mme Christine Boutin
 Lofc Bouvard
 Jacques Boyon
 Jean-Pierre Braine
 Pierre Brana
 Jean-Guy Branger

Mme Frédérique Bredin
 Jean-Paul Bret
 Maurice Briand
 Jean Briane
 Jean Brocard
 Albert Brochard
 Louis de Broslas
 Alain Bruas
 Christian Cabal
 Mme Denise Cachera
 Jean-Paul Caloud
 Alain Calmat
 Jean-Marie Cambacérés
 Jean-Christophe Cambadellis
 Jacques Cambolle
 André Capet
 Roland Carras
 Michel Carletet
 Bernard Cartas
 Elic Caster
 Mme Nicole Catala
 Laurent Cathala
 Bernard Cauvin
 Jean-Charles Cavallé
 Robert Cazale
 René Cazeneuve
 Richard Cazesave
 Aimé Césaire
 Jacques Chaban-Delmas
 Jean-Yves Chamard
 Guy Chanfrault
 Jean-Paul Chategeot
 Jean Charbonnel
 Jean-Paul Charé
 Bernard Charles
 Serge Charles
 Marcel Charmaat
 Jean Charroppis
 Michel Charzat
 Gérard Chausquet
 Guy-Michel Chauveau
 Georges Chavanes
 Daniel Chevaller
 Jacques Chirac
 Paul Chollet
 Didier Chouat

Pascal Clément
 André Clert
 Michel Coffineau
 Michel Colatet
 François Colcombet
 Daniel Colla
 Georges Colla
 Louis Colombani
 Georges Colombier
 René Couanaou
 Alain Cousin
 Yves Coussain
 Jean-Michel Couve
 René Couvelshes
 Jean-Yves Cozan
 Michel Crépean
 Henri Cug
 Jean-Marie Daillet
 Olivier Dassault
 Mme Martine Daugreilh
 Mme Martine David
 Bernard Debré
 Jean-Louis Debré
 Jean-Pierre Defontaine
 Arthur Dehalne
 Marcel Deboux
 Jean-François Delahais
 Jean-Pierre Delalaude
 André Delattre
 Francis Deiatre
 André Delebedde
 Jacques Delby
 Jean-Marie Demange
 Jean-François Dealan
 Xavier Denlan
 Albert Deavers
 Léonce Deprez
 Bernard Desrosier
 Jean Desaulis
 Freddy Deschaux-Beaume
 Jean-Claude Desmela
 Michel Destot
 Alain Devaquet
 Patrick Devédjian
 Paul Dhallie
 Claude Dhlain
 Mme Marie-Madeleine Dlemlangard
 Willy Diméglio
 Michel Dinot
 Marc Dolez
 Eric Dollé
 Yves Dollo
 Jacques Dominati
 René Doulière
 Maurice Doumet
 Raymond Douyère
 Julien Dray
 René Drouin
 Guy Drat
 Jean-Michel Dubernard
 Claude Ducert
 Pierre Ducoat
 Xavier Dugoin
 Jean-Louis Dumont
 Dominique Dupilet
 Adrien Durand
 Georges Durand
 Yves Durand
 Bruno Durieux
 Jean-Paul Durieux
 André Durr
 Paul Duvalois
 Mme Janine Ecochard
 Henri Emmanuel
 Pierre Estève
 Christian Estrozi
 Laurent Fabius
 Albert Facon
 Jean Falala
 Hubert Falco
 Jacques Farran
 Jean-Michel Ferrand
 Charles Fèvre
 François Fillon
 Jacques Fiorey

