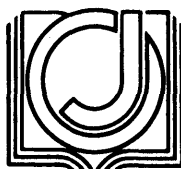


SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

COMPTE RENDU INTÉGRAL

30^e SÉANCE

Séance du mercredi 30 mai 1990

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. Procès-verbal (p. 1113).

2. Eloge funèbre de M. Jean Barras, sénateur représentant les Français établis hors de France (p. 1113).

MM. le président, Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

Suspension et reprise de la séance (p. 1114)

3. Statut et capital de la Régie Renault. - Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1114).

M. le président.

Rappels au règlement (p. 1114)

Mme Hélène Luc, M. le président, Mme Marie-Claude Beaudou.

Rejet d'une demande de suspension de séance.

MM. Robert Vizet, le président.

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (p. 1116)

Amendement n° 75 de Mme Hélène Luc. - Mme Hélène Luc, MM. Roger Chanaud, rapporteur général de la commission des finances ; Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire ; Robert Vizet, Roger Husson. - Rejet par scrutin public.

Rappel au règlement (p. 1119)

M. Etienne Dailly.

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (suite) (p. 1119)

Amendement n° 76 de M. Charles Lederman. - Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. le rapporteur général, le ministre, Emmanuel Hamel, Louis Minetti. - Rejet par scrutin public.

Article 1^{er} (p. 1121)

M. le rapporteur général, Mme Paulette Fost.

Demande de clôture (p. 1122)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Amendement n° 7 de M. Robert Pagès. - MM. Jean Garcia, le ministre, le rapporteur général, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. - Rejet par scrutin public.

Amendement n° 8 de M. Robert Pagès. - MM. Jean Garcia, le rapporteur général, le ministre, Mme Marie-Claude Beaudou, M. Guy Allouche. - Rejet par scrutin public.

Amendement n° 9 de Mme Hélène Luc. - Mme Hélène Luc, MM. Christian Poncelet, président de la commission des finances ; le ministre, Louis Minetti. - Rejet par scrutin public.

Amendement n° 10 de Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. - Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. le rapporteur général, le ministre, Louis Minetti. - Rejet par scrutin public.

Amendement n° 11 de Mme Paulette Fost. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre, Jean Garcia. - Rejet par scrutin public.

Amendement n° 2405 du Gouvernement. - MM. le ministre, le rapporteur général. - Adoption de l'amendement, les amendements n°s 178 à 2403 devenant sans objet.

M. Emmanuel Hamel.

Rappel au règlement (p. 1132)

M. Charles Lederman.

Article 1^{er} (suite) (p. 1132)

Amendement n° 3 de la commission. - MM. le rapporteur général, le ministre, Mme Paulette Fost, M. Robert Laucournet. - Adoption par scrutin public.

Amendement n° 12 de Mme Hélène Luc. - Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. le rapporteur général, le ministre, Emmanuel Hamel, Mme Hélène Luc, MM. Robert Vizet, André-Georges Voisin. - Rejet par scrutin public.

Exception d'irrecevabilité (p. 1137)

Motion n° 2406 du Gouvernement. - M. le ministre.

PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY

M. Robert Vizet.

Adoption, par scrutin public, de la motion n° 2406 déclarant irrecevables les amendements n°s 92 à 129 et 131 à 177.

Mme Danielle Bidard-Reydet, M. Robert Laucournet, Mme Paulette Fost, M. le rapporteur général.

Adoption, par scrutin public, de l'article 1^{er} modifié.

Demande de priorité (p. 1140)

Demande de priorité des articles 23 et 5. - MM. le rapporteur général, le ministre. - La priorité est ordonnée.

Article 2 (p. 1140)

MM. le rapporteur général, Robert Vizet.

Demande de clôture (p. 1141)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Amendement n° 13 de M. Charles Lederman. - MM. Robert Vizet, le rapporteur général, le ministre, Mmes Hélène Luc, Danielle Bidard-Reydet. - Rejet par scrutin public.

Suspension et reprise de la séance (p. 1143)

M. le président.

Amendement n° 14 de Mme Paulette Fost. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre. - Rejet par scrutin public.

Demande de priorité (p. 1144)

Demande de priorité de l'amendement n° 4. - MM. le rapporteur général, le ministre. - La priorité est ordonnée.

Amendement n° 4 de la commission (*priorité*). - MM. le rapporteur général, le ministre, Robert Laucournet, Mme Danielle Bidard-Reydet, M. Jean-Luc Bécart. - Adoption, par scrutin public, de l'amendement, les amendements n°s 15 à 22 devenant sans objet.

Mme Hélène Luc, M. le président.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 1147)

M. le rapporteur général, Mmes Marie-Claude Beaudeau, Jacqueline Fraysse-Cazalis, M. Jean-Pierre Masseret.

Demande de clôture (p. 1149)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Amendements n°s 5 du Gouvernement et 24 de Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. - MM. le rapporteur général, le ministre, Jean-Luc Bécart, Mmes Danielle Bidard-Reydet, Paulette Fost, M. Robert Laucournet.

Demande de clôture (p. 1151)

M. Jean-Pierre Masseret.

La clôture est ordonnée.

Adoption, par scrutin public, des amendements identiques n°s 5 et 24 supprimant l'article 3, les amendements n°s 25, 27 à 57 devenant sans objet.

Article 5 (p. 1152)

M. le rapporteur général, Mme Paulette Fost, M. Jean-Pierre Masseret.

Demande de clôture (p. 1153)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Amendement n° 6 de la commission. - MM. le rapporteur général, le ministre, Jean-Pierre Masseret, Mme Danielle Bidard-Reydet.

Demande de clôture (p. 1154)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, M. le président.

Adoption, par scrutin public, de l'amendement n° 6 supprimant l'article 5, les amendements n°s 59 à 74 et 90 devenant sans objet.

Demande de vote unique (p. 1154)

M. le président.

Articles additionnels après l'article 1^{er} (p. 1154)

Amendement n° 77 de M. Charles Lederman. - Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. le président de la commission, le ministre.

Amendement n° 78 de M. Robert Pagès. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre, Emmanuel Hamel.

Amendement n° 79 de Mme Hélène Luc. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur général, le ministre.

Amendement n° 80 de M. Robert Pagès. - Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. le rapporteur général, le ministre.

Amendement n° 81 de M. Robert Pagès. - Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. le rapporteur général, le ministre.

Amendement n° 82 de Mme Paulette Fost. - Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. le rapporteur général, le ministre.

Amendement n° 83 de Mme Hélène Luc. - MM. Jean-Luc Bécart, le président de la commission, le ministre.

Amendement n° 84 de Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. - Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. le rapporteur général, le ministre.

Articles additionnels après l'article 2 (p. 1162)

Amendement n° 23 de Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre.

Amendement n° 85 de Mme Hélène Luc. - Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. le rapporteur général, le ministre.

Article additionnel après l'article 3 (p. 1164)

Amendement n° 87 de M. Robert Pagès. - MM. Robert Vizet, le rapporteur général, le ministre.

Article 4 (p. 1164)

M. le rapporteur général, Mme Marie-Claude Beaudeau.

Demande de clôture (p. 1165)

M. Jean-Pierre Masseret.

La clôture est ordonnée.

Amendement n° 58 de M. Charles Lederman. - MM. Jean-Luc Bécart, le rapporteur général, le ministre.

Article additionnel après l'article 4 (p. 1165)

Amendement n° 88 de M. Robert Pagès. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre.

Article additionnel après l'article 5 (p. 1166)

Amendement n° 89 de M. Robert Pagès. - MM. Robert Vizet, le rapporteur général, le ministre.

Article 6 (p. 1167)

M. le rapporteur général, Mme Danielle Bidard-Reydet.

Demande de clôture (p. 1167)

M. Robert Laucournet.

La clôture est ordonnée.

Amendement n° 91 de Mme Paulette Fost. - Mme Paulette Fost, MM. le rapporteur général, le ministre.

Vote unique (p. 1168)

MM. le président, Jean-Pierre Masseret, Robert Vizet.

Adoption par un vote unique des articles 4 et 6 à l'exclusion de tous les amendements.

Vote sur l'ensemble (p. 1169)

Mme Hélène Luc, MM. le président, Yves Guéna, Jean-Pierre Masseret, Ernest Cartigny, Xavier de Villepin, Philippe de Bourgoing, le rapporteur général, le ministre.
Adoption du projet de loi.

4. Nomination de membres d'une commission mixte paritaire (p. 1172).

5. Faits personnels (p. 1172).

Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. le président, Jean-Luc Bécart.

6. Dépôt d'un projet de loi (p. 1173).

7. Dépôt de rapports (p. 1173).

8. Dépôt d'un rapport d'information (p. 1173).

9. Ordre du jour (p. 1173).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

ÉLOGE FUNÈBRE DE M. JEAN BARRAS, SÉNATEUR REPRÉSENTANT LES FRANÇAIS ÉTABLIS HORS DE FRANCE

M. le président. Mes chers collègues (*M. le ministre, M. le secrétaire d'Etat, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent*), la disparition brutale de Jean Barras, à quelques semaines de son soixante-sixième anniversaire, après trois ans et demi de mandat, nous affecte, comme d'ailleurs tous ses amis, et nous laisse le goût amer d'une action inachevée.

Discret, cet homme de conviction avait su très vite se faire apprécier au Sénat, tant au sein de la commission des affaires sociales qu'au sein de son groupe, celui du R.P.R.

Comblé dans sa vie familiale et professionnelle, Jean Barras, loin de se replier sur lui-même, s'était largement ouvert sur les autres, en particulier au service de nos compatriotes français de l'étranger dont il était l'un des représentants au sein de notre assemblée.

Né le 4 mai 1924 dans le Puy-de-Dôme, à Issoire, siège d'une magnifique abbaye bénédictine, dont le chevet est un des exemples les plus accomplis de l'art roman de cette région, Jean Barras est l'archétype de l'Auvergnat imprégné des valeurs qui font la richesse de ce pays et les qualités de ses hommes.

Ses deux fils, sa fille et son petit-fils lui ont permis avec vous, madame, de bâtir une famille unie et solidaire malgré une dispersion géographique peu commune. Tandis que vous résidez à Sarrebruck, en République fédérale d'Allemagne, l'un de vos fils est pharmacien à la Réunion, l'autre architecte-paysagiste à La Rochelle, tandis que votre fille est directrice d'une maison d'éditions à Cannes. Jean Barras, qui ne connaissait pas la vanité, était fier de sa famille sur laquelle il veillait passionnément.

Comblé dans sa vie familiale, Jean Barras l'a été aussi dans sa vie professionnelle. J'évoquais, voilà un instant, les qualités des fils de l'Auvergne. Jean Barras en possédait à l'évidence deux fondamentales : le goût du travail et la fidélité. Ces deux qualités ont conduit assez naturellement ce docteur ès sciences de la faculté de Clermont-Ferrand, spécialiste de chimie organique, à associer sa vie professionnelle pendant près de quarante ans au géant du pneumatique, les établissements Michelin, l'un des plus beaux fleurons de notre industrie.

Commencée en 1949 au Viêt-Nam, dans les plantations d'hévéas de Michelin à Thuan Loi et Dau Tieng, la carrière de Jean Barras se poursuit en Malaisie, puis au Nigeria où il participe à l'implantation d'une usine et, enfin, s'achève en Allemagne où il occupe des postes de responsabilité, successivement dans les unités de production de Karlsruhe,

Bad Kreuznach, pour diriger enfin l'usine Michelin de Hombourg, en Sarre, de 1971 à 1986, date à laquelle il se retire pour se consacrer à sa nouvelle mission de parlementaire.

Excellent homme de terrain, animateur d'équipe, Jean Barras a su concilier les intérêts d'une entreprise industrielle au rayonnement mondial et le plaisir de travailler en commun à un même objectif. Il a laissé un souvenir inoubliable à Hombourg, qu'attestait, lors de ses obsèques religieuses à Clermont-Ferrand, la présence d'une délégation venue d'Allemagne.

Ainsi comblé, Jean Barras aurait pu prendre goût au plaisir confortable d'une retraite bien méritée. Il n'en fut rien car, depuis des années, il se consacrait largement aux autres, en participant concrètement, sur le terrain, au resserrement de l'amitié franco-allemande. La fondation de la Maison franco-allemande en Sarre en 1970, dont il est resté président jusqu'en 1986, en est une illustration.

C'est dans le même esprit qu'avec l'aide d'industriels français et allemands il rénove la bibliothèque du centre culturel de Sarrebruck, développe un partenariat culturel fondé sur l'amitié franco-allemande et anime, en plein accord avec nos représentants consulaires, pendant une dizaine d'années, les communautés française et allemande en organisant des manifestations où se pressent aussi bien nos compatriotes que des familles allemandes.

Pendant cette même période, Jean Barras est également membre de la *Deutsche-Französische-Gesellschaft*, association culturelle allemande de Sarrebruck, qui contribue au resserrement des liens d'amitié entre nos deux pays.

Son rayonnement au sein de la communauté française de la Sarre est tel qu'en 1978 il est élu délégué au Conseil supérieur des Français de l'étranger dont il devient, en 1988, vice-président. Il restera jusqu'à son élection au Sénat, en septembre 1986 un des délégués les mieux élus de cette assemblée.

Représentant nos compatriotes vivant à l'étranger, dont il connaît bien les problèmes pour les avoir vécus lui-même, Jean Barras, dans les trois années et demie de mandat sénatorial qu'il a accomplies, aura déposé, conjointement avec ses collègues Charles de Cuttoli et Paul d'Ornano, sept propositions de loi concernant les Français de l'étranger ou leur conseil supérieur.

Fort de son expérience industrielle, tout entière acquise à l'étranger, principalement en Europe, Jean Barras s'inquiétait naturellement de l'évolution de nos exportations.

Je conserve le souvenir d'une de ses premières interventions, lors de la discussion budgétaire de l'automne 1987, à l'occasion de l'examen des crédits du commerce extérieur. Il y dénonçait les dangers, pour notre économie, de la perte régulière, depuis 1980, de parts de marché ; et rappelait sa foi dans l'entreprise.

Européen convaincu, il l'était de tout son être, appelant de ses vœux la construction de l'Europe sociale et réclamant une mobilisation de l'opinion publique française à l'approche de l'échéance de 1992.

Pendant son trop court mandat de sénateur, Jean Barras, au cours de ses voyages à la rencontre des Français de l'étranger, a eu le souci d'informer nos compatriotes sur la politique française et le rôle joué par le Sénat.

Comme le notait le président Pasqua, lors des obsèques : « Jean Barras était un honnête homme au sens du XVIII^e siècle, c'est-à-dire cultivé et éclectique, comme au sens d'aujourd'hui, c'est-à-dire droit et juste. »

Il laisse au palais du Luxembourg, malgré la brièveté de son passage parmi nous, le souvenir d'un homme de qualité.

J'assure tous ses amis du groupe du R.P.R. et ses collègues représentant les Français de l'étranger de notre sympathie. Nous mesurons la perte que cette disparition entraîne et partageons leur tristesse.

Que son épouse et ses enfants trouvent dans l'hommage chaleureux que lui rend son assemblée un soutien pour surmonter cette terrible épreuve.

Soyez assurée, madame, que Jean Barras, votre mari, laissera, dans ce palais, le souvenir d'un grand serviteur de nos compatriotes résidant à l'étranger et d'un artisan résolu de l'amitié franco-allemande à laquelle chacun sait mon attachement.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, permettez-moi de joindre l'hommage du Gouvernement à celui que vous venez de rendre à votre collègue disparu.

Vous avez retracé la carrière de Jean Barras, qui a été élu en septembre 1986 sénateur représentant les Français établis hors de France.

Durant les trois dernières années, chacun des membres de votre Haute Assemblée a pu apprécier sa disponibilité, sa capacité de travail et son sens de l'intérêt national. Mais c'est plus particulièrement la mémoire de l'artisan convaincu de l'amitié franco-allemande et de la construction de l'Europe que je salue aujourd'hui.

Le Gouvernement s'associe à l'hommage que lui rend, en ce jour, le Sénat. Il assure ses amis du groupe du rassemblement pour la République de sa sympathie dans la tristesse qu'ils éprouvent et présente ses condoléances à la famille de ce parlementaire dont chacun regrette la disparition prématurée.

M. le président. Mes chers collègues, selon la tradition, nous allons interrompre nos travaux pendant quelques instants en signe de deuil.

La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

3

STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi (n° 276, 1989-1990) relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. [Rapport n° 317 (1989-1990).]

Je rappelle que la discussion générale a été close.

Nous passons à la discussion des articles.

Mes chers collègues, je vous informe que, à la demande de la commission des finances et en application de l'article 49, alinéa 2, du règlement, le bureau, au cours de sa réunion de ce matin, a décidé de supprimer la discussion commune des amendements déposés sur le projet de loi actuellement en discussion.

Mme Hélène Luc. Eh bien !

M. Claude Estier. Eh oui !

Mme Hélène Luc. C'est la démocratie parlementaire !

M. Claude Estier. Je vous en prie, madame !

Mme Hélène Luc. C'est vous qui dites cela, monsieur Estier ! Cela me décoïte de vous !

M. Claude Estier. Deux mille quatre cents amendements, ce n'est pas de la démocratie !

Mme Hélène Luc. Nous reparlerons de tout cela !

Rappels au règlement

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon rappel au règlement se fonde sur les alinéas 5, 6 et 7 de l'article 32 du règlement.

Chaque groupe a déjà pu s'exprimer, hier, sur ce projet de loi. Il est temps, de ce fait, d'interroger solennellement le Gouvernement sur le contenu de la lettre d'intention qui, à ce jour, n'est pas encore connu du grand public ni, surtout, des parlementaires, et ce d'autant plus qu'elle a été lue au comité d'entreprise.

Il n'est pas possible de contester qu'un tel document doit être connu des parlementaires pour permettre un débat serein et sans équivoque ; ce projet de loi est trop important.

M. le ministre a maintes fois évoqué - hier soir encore - la présence dans cette lettre d'éventuels secrets de fabrication. Il a déclaré, lors de son audition par la commission des finances, que la lettre d'intention conclue entre les partenaires contenait des informations confidentielles, notamment en matière de recherche et de stratégie industrielle, et ne pouvait, de ce fait, être rendue publique.

Comme nous ne sommes pas insensibles à cet argument, si telle est la raison unique de non-publication de la lettre d'intention, n'hésitons pas, mes chers collègues : utilisons la possibilité qui nous est offerte par l'article 33 de la Constitution de siéger en comité secret.

Le cinquième alinéa de l'article 32 de notre règlement énonce, en effet : « Le Sénat peut décider de se réunir en comité secret par vote exprès et sans débat émis à la demande du Premier ministre ou du dixième de ses membres en exercice, dont la présence est constatée par un appel nominal ».

Les événements de ces derniers jours, mes chers collègues, la capitulation du Gouvernement français face aux exigences de la Commission européenne, téléguisée par les multinationales japonaises (*Exclamations sur les travées socialistes*), l'abandon total de souveraineté nationale, à cette occasion, ne donnent que plus d'intérêt à l'information de chacun d'entre nous sur l'intégralité des dispositions comprises dans la lettre d'intention des deux firmes Renault et Volvo.

Ni M. le président de la commission, M. Poncelet, si j'en crois ses regrets sur la non-publication de la lettre d'intentions, ni M. le rapporteur général, qui a interrogé, en vain, M. Lévy sur ce point, ne me contrediront !

M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Mais j'ai eu une réponse !

Mme Hélène Luc. M. Chinaud ne me contredira pas, si j'en juge encore par les questions qu'il a posées hier soir, avec raison, à M. Fauroux.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Il m'a répondu !

Mme Hélène Luc. Or, force nous est à tous de constater, quelles que soient les travées où nous siégeons, car sur ce problème il ne devrait pas y avoir d'esprit partisan, que M. le ministre n'a pas répondu à vos questions, monsieur le rapporteur général.

Nous pouvons même reconnaître à M. Fauroux une certaine constance, pour ne pas dire une constance certaine, à esquiver le débat de fond dans cette affaire. On nous demande d'avoir un débat de fond et lorsque nous-mêmes ou M. le rapporteur général tentons d'engager ce débat de fond, M. le ministre esquivé. Ce n'est pas tolérable !

Dans ces conditions, monsieur le président, je vous demande solennellement de suspendre la séance pendant une heure afin que, les groupes étant réunis, on puisse recueillir le nombre de signatures suffisant, à savoir trente-deux, pour permettre la réunion urgente et importante du Sénat en comité secret.

Le Sénat s'honorerait d'accepter cette proposition.

M. Robert Laucournet. Vous n'avez pas beaucoup de succès !

M. le président. Madame Luc, je constate que je n'ai été saisi d'aucune demande de réunion en comité secret signée par un dixième des sénateurs en exercice. Dans ces conditions, je ne vois pas l'utilité d'une suspension de séance. Nous allons donc poursuivre le débat. (*Exclamations sur les travées communistes.*)

M. Robert Laucournet. Très bien !

Mme Hélène Luc. Vous ne pouvez pas me répondre ainsi, monsieur le président. Cette question est trop importante. Je vous demande de consulter le Sénat sur la suspension de séance.

M. le président. J'appelle l'amendement n° 75...

Mme Hélène Luc. Vous ne pouvez refuser cela à un président de groupe.

Ma proposition trouve son fondement dans la Constitution. Au moment où vous parlez de rénover les méthodes de travail du Sénat, où vous dites vouloir donner au Parlement plus d'importance et plus de responsabilités, comment pouvez-vous refuser une telle demande ? Chaque groupe prendra ainsi ses responsabilités. Aussi, je n'admets pas que vous ne mettiez pas ma proposition aux voix.

M. le président. Madame Luc...

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste et apparenté comprend seize membres...

M. le président. Je vous en prie, madame Luc, laissez-moi parler !

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, vous m'avez posé une question et je vais vous répondre. Si je n'ai pas déposé de liste de signatures, c'est parce que le groupe communiste comprend quinze membres et un apparenté. Seize autres sénateurs, au minimum, doivent donc signer cette proposition. (*Protestations sur les travées socialistes.*)

M. Robert Laucournet. Il n'y en a pas !

Mme Hélène Luc. Je vous demande de donner la possibilité aux groupes de prendre leurs responsabilités...

M. le président. Croyez bien que je vais prendre les miennes ! (*Rires sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

Mme Hélène Luc. Je regrette que ces mouvements divers viennent de ces travées : je vois que vous continuez, comme avec le projet de loi sur la flexibilité, à réduire les droits du Parlement. (*Protestations sur les mêmes travées.*)

M. le président. Mes chers collègues, la situation est simple. Mme le président du groupe communiste demande au Sénat de se réunir en comité secret. Or je constate que je n'ai pas été saisi d'une telle demande par un dixième des sénateurs en exercice.

Dans ces conditions, le débat se poursuit et je vais appeler en discussion l'amendement n° 75.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je prie Mme Luc et ses collègues de ne pas commencer à attaquer ainsi le sujet car je serais amené à leur dire le fond de ma pensée, à savoir que le groupe communiste a l'intention de saboter ce débat, et je ne le laisserai pas faire. (*Vives protestations sur les travées communistes.*)

Mme Marie-Claude Beaudeau. Pas du tout ! Au contraire !

Monsieur le président, je demande à nouveau la parole pour un rappel au règlement.

M. André-Georges Voisin. Vous n'avez pas la parole !

Mme Hélène Luc. Il est inadmissible, monsieur le président, que vous puissiez tenir de tels propos. Hier, j'ai entendu, pour la première fois, je le dis très solennellement...

Mme Marie-Claude Beaudeau. C'est vous, monsieur le président, qui sabotez le débat !

Mme Hélène Luc. ... le président du Sénat faire pression sur un débat à l'ouverture de sa discussion générale. C'est inadmissible ! (*Protestations sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

M. Jean Chérioux. Le président applique le règlement, c'est tout !

Mme Hélène Luc. Le président de séance doit être impartial. Aux groupes de prendre leurs responsabilités !

M. Claude Estier. Nous prenons nos responsabilités en vous refusant la parole !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Encore une fois, monsieur le président, je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 32 du règlement du Sénat.

Les réponses qui ont été faites à Mme Luc, présidente de notre groupe, sont inacceptables et surtout infondées tant sur la forme que sur le fond.

Tout d'abord, monsieur le président, je trouve inadmissible que vous disiez aujourd'hui que le groupe communiste et apparenté du Sénat veut saboter le débat sur le projet de loi relatif au statut de Renault.

M. Jacques Genton. Eh oui !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Au contraire, monsieur le président, nous souhaitons que ce débat soit ici le plus clair possible et que nous ayons en mains tous les éléments qui s'y rapportent.

Après avoir pris connaissance du compte rendu analytique de la séance d'hier, je reviendrai maintenant sur quelques points de la discussion générale en rappelant notamment les questions posées par M. Chinaud, rapporteur de ce projet de loi, à M. le ministre. Cela est très important.