Jacques Floch
 Pierre Forgues
 Raymond Foral
 Alain Fort
 Jean-Pierre Foucher
 Jean-Pierre Fourré
 Michel François
 Serge Franchis
 Georges Frêche
 Edouard Frédéric-Dupont
 Yves Fréville
 Michel Fromet
 Jean-Paul Fuchs
 Claude Gaillard
 Claude Galta
 Claude Galametz
 Bertrand Gallet
 Robert Galley
 Dominique Gambier
 Gilbert Gantier
 Michel Garmendia
 René Garrec
 Marcel Garrouste
 Henri de Gastines
 Kamilo Gata
 Jean-Yves Gateaud
 Jean Gatel
 Claude Gatignol
 Jean de Gaulle
 Francis Geug
 Germain Gengenwin
 Claude Germon
 Edmond Gerrer
 Jean Giovannelli
 Michel Giraud
 Jean-Louis Gnasdoff
 Jacques Godfrain
 François-Michel Gounot
 Georges Gorse
 Daniel Goulet
 Joseph Gourmelon
 Hubert Gouze
 Gérard Gouzes
 Léo Grézar
 Gérard Grignon
 Hubert Grimault
 Alain Griotteray
 François Grusenmeyer
 Ambroise Guellec
 Olivier Guichard
 Lucien Guichon
 Jean Guiguet
 Jacques Guyard
 Jean-Yves Haby
 François d'Harcourt
 Edmond Hervé
 Pierre Hilar
 François Hollande
 Pierre-Rémy Houssin
 Mme Elisabeth Hubert
 Roland Huguet
 Xavier Huuault
 Jacques Huyghe
 des Etages
 Jean-Jacques Hyeat
 Michel Inchauspé
 Mme Bernadette Isaac-Sibille
 Gérard Istace
 Mme Marie Jacq
 Denis Jacquat
 Michel Jacquemina
 Frédéric Jalton
 Henry Jean-Baptiste
 Jean-Jacques Jegou
 Alain Jonemann
 Jean-Pierre Joseph
 Noël Joséphe
 Charles Jonella
 Alain Journet
 Didier Julla
 Alain Juppé
 Gabriel Kaspereit
 Aimé Kergueris
 Christian Kert
 Jean Kiffer
 Jean-Pierre Kuchelid
 André Labarrère

Claude Labbé
 Jean Laborde
 Jean-Philippe Lacheaud
 Jean Lacombe
 Marc Laffineur
 Jacques Lafleur
 Pierre Lagorce
 Jean-François Lamarque
 Alain Lamassoure
 Jérôme Lambert
 Michel Lambert
 Edouard Landrain
 Jean-Pierre Lapalre
 Claude Laréal
 Dominique Lariffa
 Jean Laurain
 Jacques Lavédrine
 Gilbert Le Bris
 Mme Marie-France Leculr
 Jean-Yves Le Déaut
 Jean-Yves Le Drian
 Jean-Marie Leduc
 Robert Le Foll
 Bernard Lefranc
 Jean Le Garrec
 Philippe Legras
 Auguste Legros
 Jean-Marie Le Guen
 André Lejeune
 Georges Lemolne
 Guy Leaugue
 Gérard Léonard
 Alexandre Léontieff
 François Léotard
 Arnaud Lepereq
 Pierre Lequiller
 Roger Léron
 Roger Lestas
 Alain Le Vern
 Mme Marie-Noëlle Lienemann
 Maurice Ligot
 Jacques Limouzy
 Jean de Lipkowsk
 Claude Lise
 Robert Loidi
 François Loacle
 Gérard Longuet
 Guy Loriot
 Jeanny Lorgeoux
 Maurice Louis-Joseph-Dogué
 Jean-Pierre Luzzi
 Alain Madella
 Bernard Madrelle
 Jacques Mahéas
 Guy Malandala
 Martin Malvy
 Jean-François Mancel
 Thierry Mandon
 Philippe Marchand
 Claude-Gérard Marcus
 Mme Gilberte Maria-Moskovitz
 Roger Mas
 Jacques Mandeu-Arus
 René Massat
 Marius Masse
 Jean-Louis Masson
 François Massot
 Gilbert Mathieu
 Didier Mathus
 Jean-François Mattel
 Pierre Manger
 Joseph-Henri Manjouban du Gasset
 Pierre Manroy
 Alain Mayaud
 Pierre Mazend
 Pierre Méhaignerie
 Pierre Merli
 Louis Mermar
 Georges Mesmin
 Philippe Mestre
 Pierre Métis
 Charles Metzinger
 Louis Meunandean
 Michel Meylan