Je le cite :

« Une question, monsieur le ministre, et une suggestion qui pourrait nous faire gagner du temps. Nous en avons tous parlé : répétez-nous, avec toute votre autorité, ce que vous avez dit en commission des finances et que les présidents de la Régie et de Volvo ont confirmé - mais ce n'est pas à moi de répondre à la place du Gouvernement ! Premièrement, comme toutes les organisations syndicales l'ont confirmé, y compris les six représentants de la C.G.T. que j'ai personnellement reçus pendant deux heures, tous les membres salariés » - vous m'entendez bien, M. Chinaud a dit : « tous les membres salariés du conseil d'administration ont pris connaissance de la lettre d'intentions, sous cette réserve qu'ils n'ont pas pu la photocopier. Deuxièmement, dans cette lettre, il n'y avait, hormis les points que j'ai développés dans mon rapport, que des options de stratégie industrielle. Répétez-nous aussi que le communiqué du groupe japonais est tombé en même temps que l'accord, comme pour le gêner, et qu'il aurait été maladroit d'informer les concurrents de ces orientations stratégiques. Vous balaiez ainsi toutes les critiques, même si je ne désespère pas de vous convaincre d'accepter les quatre amendements de la commission des finances. »

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Excellente intervention !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Oui, c'est tout à fait excellent, monsieur le rapporteur général !

Or, que vous a répondu M. le ministre ?

M. Robert Laucournet. Vous n'allez pas tout lire !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je le cite :

« Trois réflexions pour finir. Votre Haute Assemblée ne serait pas assez informée ? Il est vrai qu'il est difficile de transposer les réalités d'un accord industriel dans un débat parlementaire, mais je n'esquiverai pas le sujet. Cet accord de coopération est conclu entre deux entreprises privées, et que l'une soit étrangère ne change rien à l'affaire : quoique société nationale et société française, Renault est aussi digne d'être protégée que Volvo. Il est clair que certaines dispositions doivent rester rigoureusement confidentielles à l'égard de la concurrence étrangère ! Je vous laisse imaginer l'intense jubilation des Japonais s'ils pouvaient connaître notre stratégie d'investissement ! Eux ne font jamais le moindre cadeau » - Cela, nous le savons ! - « La quasi-totalité des dispositions de la lettre d'intentions a été communiquée aux membres du conseil d'administration et du comité central d'entreprise de Renault, ainsi qu'à votre rapporteur. En

divulguer la totalité serait contraire à l'intérêt national. Je vous certifie que les informations communiquées vous offrent tous les éléments pour juger de la pertinence du projet. »

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Eh bien voilà ! C.Q.F.D. !

Mme Marie-Claude Beaudeau. M. le ministre nous dit que la lettre d'intentions a été communiquée aux membres du conseil d'administration et qu'il ne veut pas la communiquer aux membres du Parlement !

M. le ministre évoquant hier certaines de nos interventions a parlé d'« écarts de langage », de « courtoisie ». Mais suspecter des parlementaires d'être de possibles délateurs de secrets industriels, n'est-ce pas pour le moins manquer de courtoisie à notre égard ?

Oui, monsieur le président, le Sénat doit pouvoir se réunir en comité secret pour débattre de ce projet de loi qui, mes chers collègues, sans la lettre d'intentions qui l'inspire, n'est qu'un texte tronqué.

Rejeter notre proposition, c'est jouer une mascarade parlementaire et accepter de légiférer dans les pires conditions.

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, je vous rappelle que nous avons demandé une suspension de séance !

M. le président. Mme Luc a demandé une suspension de séance que je n'ai pas acceptée.

Mme Hélène Luc. Consultez le Sénat !

M. le président. Soit ! Je consulte le Sénat sur cette demande de suspension.

(La suspension de séance n'est pas acceptée.)

Articles additionnels avant l'article 1^{er}

M. le président. Par amendement n° 75, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

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

M. Robert Vizet. Je demande la parole pour un rappel au règlement. *(Protestations sur les travées du R.P.R.)*

M. le président. Cela a déjà été fait. Il n'y aura pas de nouveau rappel au règlement !

M. Robert Vizet. Vous allez voir, monsieur le président.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, je persiste à demander la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Pour l'instant, la parole est à Mme Luc, pour défendre l'amendement n° 75.

M. Robert Vizet. Non, monsieur le président, j'entends faire un rappel au règlement fondé très précisément sur les articles 51, alinéa 1^{er}, 52, alinéa 1^{er}, 57, 63 et 64. Afin que chacun soit en mesure de saisir la portée de mon rappel au règlement, permettez-moi une lecture rapide des dispositions concernées.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Non !

M. Robert Vizet. Oui ! Cela vous fera d'ailleurs gagner du temps, monsieur le président, car ainsi...

M. Claude Estier. Si ce n'est pas du sabotage !

M. Robert Vizet. Non, ce n'est pas du sabotage ! C'est pour permettre à chacun ici de prendre ses responsabilités. *(Protestations sur les travées socialistes.)*

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

M. Jean Chérioux. Obstruction !

M. Robert Vizet. L'article 51...

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, c'est un rappel au règlement !

M. le président. Vous n'avez pas la parole ! C'est moi qui vous la retire !

M. Robert Vizet. Vous violez le règlement maintenant ! Je n'ai plus droit à la parole pour un rappel au règlement !

Mme Paulette Fost. Présidence partielle !

M. André-Georges Voisin. Coupez-lui le micro !

M. le président. Vous n'avez pas la parole, monsieur Vizet. Je vous l'ai retirée.

Madame Luc, l'amendement n° 75 est-il ou non défendu ?

M. Robert Laucournet. Il ne l'est pas !

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, M. Vizet est membre du bureau. Vous lui avez donné la parole pour un rappel au règlement. *(Non, non, sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, du R.D.E. ainsi que sur les travées socialistes.)* Il l'a commencé, vous l'avez interrompu !

Je le répète, M. Vizet est membre du bureau. Je vous demande de lui donner la parole. Il en a pour quelques minutes.

M. Robert Laucournet. Ce n'est pas parce qu'il est membre du bureau...

M. le président. Madame Luc, j'ai appelé en discussion l'amendement n° 75. Si vous continuez à m'empêcher de mener le débat, je vous rappellerai à l'ordre ! On ne peut pas continuer ainsi. *(Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées. - Protestations sur les travées communistes.)*

Mme Marie-Claude Beaudeau. C'est un rappel au règlement !

M. le président. C'est simple : si votre amendement n'est pas défendu, il tombe !

M. Pierre-Christian Taittinger. Effectivement !

Mme Hélène Luc. L'amendement ne tombera pas, il va être défendu.

M. le président. Eh bien, si vous voulez le défendre, faites-le !

Mme Hélène Luc. Je pense que les trois plus jeunes sénateurs du bureau de notre assemblée, MM. de Raincourt, Allouche et Gérard Larcher, trouveront dans ce débat des arguments pour rénover les méthodes de travail du Sénat. Leur groupe leur en fournit !

M. Robert Laucournet. C'est du sabotage !

Mme Hélène Luc. Monsieur Laucournet, je ne sais pas si vous avez une entreprise Renault dans votre département ; mais moi, j'en ai une *(Protestations sur les travées socialistes ainsi que sur celles du R.D.E., de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.P.R.)*, et ce matin nous étions avec les travailleurs de chez Renault et des P.T.T., devant le Sénat. *(Nouvelles protestations sur les mêmes travées.)*

M. Claude Estier. Peu nombreux !

M. Robert Laucournet. Ils brillaient par leur absence !

Mme Hélène Luc. En tout cas, il y avait des dizaines de C.R.S. mobilisés !

M. le président. Madame Luc, si vous ne défendez pas l'amendement, il devient sans objet.

Mme Hélène Luc. Je le défends. Le législateur, en 1945, avait clairement défini, comme nous l'avons vu, le rôle moteur du « social » dans la nationalisation. Mais les acquis ont été arrachés avec force par les salariés de la Régie, au prix de conflits sociaux qui ont joué un rôle de tout premier plan dans la vie sociale du pays. Ces luttes ont permis des conquêtes sociales importantes qui ont, par la suite, été étendues aux autres entreprises de notre pays. D'ailleurs, plusieurs sénateurs l'ont rappelé hier, y compris ceux d'autres groupes que le nôtre.

Les avancées ont été, entre autres, les troisième et quatrième semaines de congés payés, la mensualisation des salaires, les jours de congés supplémentaires en fonction de

l'ancienneté, le système de retraite complémentaire, les grandes grèves des O.S. des années 1970, les augmentations de salaires et la défense du pouvoir d'achat, les droits syndicaux et la démocratie à l'entreprise.

Longtemps « vitrine sociale de la France », Renault a été l'entreprise où les salariés ont contribué à la conquête des acquis sociaux. Or, avec ce projet de loi, la volonté est affirmée de faire de Renault « une entreprise comme les autres » - je cite *l'Usine nouvelle* du 24 septembre 1987 - et d'en finir avec « la vitrine sociale de la France ».

Les protocoles 1 et 2 de l'actuel accord d'entreprise reprennent, pour l'essentiel, l'accord conclu en 1982 ; ils présentent de nombreux avantages par rapport à la convention collective de la métallurgie. Il est donc primordial de préserver et d'améliorer les acquis sociaux, non seulement dans l'intérêt des travailleurs de chez Renault, mais aussi pour l'ensemble des salariés français.

Dans la mise en œuvre de la loi de démocratisation du secteur public, et plus généralement des lois de 1982 dites « Auroux », deux phases sont à observer.

La première phase concerne la période 1981-1983, qui est allée dans le bon sens. Cette période a été caractérisée, essentiellement chez Renault, par la mise en œuvre de droits nouveaux pour les salariés, correspondant à la fois à la loi de démocratisation du secteur public en 1983, aux lois Auroux de 1982 et à l'accord syndicats-direction sur le droit syndical signé en septembre 1983.

Les faits les plus significatifs de cette période sont les suivants : la réintégration de M. Certano, secrétaire général du syndicat C.G.T. de Renault Billancourt, licencié en 1980 ; l'application de la loi d'amnistie de 1981 ; la mise en place des groupes d'expression en 1982-1983, qui ont permis la réunion de plusieurs milliers de salariés dans leurs secteurs de travail ; l'instauration, dans certains établissements, de l'heure d'information syndicale ; l'amélioration des moyens de fonctionnement des comités d'entreprise et du comité consultatif d'entreprise avec la mise en œuvre du 0,2 p. 100 - budget activité économique - et la création d'une commission économique au C.C.E. avec accès à davantage d'informations ; la création d'un comité de groupe Renault.

Par ailleurs, les comités d'hygiène et de sécurité ont connu une augmentation du nombre des délégués, lesquels ont vu leur prérogatives accrues. En effet, comme le prévoit la loi, le nombre de délégués du personnel est augmenté, avec soixante heures de franchise au lieu de quinze, ce qui constitue un progrès.

Autres faits significatifs : l'élection d'administrateurs salariés au conseil d'administration ; la signature d'un contrat de solidarité permettant l'embauche de jeunes en contrepartie de départs en préretraite ; l'initiative Mides - mutations industrielles et dynamique sociale - qui doit permettre d'appréhender les mutations technologiques en cours et à venir ; l'accord d'entreprise de 1982, qui s'est traduit par un certain nombre d'améliorations importantes concernant, par exemple, la protection sociale et les congés spéciaux.

Il s'agit là d'un ensemble d'avancées importantes que l'on ne peut pas négliger ; cependant, le tableau de la situation est loin d'être idyllique et la direction en est souvent restée aux déclarations d'intention sur des dossiers importants, sans traduction concrète pour les salariés.

Toutefois, depuis 1984, s'est engagée une période qui fait de Renault un modèle de régression sociale. Cette évolution négative tourne bien évidemment le dos au statut issu de l'ordonnance de 1945, statut dans lequel - je le répète - le social était placé au centre et devait jouer un rôle moteur dans le développement de l'entreprise.

Si cette période devait être caractérisée d'une phrase chez Renault, ce serait : « rabougrissement économique et régression sociale ». Certes, la direction et les pouvoirs publics se heurtent, dans la mise en œuvre de leur stratégie, à la résistance des salariés soutenue par la C.G.T. qui, d'ailleurs, s'est renforcée dans la dernière période, lors des différentes élections professionnelles.

Ces dernières années sont caractérisées par une remise en cause systématique des acquis et des droits des salariés. Faire une distinction nette entre une entreprise nationale comme Renault et une entreprise privée devient un exercice difficile.

La mise en œuvre du rapport Dalle, commandé par le Président de la République, visait à mettre Renault au pas et à y appliquer un modèle de relations sociales à la japonaise,

fondé sur un consensus des partenaires sociaux, les syndicats acquiesçant à la fatalité de la crise, à la flexibilité, et acceptant sans broncher la stratégie de la direction.