Pierre Micaux
 Mme Lucette Michaux-Chevy
 Henri Michel
 Jean-Pierre Michel
 Didier Migaud
 Mme Hélène Mignon
 Jean-Claude Mignon
 Charles Miossec
 Claude Mlqueu
 Gilbert Mitterrand
 Marcel Mocerur
 Guy Monjalon
 Gabriel Montcharmont
 Mme Christiane Mora
 Alain Moyne-Bressand
 Bernard Nayral
 Maurice Néaou-Pwatabo
 Alain Néri
 Jean-Marc Nesme
 Michel Noir
 Roland Nougesser
 Jean-Paul Nunzi
 Jean Oehler
 Patrick Ollier
 Pierre Ortel
 Charles Paccou
 Arthur Paecht
 Mme Françoise de Pansieu
 Robert Pandraud
 Mme Christiane Papon
 Mme Monique Papon
 Pierre Pasqual
 François Patriat
 Michel Pelchat
 Jean-Pierre Pélicaut
 Dominique Perben
 Régis Perbet
 Jean-Pierre de Peretti della Rocca
 Michel Péricard
 Francisque Perrut
 Alain Peyrefitte
 Jean-Claude Peyronnet
 Michel Pezet
 Jean-Pierre Phlilbert
 Mme Yann Pist
 Christian Pierret
 Yves Pillet
 Etienne Piste
 Charles Pistre
 Jean-Paul Planchou

Bernard Poignant
 Ladislav Poniatsowski
 Bernard Pons
 Alexis Pota
 Robert Poujade
 Maurice Pourchoa
 Jean-Luc Prael
 Jean Proriot
 Jean Proveux
 Jean-Jack Queyranne
 Eric Raoult
 Guy Ravier
 Pierre Raynal
 Alfred Recours
 Daniel Reiner
 Jean-Luc Reitzer
 Marc Reymann
 Alain Richard
 Lucien Richard
 Jean Rigal
 Jean Rigaud
 Gaston Rimareix
 Roger Riouchet
 Gilles de Robleu
 Jean-Paul de Rocca Serra
 François Rochebloine
 Alain Rodet
 Jacques Roger-Machart
 André Rossi
 José Rossi
 Mme Yvette Roudy
 René Rouquet
 Mme Ségolène Royal
 Jean Royer
 Antoine Rufenacht
 Francis Saint-Ellier
 Michel Salnt-Marie
 Rudy Salles
 Philippe Sanmarco
 Jean-Pierre Santa Cruz
 André Santini
 Jacques Santrot
 Michel Sapin
 Nicolas Sarkozy
 Gérard Saunade
 Mme Suzanne Saunaigne
 Robert Savy
 Bernard Schreiner (Bas-Rhin)
 Bernard Schreiner (Yvelines)

Roger-Gérard Schwartzberg
 Robert Schwiat
 Philippe Ségala
 Jean Sellinger
 Maurice Sergheraert
 Patrick Seve
 Henri Sicre
 Christian Spiller
 Bernard Stasi
 Dominique Strauss-Kahn
 Pierre Thien Ah Koon
 Mme Marie-Joséphine Sublet
 Michel Suchod
 Jean-Pierre Sœur
 Bernard Tapie
 Yves Taverrier
 Paul-Louis Tesallion
 Michel Terrot
 Jean-Michel Testu
 André Thien Ah Koon
 Jean-Claude Thomas
 Jean Tiberi
 Jacques Toubon
 Georges Tranchant
 Pierre-Yvon Trémel
 Jean Ueherschlager
 Edmond Vucant
 Léon Vachet
 Daniel Vaillant
 Jean Valleix
 Philippe Vasseur
 Michel Vanzelle
 Emile Veraudon
 Joseph Vidal
 Yves Vidal
 Alain Vidalles
 Gérard Vignoble
 Philippe de Villiers
 Jean-Paul Virapoullé
 Alain Vivien
 Robert-André Vivien
 Michel Voisla
 Roland Vuillaume
 Marcel Wacheux
 Aloyse Warhouver
 Jean-Jacques Weber
 Pierre-André Willtzer
 Claude Wolff
 Jean-Pierre Worms
 Adrien Zeller
 Emile Zaccarelli.

N'ont pas pris part au vote

MM. Claude Barate, Jean-Marie Caro, Hervé de Charette, Charles Ehrmann, Emile Koehl, Raymond Marcellin, Charles Milton, Mme Louise Moreau, MM. Michel d'Ornano, André Rossinot et Mme Marie-France Stirbois.

SCRUTIN (N° 288)

sur l'amendement n° 44 de M. Daniel Le Meur tendant à supprimer le premier alinéa de l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault (changement de statut de la Régie Renault qui devient une société anonyme).

Nombre de votants	315
Nombre de suffrages exprimés	315
Majorité absolue	158

Pour l'adoption	27
Contre	288

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (272) :

Contre : 270.

Non-votants : 2. - MM. Alain Rodet et Michel Suchod.

Groupe R.P.R. (129) :

Contre : 6. - MM. Franck Borotra, Henri Cuq, Alain Jonemann, Jean de Lipkowski, Jacques Masdeu-Arus et Pierre Mazeaud.

Non-votants : 123.

Groupe U.D.F. (91) :

Contre : 1. - M. Charles Ehrmann.

Non-votants : 90.

Groupe U.D.C. (41) :

Contre : 2. - MM. Raymond Barre et Georges Chavancs.

Non-votants : 39.

Groupe communiste (26) :

Pour : 26.

Non-inscrites (18) :

Pour : 1. - M. Elie Hoarau.

Contre : 9. - MM. Michel Cartelet, Jean Charbonnel, Alexandre Léontieff, Jean-Pierre Luppi, Claude Miqueu, Alexis Pota, Bernard Tapie, Emile Vernaudou et Aloyse Warhouver.

Non-votants : 8. - MM. Gautier Audinot, Léon Bertrand, Serge Franchis, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spillar, Mme Marie-France Stirbois et M. André Thien Ah Koon.

Ont voté pour

MM.

Gustave Amsart
François Amsart
Marcelin Berthelot
Alain Bocquet
Jean-Pierre Brard
Jacques Brunhes
André Daroméa
Jean-Claude Gayssoit
Pierre Goldberg

Roger Goubier
Georges Hage
Guy Hermier
Elie Hoarau
Mme Muguette
Jacquiat
André Lajoie
Jean-Claude Lefort
Daniel Le Meur
Paul Lombard

Georges Marchais
Gilbert Millet
Robert Montargent
Ernest Moutoussamy
Louis Pierna
Jacques Rimbault
Jean Tardito
Fabien Thimé
Théo Vint-Massat.

Ont voté contre

MM.

Maurice
Adevah-Pauf
Jean-Marie Alalaz
Mme Jacqueline
Alquier
Jean Anclaut
Robert Ansellin
Henri d'Attilio
Jean Auroux
Jean-Yves Autaxier
Jean-Marc Ayrault
Jean-Paul Bachy
Jean-Pierre Baesmier
Jean-Pierre Balduyck
Jean-Pierre Balligand
Gérard Bapt
Régis Barailla
Claude Barande
Bernard Bardin
Alain Barran
Raymond Barre
Claude Barthelemy
Philippe Bassinet
Christian Bataille
Jean-Claude Bateaux
Umberto Battist
Jean Beaufrils
Guy Béche
Jacques Becq
Roland Bela
André Bellon
Jean-Michel Belorgy
Serge Beltrame
Georges Benedetti
Jean-Pierre Bequet
Michel Bérigovoy
Pierre Bernard
Michel Berson
André Billardon
Bernard Bionlac