La première traduction concrète du rapport Dalle chez Renault est, sans aucun doute, la volonté de M. Hanon d'imposer aux salariés un accord cadre programmant 10 000 suppressions d'emplois ! Ce projet fut mis en échec à l'issue d'une consultation du personnel - organisée par la C.G.T. - qui le rejeta massivement. Il s'ensuivit le limogeage de M. Hanon, M. le Président de la République déclarant s'occuper dorénavant du cas Renault !

Durant cette période, les mauvais coups contre les salariés et la C.G.T. se sont accumulés, remettant sérieusement en cause la loi de démocratisation du secteur public et entraînant une dégradation sans précédent des relations sociales dans cette entreprise.

On le voit, un examen rapide de la situation des relations sociales chez Renault, à partir des faits les plus significatifs et connus de tous, montre une détérioration inquiétante du climat social dans cette entreprise nationale qui fut longtemps présentée, grâce aux luttes persévérantes des salariés avec la C.G.T., comme une entreprise à la pointe du progrès social et symbole d'acquis historiques de la classe ouvrière.

Ainsi, une dimension essentielle de la politique industrielle réside-t-elle dans la mise en œuvre d'une politique sociale avancée, gage de mobilisation des salariés. Cette dimension, présente dans l'histoire de la Régie, doit figurer dans le projet de loi qui nous est présenté. C'est ce que nous proposons par notre amendement n° 75, que nous vous demandons d'adopter par scrutin public.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais, au début de cette séance, faire une déclaration assez courte, rassurez-vous, qui me permettra d'être encore plus bref dans la suite du débat.

La commission a déposé quatre amendements ; les 2 399 autres sont classables en trois séries.

J'ai écouté avec attention Mme Luc : j'ai le sentiment qu'elle a défendu aussi bien l'amendement n° 75 que l'amendement n° 76, mais c'est un autre problème !...

Mme Hélène Luc. Ne soyez pas impatient !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Cet amendement n° 75 appartient à une série qui a trait au rappel des missions de la Régie Renault. La commission des finances a émis, sur cette série, un avis défavorable parce que les missions traditionnelles de la Régie Renault sont définies dans l'exposé des motifs de l'ordonnance de 1945, lequel n'est pas abrogé par le présent projet de loi.

Par conséquent, la commission est défavorable à l'amendement n° 75.

L'amendement suivant, dont l'argumentaire a été évoqué par Mme Luc...

Mme Hélène Luc. Attendez !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Madame Luc, je vous ai écouté avec attention. Jusqu'à preuve du contraire, je n'ai pas d'instructions à recevoir de votre part ; laissez-moi donc remplir ma mission de rapporteur général !

Mme Hélène Luc. C'est le président qui préside !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La deuxième série, à laquelle appartient l'amendement n° 76 qui va suivre, regroupe les amendements traitant du statut du personnel de la Régie Renault, qui ne fait pas l'objet de ce présent projet de loi.

La commission des finances a émis un avis défavorable de principe. Pourquoi ? Parce que tout ce qui concerne le renouvellement de la convention collective, ainsi que les négociations collectives, relève de la compétence du chef d'entreprise et des salariés, par l'intermédiaire de leurs organisations syndicales.

Ce sujet n'est pas de la compétence du Parlement et l'immense majorité d'entre nous - je le sais, mes chers collègues - est attachée au principe de la négociation collective. Laissons ses acteurs la mener ; il ne serait pas sain que le Parlement intervienne.

Par conséquent, sur tous les amendements qui traiteront du statut du personnel et qui ressortissent à la négociation collective, la commission des finances a émis un avis défavorable, si bien que, quand ces amendements seront appelés en discussion, je dirai simplement : « défavorable », sans aucun autre commentaire.

Qu'il me soit permis d'ajouter qu'il serait bien dangereux, madame Luc - je suis surpris, d'ailleurs, que cette proposition émane du groupe communiste - de permettre au Parlement de traiter, dans la loi, de problèmes qui concernent les intérêts des salariés. En effet, il est beaucoup plus difficile - vous le savez - de réformer une loi que de permettre à des syndicats de faire librement leur travail au sein d'une entreprise. Par conséquent, cela irait contre leur intérêt. (*Protestations sur les travées communistes. - Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

Mme Paulette Fost. C'est à la loi de tracer le cadre !

Mme Hélène Luc. Le Parlement a le droit de garantir les acquis sociaux des travailleurs !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 75 ?

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il m'apparaît que la politique sociale de Renault est active et efficace. Il faut donc qu'elle continue à se dérouler normalement entre les partenaires sociaux, sans intervention particulière de la loi.

Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 75.

M. Robert Vizet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je trouve, tout d'abord, qu'il est singulier que le rapporteur général donne son avis sur un amendement qui n'a été ni appelé ni défendu !

Par ailleurs, en ce qui concerne les rapports entre la loi et les droits des salariés, je comprends que M. Chinaud puisse faire la différence. C'est pourquoi, d'ailleurs, pas plus à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, nous n'arrivons à faire voter un projet portant le montant du Smic à 6 500 francs ! (*Très bien ! sur les travées communistes.*)

Evidemment, nous ne sommes pas du même côté : nous sommes, nous, du côté des travailleurs... (*Protestations sur certaines travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*) de ceux qui produisent les richesses, y compris chez Renault !

M. René Ballayer. Ne nous faites pas rire !

M. Pierre-Christian Taittinger. Allez voir en Russie !

M. Robert Vizet. Monsieur le président, je voudrais, avant que ne commence la série des scrutins publics (*Sourires*), vous proposer que cela se déroule dans les meilleures conditions possibles, afin que chaque sénateur puisse prendre ses responsabilités.

Je ferai, d'abord, référence à l'article 51 du règlement du Sénat, qui précise :

« La présence, dans l'enceinte du palais, de la majorité absolue du nombre des membres composant le Sénat est nécessaire pour la validité des votes, sauf en matière de fixation de l'ordre du jour. »

Quant à l'article 52, il dispose :

« Les votes du Sénat sont émis à la majorité absolue des suffrages exprimés.

« Les sénateurs auxquels a été délégué le vote de l'un de leurs collègues doivent présenter au secrétaire placé près de l'urne l'accusé de réception de la notification par lequel le président du Sénat fait connaître l'accord du bureau sur les motifs de l'empêchement. » (*Murmures sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. Emmanuel Hamel. Vous sabotez la discussion !

Mme Hélène Luc. Ecoutez !

M. Robert Vizet. L'article 63, lui, prévoit : « Les sénateurs ne sont autorisés à déléguer leur droit de vote que dans les cas suivants :

« 1° Maladie, accident ou événement familial grave empêchant le parlementaire de se déplacer ;

« 2° Mission temporaire confiée par le Gouvernement ;

« 3° Service militaire accompli en temps de paix ou en temps de guerre ;

« 4° Participation aux travaux d'une assemblée internationale en vertu d'une désignation faite par le Sénat ;

« 5° En cas de session extraordinaire, absence de la métropole ;

« 6° En cas de force majeure, par décision du bureau du Sénat. »

L'article 64 précise :

« 1. - La délégation doit être écrite, signée et adressée par le délégant au délégué. Elle vaut pour les scrutins en séance publique et pour les votes en commission.

« 2. - Pour être valable, la délégation doit être notifiée au président du Sénat avant l'ouverture du scrutin ou du premier des scrutins auxquels l'intéressé ne peut prendre part. La notification doit indiquer le nom du sénateur appelé à voter au lieu et place du délégant, ainsi que le motif de l'empêchement, dont l'appréciation appartient au bureau. La délégation ainsi que sa notification doivent, en outre, indiquer la durée de l'empêchement. A défaut, la délégation est considérée comme faite pour une durée de huit jours. Sauf renouvellement dans ce délai, elle devient alors caduque à l'expiration de celui-ci.

« 3. - Le délégué est avisé, par le président, de la réception de la notification et de l'accord donné par le bureau.

« 4. - La délégation peut être retirée, dans les mêmes formes, au cours de sa période d'application.

« 5. - La délégation ne peut être transférée par le délégué à un autre sénateur.

« 6. - En cas d'urgence, la délégation et sa notification peuvent être faites par télégramme, sous réserve de confirmation immédiate dans les formes prévues ci-dessus. En ce cas, la délégation cesse d'avoir effet à l'expiration d'un délai de cinq jours francs à compter de la réception du télégramme si, dans ce délai, une lettre de confirmation signée du délégant n'a pas été reçue par le président du Sénat. »

M. Robert Laucournet. On sait lire !

M. Robert Vizet. « 7. - Les dispositions des alinéas 2 à 6 ci-dessus s'appliquent dans tous les cas, qu'il s'agisse de délégation de vote en matière de scrutins en séance publique ou de votes en commission. »

Les dispositions de notre règlement sont très claires. Je pense, notamment, à l'article 57, qui ne souffre aucune contestation. Avant d'examiner l'ensemble de ce projet de loi et de passer aux votes, j'aimerais savoir si les articles 63 et 64 sont respectés, monsieur le président.

J'indique au Sénat que, conformément à l'article 57 du règlement, qu'il m'appartient de respecter, surtout en tant que secrétaire du Sénat, comme chacun ici, avant de voter par scrutin public, « les sénateurs auxquels a été délégué le vote de l'un de leurs collègues doivent présenter au secrétaire placé près de l'urne l'accusé de réception de la notification par lequel le président du Sénat fait connaître l'accord du bureau sur les motifs de l'empêchement ».

Or, en tant que membre du bureau, j'affirme que celui-ci ne s'est pas réuni pour examiner les délégations de vote. Il est donc clair que le Sénat s'apprête à ne pas respecter les articles 57, 63 et 64 de notre règlement. Il est encore temps de respecter celui-ci et de réunir le bureau pendant une suspension de séance, car il s'agit d'un projet de loi trop important pour que nous laissions porter atteinte à notre règlement en matière de délégations de vote.

Aurai-je besoin d'évoquer la Constitution, en vertu de laquelle il ne peut y avoir de mandat impératif ?

M. le président. Monsieur Vizet, votre temps de parole est écoulé.

M. Robert Vizet. La décision de suspendre la séance, pour réunir le bureau à cet effet, vous appartient donc, monsieur le président.

M. le président. Je constate, monsieur Vizet, qu'il ne s'agit pas d'une explication de vote.

Mme Hélène Luc. Mais si !

M. le président. Je vous affirme que le scrutin se déroulera conformément à notre règlement, comme cela a toujours été le cas.

Mme Hélène Luc. Le règlement que M. Vizet a cité existe-t-il ?

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je vais mettre aux voix l'amendement n° 75, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

M. Roger Husson. Le groupe du R.P.R. ne participera pas au vote.

M. Etienne Dailly. Heureusement que d'autres vont y participer !

M. le président. Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Je souhaite que ce scrutin se déroule dans les conditions normales, car le groupe communiste cherche là, une fois de plus, à saboter le débat.

M. Emmanuel Hamel. Exactement !

Mme Hélène Luc. Ce que vous voulez faire de Renault, c'est mieux, peut-être !

M. le président. Il va donc être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 135 :

Nombre des votants	173
Nombre des suffrages exprimés	172
Majorité absolue des suffrages exprimés	87
Pour l'adoption	16
Contre	156

Le Sénat n'a pas adopté.

Rappel au règlement

M. Etienne Dailly. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Etienne Dailly. Je ferai simplement observer au groupe communiste qu'il n'y a, à ma connaissance, que huit de ses membres en séance, et qu'il vient d'exprimer seize votes pour.

Mme Hélène Luc. Combien êtes-vous sur vos trávées ?

M. Etienne Dailly. Par conséquent, le groupe communiste a quelque audace en procédant à de tels rappels au règlement, alors qu'il est le premier à le violer. *(Applaudissements sur certaines travées du R.D.E., sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.)*

M. Robert Vizet. C'est une question de proportion !

Articles additionnels avant l'article 1^{er} (suite)

M. le président. Par amendement, n° 76, M. Lederman, Mme Fost, M. Bécart, Mme Beaudeau, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

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

La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

M. Jacqueline Fraysse-Cazalis. Monsieur Dailly, d'une part, le groupe communiste est prêt à appliquer les dispositions qu'il vient d'énoncer.

M. Etienne Dailly. Ce n'est pas ce qu'il fait !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Ce n'est pas le groupe communiste qui a refusé leur application !

D'autre part, plusieurs membres de notre groupe sont actuellement en commission, ce qui, en effet, est anormal !

Mme Hélène Luc. C'est la commission des affaires économiques et du Plan qui est réunie.

Mme Paulette Fost. Pendant que nous discutons de Renault.

M. Etienne Dailly. Ils n'ont pas donné de délégation !

Mme Hélène Luc. Parfois, il vaut mieux se taire !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Parfois, le silence est d'or !

M. le président. Veuillez défendre l'amendement n° 76, madame Fraysse-Cazalis !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Par notre amendement n° 76, nous proposons d'insérer, avant l'article 1^{er}, un article additionnel ainsi rédigé :

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

Cet amendement a pour objet de garantir le statut du personnel de la Régie nationale des usines Renault. En effet, celui-ci ne doit pas être remis en cause, car la bonne marche de l'entreprise dépend, notamment, du degré de confort dans le travail pour le personnel.

Le statut actuellement en vigueur doit, par conséquent, être préservé. Le changement de statut que vous envisagez ne doit pas être un prétexte pour porter atteinte à la Régie nationale.

Il s'agit donc de créer les conditions pour que les avantages actuels consentis au personnel de la Régie Renault ne puissent, sous aucun prétexte et dans aucune forme, être remis en cause.

M. le ministre s'est montré très rassurant au sujet du maintien des avantages acquis. Nous y avons été sensibles. Toutefois, là encore, nous nous interrogeons, malgré ces affirmations, car M. Lévy a déclaré devant le conseil d'administration : « Qui dit changement du cadre juridique dit remise en cause du statut du personnel et des avantages qui s'y rattachent. »

Nous avons, en outre, en notre possession la lettre qui confirme ces propos et informe des vôtres, monsieur le ministre. Elle provient de M. Christian Minier, secrétaire du comité central d'entreprise de la Régie nationale des usines Renault.

M. Minier déclare, sur l'honneur, qu'au cours de la séance ordinaire des 18 et 19 avril 1990 - c'est donc très récent - à laquelle participait M. Lévy, président-directeur général de l'entreprise, M. Giraud, chef du personnel de la Régie Renault, a clairement annoncé l'intention de la direction générale de rediscuter des protocoles d'accord I et II, signés par toutes les organisations syndicales, le premier traitant des garanties sociales du personnel et le second de la prévoyance.

Cette rediscussion, ou retoilettage, ne pourrait se faire qu'après la modification du statut et devrait tendre à un alignement sur les conventions existantes, en l'occurrence celle de la métallurgie, qui, vous le savez, est en retrait par rapport au statut de la Régie.

La même rediscussion de l'accord d'entreprise s'engagerait dans le réseau commercial avec, comme objectif, l'alignement sur la convention collective des garages, elle aussi en retrait par rapport au statut de la Régie.

C'est donc bien la volonté affirmée, de l'aveu même de ses dirigeants, d'en finir avec la vitrine sociale de Renault et de réduire les avantages sociaux de ses salariés.

La Régie Renault transformée en société anonyme devra, aux termes de la loi, maintenir le statut du personnel, mais seulement pendant un an. A la suite de ce délai, le statut sera renégocié.

C'est ce que le chef du personnel a annoncé, lors du comité central d'entreprise des 18 et 19 avril, à l'occasion de la présentation du bilan. Il a notamment déclaré que « les deux premières parties de l'accord d'entreprise - il en compte

trois - qui énoncent les avantages sociaux, seront rediscutées avant la fin de l'année et après le changement de statut, pour aller vers un toilettage et une mise à niveau avec la convention collective de la métallurgie, ce qui est conforme à ce que m'a écrit M. Christian Minier.

Nous avons étudié attentivement une sorte de « comparatif », qui ressemble à ceux que l'on trouve dans nos rapports. Cette comparaison porte sur les indemnités de maladie, les indemnités de départ en retraite pour les différentes catégories de personnel, les autres avantages en cas de départ en retraite, les allocations pour décès, le capital décès ou invalidité, les congés supplémentaires d'ancienneté, la grosseesse, différents avantages consentis aux mères de famille, les congés spéciaux, les congés pour décès, les congés pour naissance.

Dans tous ces domaines, le comparatif est particulièrement éloquent ; j'en cite quelques exemples.

Dans le cas d'indemnités pour maladie, après trois mois d'ancienneté, il y a complément d'indemnisation par l'employeur Renault, tandis que, dans la convention collective, ce complément d'indemnisation n'est octroyé qu'après un an.

Pour les indemnités de départ à la retraite, s'il s'agit des E.T.A.M. - employés, techniciens et agents de maîtrise - ou des A.P.R., la personne qui prend sa retraite volontairement ou du fait de l'employeur dans les conditions prévues à l'article 103, au chapitre « Départ en retraite et dispositions générales » bénéficie d'une indemnité comprenant une indemnité égale à deux mois d'appointement pour les mensuels d'un coefficient inférieur à 290, à trois mois de traitement pour les mensuels d'un coefficient égal ou supérieur à 290, d'une indemnité de fin de carrière calculée à raison du cinquième de mois par année d'ancienneté, premier contrat, sur la base de l'horaire de référence de son secteur d'activité.

Je vous fais grâce des chiffres correspondants, qui figurent dans la convention collective et qui indiquent, par exemple, dix, quinze, vingt, vingt-cinq, trente, trente-cinq ans d'ancienneté pour n'octroyer qu'une indemnité d'un mois et demi, deux mois, deux mois et demi, trois mois, trois mois et demi, quatre mois.

Il y a là, de toute évidence, une différence considérable ; elle souligne l'importance des reculs des droits des salariés de Renault qui seraient opérés si de telles dispositions étaient mises en œuvre.

M. Robert Laucournet. La pendule !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. De plus, la convention collective de la métallurgie ne comprend aucune indemnité de fin de carrière, calculée à raison d'un cinquième de mois par année d'ancienneté, premier contrat.

Chez les ingénieurs et les cadres également, ceux qui prennent leur retraite, volontairement ou non, dans les conditions prévues par l'article que j'ai cité, bénéficient d'une indemnité de départ en retraite comprenant une indemnité égale à trois mois de rémunération et d'une indemnité de fin de carrière égale à un cinquième de traitement mensuel par année d'ancienneté, premier contrat, sous réserve que l'intéressé compte au moins cinq années d'ancienneté.

Nulle mesure comparable dans la convention de la métallurgie. Dans le cas de départ en retraite, le travailleur bénéficie de la carte « ancien Renault » et d'une indemnité spéciale pour départ volontaire entre soixante et soixante-cinq ans. Il bénéficie d'une rente complémentaire après le soixante-deuxième ou le soixante-troisième anniversaire ; une rente de réversion est accordée au conjoint survivant, et diverses dispositions sont prévues pour les femmes, les handicapés...

M. le président. Madame, je vous prie de conclure !

M. Etienne Dailly. Dix minutes de temps de parole !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Je vais conclure, monsieur le président.

Mme Hélène Luc. Quelle incohérence que de parler dans des conditions semblables !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Dix minutes, cela suffit !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Je regrette de n'avoir pu citer l'ensemble des exemples ; mais j'aurai l'occasion d'en reparler.

M. Robert Laucournet. Plus tard !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Je tenais à souligner à quel point les dispositions proposées ne sont pas conformes à l'intérêt des salariés de Renault. Aligner leur statut sur celui des salariés de la métallurgie impliquerait, pour eux, un recul considérable dans leurs avantages sociaux.

Selon nous, au contraire, il convient d'aligner le statut de l'ensemble des salariés de la métallurgie sur le statut le plus avancé.

M. le président. Je vous demande à nouveau de conclure, madame.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Notre démarche va donc en sens inverse de la vôtre !

Par ailleurs, compte tenu de l'importance de cet amendement...

M. le président. Cela suffit maintenant ! (*M. le président coupe le micro de l'orateur.*)

M. Marc Lauriol. Cela devient intolérable !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. ... je demande un scrutin public.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. J'ai précédemment expliqué de façon suffisante pourquoi la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le statut du personnel relève du droit du travail et des dispositions contractuelles ; il n'est ni utile ni souhaitable de faire intervenir la loi. Donc, avis défavorable du Gouvernement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 76.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Emmanuel Hamel. Il y a un argument supplémentaire pour voter contre l'amendement communiste : ce texte figerait la situation puisqu'il vise simplement à faire en sorte que le statut du personnel ne soit pas remis en cause.

Or nous pensons qu'à partir de la base actuelle...

Mme Marie-Claude Beaudeau. Il faut l'améliorer !

M. Emmanuel Hamel. ... d'autres progrès peuvent être accomplis !

Vous figez la situation ! Vous empêchez le progrès ! C'est un amendement de régression sociale. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

Mme Marie-Claude Beaudeau. Arrêtez les licenciements chez Renault !

Mme Hélène Luc. Ce n'était pas la peine de dire tout ce que vous avez dit hier soir, monsieur Hamel !

M. Emmanuel Hamel. Madame, je suis logique et je peux le prouver.

M. Louis Minetti. Je demande la parole pour explication de vote. (*Bruit.*)

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

M. Louis Minetti. J'aimerais que le brouhaha cesse, sinon on ne m'entendra pas. (*Exclamations.*)

M. Robert Vizet. Ce serait dommage !

M. Henri de Raincourt. On n'y perdra rien !

M. Louis Minetti. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la grave question qui oppose une fois de plus les communistes à l'ensemble des autres forces politiques du pays est toujours la question de fond de l'intérêt collectif dans l'essor du progrès social. Elle est inlassablement remise en jeu par la politique constante des pouvoirs publics à servir les intérêts privés en restreignant les besoins sociaux.

L'axe des dispositions du projet de loi qui vise à transformer le statut de la Régie Renault en société anonyme n'échappe ni à la poursuite de vos objectifs ni à notre détermination à nous y opposer.

Un projet qui aménage à terme la privatisation de l'industrie automobile nationale ne peut trouver de complaisance à nos yeux.

Les raisons profondes qui nous indignaient en 1987 restent entières en 1990 et nous trouvent inchangés dans notre résolution à en dénoncer les aspects pervers.

Dans une interview accordée, il y a quelques semaines, au journal *Les Echos*, le président-directeur général du groupe Renault confiait qu'il se félicitait du consensus allant du parti socialiste à la droite et l'extrême droite concernant l'accord Renault-Volvo. Il ajoutait que le parti communiste français était le seul à s'y opposer. C'est exact, mais il concluait que le parti communiste français était contre tout et rejetterait toute coopération. Mais « c'est tout faux », comme disent les pédagogues !

Face à la stratégie de déclin et de rabougrissement des capacités mise en œuvre par les différents gouvernements, les sénateurs communistes et apparentés, fidèles à leurs engagements de toujours, ont présenté force propositions pour relancer l'emploi, les activités industrielles et redonner à la nation les moyens d'une politique économique et sociale digne d'un grand pays.

En ce qui concerne l'industrie automobile française, nous avons avancé des solutions parfaitement réalisables, fondées sur des accords de coopérations véritables, et franco-françaises en premier lieu.

Nous n'avons jamais cessé de proposer et d'agir pour le développement de la coopération dans le groupe Renault, entre les divers secteurs d'activité - productions, études, méthodes, gestion - qu'il s'agisse de l'automobile, du poids lourd ou du machinisme agricole. De plus, nous avons toujours considéré que la coopération franco-française, entre Renault et Peugeot notamment, mais aussi avec d'autres constructeurs et les équipementiers, était indispensable.

C'est parce que nous sommes pour des coopérations mutuellement avantageuses, établies sur la base de l'intérêt des salariés, de notre peuple, de notre pays, que nous refusons l'accord Renault-Volvo, qui s'inscrit dans la voie de l'abandon national.

Il ne vise pas au développement de Renault. Il intervient après l'annonce de la fermeture de Billancourt, de la suppression de 5 000 emplois par an, de la réduction des capacités de production, conformément au diktat de la Commission de Bruxelles.

La décision du Gouvernement d'engager la privatisation de la Régie Renault, en mettant en pièces son statut, constitue une attaque extrêmement grave contre le potentiel industriel de la France.

Coopérer suppose d'exister et de développer nos atouts. Personne ne nous convaincra que l'on prépare l'avenir, que l'on s'oppose aux appétits japonais ou américains sur les décombres d'existences brisées, de capacités de production liquidées, d'emplois supprimés.

Oui, effectivement, comme le dit le P.-D.G. de Renault, le parti communiste français a des ambitions, des propositions pour Renault, pour répondre aux besoins de la France dans le domaine de l'automobile et du poids lourd et pour faire front à la domination étrangère.

Augmenter les salaires, créer des emplois, accroître le potentiel humain et technologique, la formation et la qualification, c'est renforcer Renault, c'est assurer la production française et regagner une efficacité économique et sociale.