Jean-Claude Bliin
Jean-Marie Bockel
Jean-Claude Bols
Gilbert Bonnemaison
Alain Bonnet
Augustin Bonrepaux
André Borel
Franck Borotra
Mme Huguette
Bochardeau
Jean-Michel
Boucheron
(Charente)
Jean-Michel
Boucheron
(Ille-et-Vilaine)
Jean-Claude Boulard
Jean-Pierre Bouquet
Pierre Bourguignon
Jean-Pierre Braïne
Pierre Brana
Mme Frédérique
Bredin
Jean-Paul Bret
Maurice Briand
Alain Brusa
Mme Denise Cacheux
Jean-Paul Calloud
Alain Calmat
Jean-Marie Combacérés
Jean-Christophe
Cambadélis
Jacques Cambolive
André Capet
Roland Carras
Michel Cartelet
Bernard Carton
Elie Castor
Laurent Cathain
Bernard Cauvin

René Cazenave
Aimé Césaire
Guy Chausfrault
Jean-Paul Chanteguet
Jean Charbonnel
Bernard Charles
Marcel Charmant
Michel Charzat
Guy-Michel Chauveau
Georges Chavancs
Daniel Chevalier
Didier Chouat
André Clert
Michel Coffineau
François Colcombet
Georges Colla
Michel Crépeau
Henri Cuq
Mme Martine David
Jean-Pierre
Defontaine
Marcel Dehoux
Jean-François
Delahais
André Delattre
André Delchède
Jacques Delly
Albert Devers
Bernard Derosier
Freddy
Deschaux-Beaume
Jean-Claude Dessein
Michel Destot
Paul Dhaille
Mme Marie-Madeleine
Dieulangard
Michel Dinet
Marc Dolez
Yves Doilo
René Dosière

Raymond Douyère
Julien Dray
René Drouin
Claude Ducert
Fierre Decout
Jean-Louis Dumont
Dominique Dupilet
Yves Durand
Jean-Paul Durieux
Paul Duvaléix
Mme Janine Ecochard
Charles Ehrmann
Henri Emmanuelli
Pierre Esteve
Laurent Fabius
Albert Facon
Jacques Fleury
Jacques Floch
Pierre Forgues
Raymond Formi
Alain Fort
Jean-Pierre Fourré
Michel Frauçala
Georges Frêche
Michel Fromet
Claude Galts
Claude Galametz
Bertrand Gallet
Dominique Gambier
Pierre Garnaudis
Marcel Garrouste
Kamilo Gata
Jean-Yves Gateaud
Jean Gatel
Claude Germon
Jean Giovannelli
Joseph Gourmelon
Hubert Gouze
Gérard Gouzes
Léo Grizard
Jean Guigné
Jacques Guyard
Edmond Hervé
Pierre Hlard
François Hollande
Roland Huguet
Jacques Huyghues
des Etages
Gérard Istace
Mme Marie Jacq
Frédéric Jallon
Alain Jonemann
Jean-Pierre Joseph
Noël Joseph
Charles Jossello
Alain Journet
Jean-Pierre Kucheida
André Labarrère
Jean Laborde
Jean Lacombe
Pierre Lagorce
Jean-François
Lamarque
Jérôme Lambert