Vous voyez, nous ne sommes pas « contre tout », comme il convient à la politique du Gouvernement auquel vous participez de nous faire apparaître, monsieur le ministre.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Minetti. (*M. le président coupe le micro à l'orateur.*)

M. Louis Minetti. Nous sommes résolument attachés aux véritables principes de la gauche...

Mme Hélène Luc. Micro !

M. Louis Minetti. Je terminerai si vous me rendez le micro, monsieur le président ! (*M. le président rétablit le micro à l'orateur.*)

... aux principes qui condamnent, en tout premier lieu, le détournement des biens publics et leur mise à disposition au service du grand patronat.

Voilà une mise au point qui se devait d'être faite. Je vous remercie de votre attention. (*Murmures.*)

M. Marcel Rudloff. M. Minetti n'a même pas dit s'il était pour l'amendement !

Mme Hélène Luc. Ne tournez pas tout en dérision ! Vous avez tort. C'est trop sérieux.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 76, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

Mme Hélène Luc. Pourquoi ne pas essayer de trouver un autre secrétaire que M. Vizet ? Il doit bien s'en trouver un.

M. Henri de Raincourt. Mais nous sommes là, madame Luc !

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 136 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme Hélène Luc. C'est bien dommage !

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 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et 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 des sociétés 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 société anonyme sont ceux de la Régie nationale des usines Renault. Les contrats en cours restent en vigueur. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je rappelle simplement à la Haute Assemblée que l'article 1^{er}, qui aurait d'ailleurs pu être l'article unique du projet de loi - mais ne reprenons pas la discussion générale - est effectivement l'article essentiel.

Mes chers collègues, en commission des finances, une majorité d'entre nous a bien voulu soutenir la position que j'avais alors présentée.

Faisant de Renault une société anonyme, cet article est le pivot du projet de loi.

Nous avons décidé de ne pas engager d'autre débat, de ne pas évoquer d'autres espérances, de ne pas faire état d'un autre avenir pour la Régie nationale des usines Renault.

Nous avons décidé, en dehors de toute idéologie, de faire un pas en fonction de celui que le Gouvernement acceptait de faire pour l'évolution du statut de la Régie. Aussi, mes chers collègues, la commission des finances, qui sera amenée à présenter un amendement sur cet article, a souhaité, comme son rapporteur, que cet article 1^{er} soit adopté.

Je tenais dès à présent à faire cette intervention en faveur dudit article.

M. le président. La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Monsieur le ministre, l'article 1^{er} de votre projet de loi tire un trait sur quarante-cinq ans de l'histoire de la Régie. Désormais, la Régie nationale des usines Renault devrait, selon vous, devenir une société anonyme.

Examinons, en premier lieu, la portée de cette transformation.

La Régie Renault a été instituée par l'article 7 de l'ordonnance du 16 janvier 1945. Je vous prie de m'excuser de vous en donner lecture, mais cela me paraît nécessaire pour que le Sénat se détermine en toute connaissance de cause.

L'article 7 de cette ordonnance dispose : « Il est institué, sous le nom de Régie nationale des usines Renault, un établissement de caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous l'autorité et le contrôle du ministre de la production industrielle.

« La Régie nationale des usines Renault a pour objet de continuer, dans l'intérêt exclusif de la nation, l'exploitation de la société dissoute, de gérer et d'exploiter les différents biens, droits et participations dévolus à la Régie par le titre 1^{er}, et, d'une manière générale, d'assurer le développement, dans l'intérêt national de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié. »

La seule lecture de cet article donne immédiatement la dimension et l'objectif essentiel de votre projet de loi, à savoir renoncer à voir Renault servir l'intérêt national.

Faut-il, monsieur le ministre, comme je l'indiquais hier, que votre projet de loi soit impopulaire pour que vous utilisiez tous les moyens pour rejeter le débat démocratique : l'utilisation du 49-3, à l'Assemblée nationale, et la remise en cause du droit d'amendement des parlementaires, ici même.

M. André-Georges Voisin. Il y a quand même 2 400 amendements !

Mme Paulette Fost. Monsieur le ministre, votre objectif est tellement invouable que M. le Premier ministre, pour éviter que toute la clarté soit faite sur ce texte, a interrompu autoritairement l'examen de celui-ci par le recours au 49-3 et que la communication du texte intégral de la lettre d'intention, dans laquelle est consigné l'accord Renault-Volvo, nous est refusée. Si cet accord est aussi excellent que l'affirment ses auteurs, pourquoi faudrait-il le cacher ?

En vérité, ce texte est une étape d'un processus de renoncement national que vous et vos prédécesseurs, monsieur le ministre, avez engagé depuis plusieurs années concernant Renault.

Au nom de l'Europe des capitaux, en mettant l'industrie nationale au service des seuls intérêts financiers privés et, de surcroît, étrangers, vous renoncez délibérément à l'avenir d'une industrie automobile française, au mépris de tous ceux qui en vivent.

C'est ce qui vous fait supprimer la mission dont l'entreprise nationale était investie. Vous vous attaquez à sa capacité de procéder à des réformes hardies, de doter la France d'une industrie automobile puissante et moderne en exerçant un rôle social d'avant-garde et en encourageant tous les salariés à aller dans le sens de la lutte pour le progrès.

Ainsi, je me dois de citer le propos que vous avez tenu devant la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale et qui figure dans le rapport de M. Gaston Rimareix : « L'accord n'aura pas de conséquence directe sur l'emploi et ne modifiera pas les plans de réduction des effectifs et de fermeture de Billancourt adoptés antérieurement. »

Autrement dit, cet accord est excellent, car Renault va continuer à jeter à la rue des travailleurs !

En vérité, l'attitude du Gouvernement, celui d'aujourd'hui comme celui d'hier, exprime la soumission aux demandes de la Commission européenne : Bruxelles a demandé la réduction des emplois et des capacités de production de Renault : c'est chose faite ; Bruxelles a demandé la fermeture du site de Billancourt : c'est annoncé ; Bruxelles a demandé que Renault rembourse à l'Etat une part des douze milliards de francs de désendettement versés en 1988 : c'est accepté ; Bruxelles a demandé le changement de statut de Renault : c'est l'objet de votre projet de loi !

Vous tentez, monsieur le ministre, de justifier l'accord Renault-Volvo par l'expérience industrielle qui, selon vous, montrerait qu'il est indispensable d'ancrer les coopérations sur des échanges de participation.

M. le président. Je vous prie de conclure, madame Fost.

Mme Paulette Fost. Je conclus, monsieur le président.

Cela est faux, et vous le savez bien : Renault et Volvo n'ont pas besoin du démantèlement du statut pour coopérer, puisqu'ils le font déjà depuis vingt-cinq ans ; Renault a par ailleurs réalisé de bons exemples de coopération : non seulement avec Chausson, pour les véhicules utilitaires, mais aussi avec Matra, pour l'espace, avec Peugeot, l'Etat apportant une participation, pour l'étude d'un moteur propre. Nous pourrions encore en citer d'autres.

Tout cela montre bien que la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme ne vise nullement à permettre des coopérations mutuellement avantageuses avec d'autres constructeurs ; c'est un acte de renoncement national, de renoncement industriel auquel les sénateurs communistes et apparentés sont fermement opposés.

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Robert Laucournet. Mon rappel au règlement se fonde sur les deux premiers alinéas de l'article 38, dont je vais d'ailleurs - nous n'en sommes pas à trente secondes près ! - vous donner lecture :

« 1. - Lorsqu'au moins deux orateurs d'avis contraire sont intervenus dans la discussion générale, » - c'est le cas, puisque M. le rapporteur général et un représentant du groupe communiste sont intervenus - « sur l'ensemble d'un article ou dans les explications de vote portant sur un amendement, un article ou l'ensemble du texte en discussion, le Président ou tout membre du Sénat peut proposer la clôture de cette discussion.

« 2. - Lorsque la demande de clôture concerne la discussion d'un article ou les explications de vote autres que celles portant sur l'ensemble du texte, elle n'ouvre droit à aucun débat. » (*Vives protestations sur les travées communistes.*)

Mme Hélène Luc. Ça, alors !

M. Robert Laucournet. J'ai l'honneur, en conséquence,...

Mme Hélène Luc. Ce n'est pas vrai !

M. Robert Laucournet. ... de demander la clôture de la discussion sur l'article 1^{er}.

Mme Marie-Claude Beaudeau. C'est scandaleux !

M. Jean Garcia. Le groupe socialiste n'a, alors, pas à s'exprimer !

M. le président. Je suis donc saisi par M. Laucournet d'une demande d'application de l'article 38, alinéas 1 et 2, du règlement, dont je rappelle les termes :

« 1. - Lorsqu'au moins deux orateurs d'avis contraire sont intervenus dans la discussion générale, sur l'ensemble d'un article ou dans les explications de vote portant sur un amendement, un article ou l'ensemble du texte en discussion, le président ou tout membre du Sénat peut proposer la clôture de cette discussion.

« 2. - Lorsque la demande de clôture concerne la discussion d'un article ou les explications de vote autres que celles portant sur l'ensemble du texte, elle n'ouvre droit à aucun débat. »

Je consulte le Sénat sur la clôture de la discussion sur l'article 1^{er}.

La clôture est ordonnée.

M. Robert Vizet. Vive la démocratie parlementaire !

M. Robert Laucournet. Vive le sabotage !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Vous n'êtes pas fiers !

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Article 1^{er} (suite)

M. le président. Par amendement n° 7, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Frayssé-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 1^{er}.

Mme Hélène Luc. Je constate que vous économisez du temps, monsieur le président. Laissez-moi la parole pour m'expliquer sur ce qui vient d'être proposé et adopté par...

M. le président. Madame Luc, la discussion est close !

Mme Hélène Luc. A l'Assemblée nationale,...

M. le président. Laissez-moi parler !

M. Robert Laucournet. Nous sommes non pas à l'Assemblée nationale, mais au Sénat !

M. le président. « Lorsque la demande de clôture... »

Mme Hélène Luc. Le Parlement français, c'est un ensemble ! A l'Assemblée nationale, ... (*Mme Luc essayant de poursuivre son intervention, M. le président lui coupe le micro.*)

M. le président. « ... concerne la discussion d'un article, elle n'ouvre droit à aucun débat. »

Je ne peux donc pas vous donner la parole, madame Luc !

Mme Hélène Luc. C'est un rappel au règlement : je n'ouvre pas de débat !

Mme Marie-Claude Beaudeau. C'est un rappel au règlement ; ce n'est pas la discussion d'un amendement !

M. André-Georges Voisin. Il n'y a pas de débat !

M. le président. L'amendement n° 7 est-il défendu ?
S'il ne l'est pas, il va tomber !

Mme Hélène Luc. C'est l'autoritarisme le plus complet !

M. le président. C'est comme cela !

Mme Hélène Luc. Il n'empêche que les Français sauront qu'à l'Assemblée nationale on utilise l'article 49-3 et qu'au Sénat le groupe socialiste se rend complice de ce que fait la droite sénatoriale. Je trouve cela vraiment inadmissible.

Mme Paulette Fost. Très bien !

M. Robert Pontillon. Vous avez été complices de la droite !

M. le président. Monsieur Garcia, défendez-vous l'amendement n° 7 ?

M. Jean Garcia. Oui, monsieur le président ; mais j'attendais que Mme Luc ait terminé !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Pontillon, il a pourtant Bifancourt dans son département !

M. Robert Pontillon. Madame Beaudeau, vous êtes à Sarcelles ?

Mme Marie-Claude Beaudeau. Oui, et j'en suis fière !

M. Robert Pontillon. A Sarcelles, le résultat est joli ! Il est beau !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Nous, nous défendons les Sarcellois et les travailleurs de Renault.

M. Jean Garcia. Absolument !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Vous n'en faites pas autant, monsieur Pontillon !

M. Robert Pontillon. Après ce qui s'est passé à Sarcelles avec les socialistes, vous pouvez être fière !

M. le président. Laissez parler M. Garcia, je vous prie !

M. Jean Garcia. Opposés au projet de loi, les sénateurs communistes et apparenté proposent de supprimer l'article 1^{er} du projet de loi, qui est l'article essentiel du texte.

C'est un problème de fond que soulève le projet de loi, notamment l'article 1^{er}. Bien évidemment, ces dispositions ne peuvent échapper aux sénateurs communistes et apparenté.

L'allégeance du Gouvernement aux ordres de Bruxelles condamne le secteur public dans son ensemble et, une fois encore, met en exergue la perte de notre indépendance nationale.

Les textes européens semblaient devoir respecter la neutralité, s'agissant de la propriété publique ou privée des entreprises. Il n'en est rien et ce n'est pas pour nous surprendre.

La Régie dérange, comme dérangeant les entreprises publiques, au sein d'une Europe du capital, plus préoccupée de servir le grand capital financier que les intérêts des habitants de notre pays.

Avec les dispositions contenues dans le projet de loi, monsieur le ministre, vous détournez les productions d'un établissement industriel national, qui sont indispensables à notre économie.

Sous couvert de sa modernisation, vous enclenchez un processus qui anticipe l'avenir de l'industrie automobile française sous les augures les plus sombres.

La Régie bientôt cotée en Bourse ! Ce qui était inimaginable hier encore va devenir possible,...

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Ce sera plus intéressant pour les salariés !

M. Jean Garcia. ... parce que Bruxelles en a décidé ainsi et que votre projet de loi va le permettre, par le changement de statut de l'établissement public et sa transformation en société anonyme.

Vous pensez avoir créé l'illusion en conservant à Renault son nom de Régie nationale. Mais nous ne sommes pas dupes de l'objectif de cette concession.

En autorisant Renault à émettre des certificats d'investissement, le projet de loi conteste déjà le label de prestige que vous lui concédez. A qui donc voulez-vous donner le change, monsieur le ministre ? Chacun sait que les certificats d'investissement ont permis, en France, de résoudre le casse-tête du renforcement des fonds propres des entreprises publiques, par appel aux marchés financiers.

Vous ouvrez la porte de la Régie au boursicotage en vous libérant des obligations que vous lui devez.

Soyons clairs : vous êtes déterminé à mettre fin aux productions industrielles nationales et à faire en sorte que les années quatre-vingt-dix ouvrent l'ère des concentrations industrielles à l'échelle mondiale.

En 1987, il était aussi question de la dévitalisation du secteur automobile national ; mais, à cette époque, nous n'étions pas la seule formation politique à défendre les biens publics et les intérêts de notre peuple.

Autres temps, autres mœurs : une partie de ceux qui condamnaient ces orientations sont aujourd'hui les artisans de la casse de la Régie. Nous nous honorons de notre constance politique et idéologique.

Votre projet de capitulation sonne la charge contre l'abrogation de l'ordonnance n° 45-68 de janvier 1945, qui unissait étroitement la politique industrielle à la politique sociale.

Vous vous apprêtez, monsieur le ministre, à abandonner les devoirs de l'Etat. Vous vous en défendez en arguant la détention par l'Etat de 75 p. 100 du capital.

C'est prendre, vous l'avouerez, quelques fantaisies avec la réalité. En effet, c'est oublier un peu vite la clause de l'article 3, qui vise à déposséder l'Etat de l'exercice de son contrôle.

Monsieur le ministre, votre décision de transférer les pouvoirs d'Etat aux banques et aux assurances nationalisées est tout à fait conforme aux lois du capital ; chacun sait que ces dernières n'ont pas changé leur stratégie parce qu'elles ont changé de statut : elles s'imbriquent aux pools bancaires multinationaux et continuent à jouer un rôle important dans le financement de l'accumulation des principaux groupes monopolistes transnationaux.

Nul n'ignore que ces cohabitations finissent, à terme, par dissoudre les productions destinées à l'intérêt collectif.

Le prétendre est particulièrement scandaleux. Faire semblant d'y croire, c'est faire preuve d'une félonie inacceptable.

Les sénateurs communistes et apparenté, conscients des dangers que comporte l'article 1^{er}, vous proposent sa suppression et demandent un scrutin public.

Je vous remercie de l'attention que vous m'avez réservée, mes chers collègues.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable. Je me suis exprimé suffisamment sur ces amendements tout à l'heure et je n'y reviens donc pas.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. L'article 1^{er} est une pièce essentielle du projet de loi. Par conséquent, sa suppression ne peut être acceptée par le Gouvernement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 7.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Transformer la Régie nationale des usines Renault en société anonyme : tel est l'objet de l'article 1^{er}, dont l'extrême gravité justifie notre amendement.

Il serait parfaitement illusoire de croire que le quatrième alinéa de cet article offre une quelconque garantie de la préservation des missions de la Régie : « Les biens, droits et obligations de la société anonyme sont ceux de la Régie nationale des usines Renault. » Vous conviendrez que cette précision n'a aucune portée quant aux missions de la Régie telles qu'elles sont définies par l'ordonnance de 1945, puisque les dispositions relatives à cette définition sont abrogées par l'article 6 du projet.

Il est également indiqué, dans le quatrième alinéa : « Les contrats en cours restent en vigueur. » Affirmer cela n'apporte, là encore, aucune garantie. Les salariés des fournisseurs de Renault, en particulier, ont tout à craindre de la future politique née de l'accord Renault-Volvo.

D'ailleurs, M. Lévy annonce déjà des économies d'échelle substantielles dans tous les domaines.

En vérité, ce démantèlement du statut de la Régie repose sur un objectif bien précis : livrer cette entreprise aux intérêts financiers privés. La politique industrielle mise en œuvre ces dernières années par les gouvernements successifs et par le P.-D.G. actuel a déjà fortement fait dériver Renault en ce sens. C'est une politique de déclin, de rabougrissement, dont le bilan est d'ores et déjà très lourd.

Ainsi, trente-sept entreprises de pointe parmi les plus performantes ont été bradées en trois ans ; les capacités de production de la Régie ont diminué de 16 p. 100 au cours des cinq dernières années, alors même que les marchés français et européen se développaient.

Les positions commerciales de la Régie nationale ont connu un recul considérable : de 40,5 p. 100 du marché intérieur français en 1980, Renault est passé à 29 p. 100 en 1989. En Europe, la Régie a rétrogradé de la première à la dernière place des six grands constructeurs européens, son taux de pénétration passant de 14 p. 100 à 10,3 p. 100 en 1989.

Parallèlement, on assiste à la saignée du potentiel humain : en cinq ans, près de 30 000 salariés du groupe ont été jetés à la rue. Toute une expérience, un savoir-faire important, a ainsi été sacrifié, pour le plus grand bénéfice des concurrents étrangers.

Quant au pouvoir d'achat, il a reculé de 3,5 p. 100 depuis 1982. Le développement de l'individualisation des salaires a remplacé une véritable négociation de la politique salariale avec les organisations syndicales, traduisant concrètement l'ambition affichée par MM. Lévy et Praderie de briser à tout prix la vitrine sociale de Renault.

Cette stratégie d'affaiblissement est désormais passée à une vitesse supérieure avec la recherche systématique d'alliances tous azimuts avec d'autres constructeurs sur des organes ou des véhicules complets, qui tendent à faire de la Régie un simple « assemblage », dépendant de groupes étrangers pour les composants les plus décisifs.

Si le bilan de la politique industrielle et sociale de la Régie Renault est aussi lourd, c'est non parce que l'ordonnance de 1945 est périmée mais, au contraire, parce que la stratégie qui est mise en œuvre depuis plusieurs années est en totale contradiction avec les missions qui lui furent assignées en 1945. Aujourd'hui, avec ce texte, qui tend à permettre l'entrée de capitaux privés dans Renault, il nous est proposé de renoncer à ces missions.

Les sénateurs communistes et apparentés ne souscriront pas à cette démarche car d'autres choix s'offrent et sont tout à fait réalisables, pour peu que le Gouvernement ait la volonté de prendre en compte les besoins des salariés de Renault et de la population du pays ; ce ne sont pas, à l'évidence, ceux

des financiers et des affairistes qui ne cherchent, au contraire, qu'à faire de Renault un instrument de profit maximum.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les raisons pour lesquelles le groupe communiste votera l'amendement présenté par mon ami Jean Garcia. Il invite le Sénat à le suivre car, avec ce vote, il y va de l'intérêt national. *(Très bien ! sur les travées communistes.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 137 :

Nombre des votants	107
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Mme Hélène Luc. Il y en a seize qui sont fidèles !

M. le président. Par amendement n° 8, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Fraysse-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer les deux premiers alinéas de l'article 1^{er}.

La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il s'agit, par cet amendement, de supprimer les deux premiers alinéas de l'article 1^{er}, dont le véritable objet est d'engager une privatisation rampante de la Régie nationale des usines Renault.

Je rappelle le contenu de ces deux alinéas : « 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 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public et 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 des sociétés et, au plus tard, dans le délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi. »

Je vous rappelle également, mes chers collègues, que l'article 1^{er} de l'ordonnance de 1945, qui organisait la rupture avec le passé, était rédigé ainsi : « La société anonyme des usines Renault est dissoute ».

« Le gouvernement de la Libération transforme la société anonyme des usines Renault en régie nationale. L'actuel gouvernement transforme la Régie nationale des usines Renault en société anonyme. » Ces propos de M. Philippe Bassinet, député socialiste des Hauts-de-Seine, commentant, le 12 décembre 1987, l'intitulé du projet de loi Madelin discuté alors, conservent aujourd'hui leur valeur et symbolisent pleinement la capacité des parlementaires socialistes de dire blanc un jour et noir un autre jour !

M. Bassinet déclarait encore, s'adressant aux ministres de M. Chirac : « Que vous n'iez l'œuvre du Conseil national de la Résistance et du gouvernement de la Libération est à proprement parler choquant ! »

Il poursuivait : « Cette ordonnance que vous nous proposez d'abroger en grande partie était signée - faut-il le rappeler ? - par Charles de Gaulle, Robert Lacoste, Pierre Mendès France, Alexandre Parodi et René Pleven. »

« Il y a là une volonté inquiétante, obstinée, que nous avons déjà rencontrée au moment de la loi de privatisation, de revenir sur les réalisations de la Résistance et sur ce qui a permis le développement et le redressement du pays au cours des quarante dernières années. »

Comment M. Bassinet, qui s'exprimait là au nom du groupe des députés socialistes, et vous-mêmes, messieurs les sénateurs socialistes, pouvez-vous justifier un tel changement de discours et d'attitude en moins de trois ans ?

Cette conception de la politique, qui écarte toute fidélité aux principes, est dangereuse pour la démocratie, génératrice de désillusions et de haine à l'égard du Parlement dans son ensemble.

Les parlementaires communistes n'ont, eux, pas changé d'opinion. Ils considèrent toujours que le statut actuel de la Régie Renault lui permet de sortir des difficultés et de rendre à notre pays l'entreprise automobile Renault telle qu'elle existait.

Renault, en trente-cinq ans, est devenue un groupe de dimension internationale. Or la transformation envisagée au travers du présent projet de loi confirme que le Gouvernement baisse la garde face aux grandes multinationales et face au secteur privé.

A ce propos, nous aurons maintes fois l'occasion, monsieur le ministre, de revenir sur la possibilité ouverte par le projet - là, il s'agit vraiment d'une privatisation larvée - de conférer à l'Etat 75 p. 100 des droits de vote « de manière directe ou indirecte ». Les actionnaires privés pourront, de toute évidence, obtenir une part des droits de vote par le biais de ces dispositions.

Les sénateurs communistes et apparenté rejettent une telle perspective.

C'est pour cette raison que je vous propose, au nom du groupe communiste, mes chers collègues, de refuser le retour au statut de société anonyme qui prévalait avant 1945, en adoptant notre amendement n° 8 par scrutin public, afin que les responsabilités de chacun soient clairement établies dans cette affaire.

Mme Paulette Fost et M. Charles Lederman. Très bien !

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 8.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Puisque j'ai la parole, j'en profiterai tout d'abord pour dire à M. Pontillon, qui m'a interpellée tout à l'heure au sujet de Sarcelles, que la gauche aurait pu gagner dans cette ville, en mars 1989 (*Exclamations et rires sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*) si le Gouvernement Rocard, les députés et les sénateurs socialistes faisaient une politique de gauche et répondaient aux besoins des Sarcellois en matière de pouvoir d'achat, de logement, d'école et de santé.

M. le président. Ce n'est pas une explication de vote !

Mme Hélène Luc. Elle répond !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je réponds car on m'a mise en cause, monsieur le président.

Tout à l'heure, je n'ai pas voulu interrompre le débat, mais je suis bien obligée de me défendre car j'ai été interpellée personnellement. Je veux dire à M. Pontillon - je regrette qu'il ait quitté l'hémicycle - que ce sont les méfaits de la politique conduite...

M. Henri de Raincourt. Mais pourquoi votez-vous avec lui ?

M. le président. Je vous en prie, madame Beaudeau, revenez à votre explication de vote.

Mme Marie-Claude Beaudeau. J'y reviens. En fait, ce que je dis à M. Pontillon concernant les méfaits de la politique du Gouvernement Rocard...

Plusieurs sénateurs sur les travées de l'U.R.E.I. Censurez-le !

Mme Marie-Claude Beaudeau. ... n'est pas éloigné du débat que nous avons aujourd'hui sur le statut de Renault.