Michel Lambert
Jean-Pierre Lapaire
Claude Laréol
Dominique Larifla
Jean Laurain
Jacques Lavédrise
Gilbert Le Bris
Mme Marie-France
Lecuir
Jean-Yves Le Désaut
Jean-Yves Le Drian
Jean-Marie Ledac
Robert Le Foll
Bernard Lefranc
Jean Le Garrec
Jean-Marie Le Gues
André Lejeune
Georges Lemoine
Guy Lengagne
Alexandre Léontieff
Roger Léron
Alain Le Vern
Mme Marie-Noëlle
Lienemann
Jean de Lipkowski
Claude Lise
Robert Loidi
François Loncle
Guy Lordinot
Jeanny Lorgeoux
Maurice
Louis-Joseph-Dogué
Jean-Pierre Luppi
Bernard Madrelle
Jacques Mahéas
Guy Malandain
Martin Malvy
Thierry Mandou
Philippe Marchand
Mme Gilberte
Marin-Moskovitz
Roger Mas
Jacques Masdeu-Arus
René Massat
Marius Masse
François Massot
Didier Mathus
Pierre Mauroy
Pierre Mazeaud
Louis Mermau
Pierre Métails
Charles Metzinger
Louis Mexandeau
Henri Michel
Jean-Pierre Michel
Didier Migaud
Mme Hélène Migeon
Claude Miqueu
Gilbert Mitterrand
Marcel Moeur
Guy Moajalon
Gabriel Moncharmont
Mme Christiane Mora
Bernard Nayral

Alain Néri
Jean-Paul Nauzi
Jean Oebler
Pierre Orlet
François Patriat
Jean-Pierre Pémicant
Jean-Claude Peyrouzet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pillot
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Poignant
Alexis Pota
Maurice Pouchou
Jean Provenç
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravler
Alfred Recours
Daniel Reiner
Alain Richard
Jean Rigal
Gaston Rimareix
Roger Riscote
Jacques
Roger-Machart
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Michel Salate-Marie
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Santrot
Michel Sapin
Gérard Saumade
Robert Savy
Bernard Schreiner
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzberg
Robert Schwint
Patrick Seve
Henri Sière
Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphine
Sablet
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Yves Tavernier
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trémel
Edmond Vacant
Daniel Vaillant
Michel Vuzeille
Emile Vernaudou
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalies
Alain Vivien
Marcel Wacheux
Aloyse Warhouver
Jean-Pierre Worms
Emile Zuccarelli.

N'ont pas pris part au vote

Mme Michèle
Allot-Marie
MM.
Edmond Alphandéry
René André
Philippe Anberger
Emmanuel Aubert
François d'Aubert
Gautier Audinot
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelot
Patrick Balkany
Edouard Ballardur
Claude Barate
Michel Barrie
Jacques Barrot
Mme Michèle Barzach
Dominique Baudis
Jacques Baumel
Henri Bayard
François Bayrou
René Beaumont

Jean Bégault
Pierre de Beauville
Christian Bergelin
André Berthod
Léon Bertrand
Jean Besson
Claude Birraux
Jacques Blanc
Roland Blum
Bernard Bosson
Bruno Bourg-Broc
Jean Bousquet
Mme Christine Boutin
Loïc Bouvard
Jacques Boyon
Jean-Guy Branger
Jean Briane
Jean Brocard
Albert Brocard
Louis de
Christian
Jean-Marie
Mme Nicole Catala
Jean-Charles Cavalliti

Robert Cazalet
Richard Cazenave
Jacques
Chaban-Delmas
Jean-Yves Chamard
Hervé de Charette
Jean-Paul Charé
Serge Charles
Jean Charroppin
Gérard Chasseguet
Jacques Chirac
Paul Chollet
Pascal Clément
Michel Colistat
Daniel Collin
Louis Colombani
Georges Colombier
René Conanan
Alain Cousin
Yves Cozain
Jean-Michel Couve
René Couvelhes
Jean-Yves Cozas
Jean-Marie Daillet

Olivier Dasaunil
Mme Martine
Daugreilh
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Arthur Dehaine
Jean-Pierre Delalande
Francis Delattre
Jean-Marie Demange
Jean-François Deniau
Xavier Deslun
Léonce Duprez
Jean Lesaulis
Alain Devaquet
Patrick Devodjian
Claude Dhiana
Willy Dimégile
Eric Dolgé
Jacques Dominati
Maurice Doumet
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Xavier Dugoin
Adrien Durand
Georges Durand
Bruno Durieux
André Durr
Christian Estrosi
Jean Falain
Hubert Falco
Jacques Farran
Jean-Michel Ferrand
Charles Fèvre
François Fillos
Jean-Pierre Foucher
Serge François
Edouard
Frédéric-Dupont

Yves Fréville
Jean-Paul Fuchs
Claude Gaillard
Robert Galley
Gilbert Gantier
René Garrec
Henri de Gastines
Claude Gatignoi
Jean de Gaulle
Francis Geog
Germain Gergeawin
Edmond Gerrr
Michel Giraud
Jean-Louis Goasduff
Jacques Godfrain
François-Michel
Gonnat
Georges Gorze
Daniel Goulet
Gérard Grignon
Hubert Grimaud
Alain Griottteray
François
Grassenmeyer
Ambroise Gaellie
Olivier Guichard
Lucien Guichon
Jean-Yves Haby
François d'Harcourt
Pierre-Rémy Housnia
Mme Elisabeth Hubert
Xavier Hunault
Jean-Jacques Hyest
Michel Inchauspé
Mme Bernadette
Isane-Sibille
Denis Jacquat
Michel Jacquemin
Henry Jean-Baptiste

Jean-Jacques Jegou
Didier Juilla
Alain Juppé
Gabriel Kasperell
Aimé Kergueris
Christian Kert
Jean Klffer
Emile Koehl
Claude Labbé
Jean-Philippe
Lachenaud
Marc Laffineur
Jacques Laffleur
Alain Lamassoure
Edouard Landrain
Philippe Legras
Auguste Legros
Gérard Léonard
François Léotard
Arnaud Lepercq
Pierre Lequiller
Roger Lestas
Maurice Ligot
Jacques Limoury
Gérard Longuet
Alain Madelin
Jean-François Mancel
Raymond Marcellin
Claude-Gérard Marcus
Jean-Louis Masson
Gilbert Mathieu
Jean-François Mattie
Pierre Manger
Joseph-Henri
Manjôian du Gasset
Alain Mayoud
Pierre Méhaignerie
Pierre Merli
Georges Mesmin

Philippe Mestre
Michel Meylan
Pierre Micau
Mme Lucette
Michaux-Chevry
Jean-Claude Mignoo
Charles Millos
Charles Miossec
Mme Louise Moreau
Alain Moyse-Bressaud
Maurice
Nénon-Pwataho
Jean-Marc Nesme
Michel Noir
Roland Nungesser
Patrick Ollier
Michel d'Ornano
Charles Paccou
Arthur Paecht
Mme Françoise
de Pansfleu
Robert Panssard
Mme Christiane Papon
Mme Monique Papon
Pierre Pasquali
Michel Pelcaut
Dominique Perben
Régis Perbet
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Michel Péricard
Francisque Perrut

Alain Peyrefitte
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Etienne Pinte
Ladislas Poniatowski
Bernard Pons
Robert Pojade
Jean-Luc Prael
Jean Proriot
Eric Raoult
Pierre Raynal
Jean-Luc Reltzer
Marc Reymann
Lucien Richard
Jean Rigaud
Gilles de Robien
Jean-Paul
de Rocca Serra
François Rocheblois
Alain Rodet
André Rossi
José Rossi
André Rossinot
Jean Royer
Antoine Rafenacki
Francis Salat-Elhier
Rudy Salles
André Santini
Nicolas Sarkozy
Mme Suzanne
Sauvaigo
Bernard Schreiber

(Bas-Rhin)
Philippe Ségala
Jean Seillinger
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Bernard Stasi
Mme Marie-France
Stirbois
Michel Suchod
Pzui-Louis Tenaillon
Michel Terrot
André Thien Ah Koon
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubon
Georges Tranchant
Jean Ueberchlag
Léon Vachet
Jean Valletx
Philippe Vasseur
Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoulié
Robert-André Vivien
Michel Voisin
Roland Vulliamme
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Claude Wolff
Adrien Zeller.

Mises au point au sujet du présent scrutin

MM. Alain Rodet et Michel Suchod, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».