Mme Paulette Fost. Très bien !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le ministre, si vous n'aviez pas eu l'intention de tromper les Français, vous auriez dû intituler l'article 1^{er} du projet de loi : « Privatisation de la Régie nationale des usines Renault et renoncement aux missions qui lui ont été assignées en 1945 ».

En effet, en renonçant au statut de Renault, vous renoncez délibérément à chacun des objectifs qui lui ont été fixés à la Libération et que la Régie s'est d'ailleurs montrée à même de remplir dans les années qui suivirent. Examinons ces objectifs.

M. Henri de Raincourt. Ce n'est pas la peine !

Mme Marie-Claude Beaudeau. S'agissant tout d'abord de la maîtrise industrielle et technologique, la diversification des activités et la construction d'une véritable filière automobile ont été un atout fondamental de la Régie. C'est ainsi que Renault s'est orientée vers la production de biens d'équipement pour ses propres besoins et s'est lancée dans la production, que je qualifierai « de masse », de véhicules populaires.

M. Henri de Raincourt. « Populaires ! » (*Sourires sur les travées de l'U.R.E.I.*)

Mme Marie-Claude Beaudeau. C'est ainsi qu'elle s'est très rapidement orientée vers le machinisme agricole et les poids lourds, développant, à cet effet, de nouveaux sites de production.

Je constate que les termes « véhicules populaires » font rire certains de nos collègues, et je le regrette.

Mme Paulette Fost. Cela a été le cas en commission également.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Dans les années 1947-1950,...

M. Henri de Raincourt. Je n'étais pas né !

Mme Marie-Claude Beaudeau. ... qui pouvait se payer un véhicule ? Aviez-vous à ce moment-là une 4 CV, messieurs de la droite ?

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Eh oui !

Mme Marie-Claude Beaudeau. De nombreuses personnes issues des milieux populaires ne pouvaient s'acheter qu'une 4 CV.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Eh oui !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Vous ne devriez donc pas en rire.

C'est en ce sens que nous parlons de production de véhicules populaires.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Il y avait aussi des 2 CV !

M. le président. Madame Beaudeau, restez dans le cadre de votre explication de vote !

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, faites taire ceux qui interrompent Mme Beaudeau !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Monsieur le président, j'entends rire certains de mes collègues à propos de sujets très importants. Permettez-moi au moins de relever ces rires qui sont tout à fait injurieux pour la grande majorité des Français qui ont roulé en 4 CV ! (*Exclamations sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

Plusieurs sénateurs sur les travées de l'U.R.E.I. Mais oui, mais oui !

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Moi, je n'avais qu'une 2 CV !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Cette maîtrise industrielle et technologique qui a caractérisé le développement de Renault a eu un effet d'entraînement tout à fait incontestable

pour les coopérations : sur le plan national, pour la coopération avec l'autre constructeur français, P.S.A., qui a conduit à la création de filiales communes, mais aussi avec d'autres types d'industries, et, à l'échelle internationale, dans les années 1960-1970, pour une politique de coopération et d'implantation à l'étranger.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. En Roumanie !

M. Marcel Lucotte. Aux Etats-Unis !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Pardon ? Si vous voulez m'interrompre, mes chers collègues, je veux bien débattre avec vous.

MM. Marcel Lucotte et Henri de Raincourt. Pas nous ! *(Rires.)*

M. le président. Je ne tolérerai pas ce genre de débat !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Mais, monsieur le président, mes collègues m'interrompent.

M. le président. Ne prenez pas ce prétexte, madame !

Mme Hélène Luc. Faites donc régner l'ordre et la discipline, monsieur le président !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je ne prends aucun prétexte, monsieur le président. On m'interrompt et je suis prête à débattre.

J'en arrive à mon deuxième point : la satisfaction des besoins des consommateurs et du personnel.

La vocation de Renault à produire des véhicules populaires de qualité s'est affirmée, dès 1947, avec le lancement des 4 CV, puis, dans les années 1960, avec celui de la R 4. Il est d'ailleurs tout à fait significatif que Renault se soit installée, au cours de cette période, en tête du marché national pour s'y maintenir jusqu'en 1984, grâce au remarquable effet d'entraînement qu'ont eu les véhicules populaires.

Le rôle moteur du « social » dans la nationalisation était tout à fait explicite dans l'ordonnance de 1945. Il convient cependant de rappeler que la politique sociale hardie, qui a caractérisé Renault jusqu'aux années 1980, a été arrachée par la lutte des travailleurs. Sans cette politique sociale, la Régie ne serait jamais devenue, en trente ans, un des fleurons de l'industrie française. C'est cette double mission, industrielle et technologique d'une part, sociale d'autre part, qui a été assignée à la Régie Renault en 1945 lorsqu'elle fut mise au service de l'intérêt national, qui est aujourd'hui rognée par votre projet, monsieur le ministre, tout particulièrement en son article 1^{er}...

M. le président. Je vous prie de conclure, madame !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je conclus, monsieur le président.

C'est ce très grave renoncement que dénoncent les sénateurs communistes et apparentés. Le vote de l'amendement n° 8 permettrait de ne pas rogner les décisions d'un gouvernement issu de la Résistance, gouvernement dans lequel se retrouvaient des hommes qui avaient combattu ensemble pour la libération nationale. Je vous demande donc, mes chers collègues, d'adopter cet amendement pour éviter que ne soit bafoué l'intérêt national.

M. Louis Minetti. Très bien !

M. Guy Allouche. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Allouche ;

M. Guy Allouche. Je ne vais certes pas expliquer mon vote sur cet amendement dont je n'ai d'ailleurs pas pris connaissance.

M. Jean Garcia. Il a pourtant été mis en distribution !

M. Guy Allouche. En revanche, je vais profiter de l'opportunité que me donne le règlement pour faire une mise au point.

Mme Beaudeau vient de mettre en cause M. Pontillon à propos d'une remarque qu'il a faite tout à l'heure : notre collègue a évoqué Sarcelles. Mme Beaudeau nous a habitués à regarder l'avenir dans le rétroviseur. Je lui dirai simplement que la sagesse aurait commandé le silence, en la circonstance. C'est, en quelque sorte, l'assassin qui revient sur les lieux du crime !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Vos propos sont insultants, monsieur Allouche !

Mme Hélène Luc. Regardez devant, monsieur Allouche, regardez bien ! On pourrait parler aussi de ce que vous avez fait à Douai !

M. le président. C'est M. Allouche qui a la parole !

M. Guy Allouche. Si Mme Beaudeau avait fait, dès mars 1989, le choix qu'elle a souhaité faire un an après, la situation aurait été différente.

Mme Paulette Fost. Ce n'est pas un argument !

M. Guy Allouche. Je veux dire au Sénat...

Mme Hélène Luc. Quel est le rapport avec l'amendement ?

M. Guy Allouche. ... car il est des choses que la Haute Assemblée doit savoir, même si l'on peut parfois se taire...

M. Robert Vizet. Ce n'est pas une explication de vote, cela.

Mme Hélène Luc. Vous n'êtes pas impartial, monsieur le président.

M. le président. Il serait bon que cesse cette discussion.

M. Guy Allouche. ... que si le résultat de Sarcelles est celui qui a été connu, il y a quelques mois, c'est parce que certains électeurs communistes, certains membres du parti communiste, ne sont pas allés voter.

Mme Paulette Fost. Mais, monsieur le président, comment pouvez-vous laisser se poursuivre un tel débat ?

M. Guy Allouche. Monsieur le président, je sais bien que je suis hors du sujet *(Ah ! sur les travées communistes)*, mais je me devais de rétablir les faits, à la suite des propos qu'a tenus Mme Beaudeau. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

MM. Henri de Raincourt et Charles-Henri de Cossé-Brissac. Bravo !

Mme Hélène Luc. Il n'avait rien à dire sur Renault !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets au voix l'amendement n° 8, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 138 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Par amendement n° 9, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté, proposent de rédiger comme suit 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 Luc.

Plusieurs sénateurs sur les travées de l'U.R.E.I. Oh !

Mme Hélène Luc. Vous n'aimez pas que je m'exprime, mes chers collègues !

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 7 de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, auquel notre amendement n° 9 fait référence, portait institution de la Régie Renault.

Cet article 7 dispose :

« Il est institué, sous le nom de la Régie nationale des usines Renault, un établissement de caractère industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous l'autorité et le contrôle du ministre de la production industrielle.

« La Régie nationale des usines Renault a pour objet de continuer, dans l'intérêt exclusif de la nation, l'exploitation de la société dissoute, de gérer et d'exploiter les différents biens, droits et participations dévolus à la Régie par le titre 1^{er}, et, d'une manière générale, d'assurer le développement, dans l'intérêt national de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié. »

Nous proposons au Sénat, par cet amendement, de conserver pour la Régie Renault le statut instauré au lendemain de la Libération.

Nous proposons, dans le même temps, de l'améliorer. C'est l'objet de nombre des amendements que nous défendrons à l'occasion de ce débat.

Nous ne cesserons de le répéter : pour la force de notre économie, pour l'indépendance nationale, il est nécessaire de préserver le statut actuel du numéro un de l'automobile française.

Cette ordonnance, prise par le pouvoir de l'époque, est en fait l'application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance, monsieur Hamel.

La nationalisation de Renault était, d'abord - je vous le rappelle, à l'heure où les vieux démons se réveillent - une application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance, sous l'occupation nazie et sous le joug pétainiste.

Cette nationalisation avait tout d'abord la portée symbolique d'une sanction contre les dirigeants de l'entreprise, notamment contre Louis Renault, qui avait collaboré avec les nazis.

Mais l'ordonnance prise par le gouvernement provisoire du général de Gaulle ne limitait pas la portée du changement de statut à cette nécessaire sanction. Ce changement, du fait du contenu de cette ordonnance, notamment de son article 7, prenait une dimension fondamentale d'ordre politique, économique et social.

A l'Assemblée nationale, mon ami Guy Ducoloné a déclaré, évoquant cette ordonnance de 1945 : « Il ne s'agissait pas seulement de sanctionner une situation précise du passé, mais aussi de se tourner résolument vers un avenir constructif. Elle donnait pour mission à l'Etat, non seulement de veiller à la remise en route des usines Renault, mais encore de lui fixer des programmes de fabrication correspondant aux besoins présents et futurs du pays » - elle a réussi ! - « de contrôler l'amélioration progressive de ses moyens de production et des conditions de travail de ses ouvriers ; en bref, de faire une nouvelle et prospère industrie automobile. »

Le projet que nous discutons aujourd'hui vise à défaire cette industrie automobile...

Par ailleurs, l'ordonnance de 1945 résumait bien les missions économiques et sociales assignées à Renault par les pouvoirs publics : « 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, aux vœux de la Résistance française et de la classe ouvrière tout entière. » C'était bien dit, n'est-ce pas ?

Le statut de capitulation que le Gouvernement nous propose aujourd'hui vise à répondre - tout le montre - aux vœux des multinationales, japonaises en l'occurrence.

Nous combattons ce coup de force contre les intérêts vitaux de notre pays. C'est la motivation première de l'amendement que nous vous proposons d'adopter dès à présent, par scrutin public.

M. Marcel Lucotte. Cela manquait !

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

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Vous ne serez pas étonné, monsieur le président, que je vous indique que la commission est défavorable à cet amendement !

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Cet amendement vide le projet de loi de son contenu. Par conséquent, le Gouvernement y est défavorable.

Mme Hélène Luc. C'était pourtant bien, ce qu'avaient dit le Conseil national de la Résistance et le général de Gaulle !

M. Louis Minetti. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. Je vous donne la parole, monsieur Minetti, mais j'espère que c'est bien pour une explication de vote !

M. Louis Minetti. Monsieur le président, c'est toujours une explication de vote ! Je regrette d'ailleurs de devoir débiter de ce projet de loi dans les conditions qui sont les nôtres depuis que nous avons commencé son examen.

M. Robert Laucournet. Et nous, alors !

M. Louis Minetti. Privatiser Renault et bâcler la discussion pour cela n'est pas digne de notre assemblée. (*Exclamations sur les travées de l'U.R.E.I.*)

Mme Paulette Fost. C'est très vrai !

M. Louis Minetti. Renault, Régie nationale, vendue à une société privée, c'est bien ce à quoi conduit la lettre d'intentions Renault-Volvo, lettre dont nous attendons toujours la communication par le Gouvernement.

L'industrie automobile française sacrifiée et un nouveau pan entier de notre économie mis à l'encan, c'est bien également de cela, hélas ! qu'il s'agit dans votre projet de loi, qui ressemble trait pour trait à celui qu'avait concocté en 1987 M. Madelin et que nous avons réussi à repousser à l'époque.

La preuve ? Il prévoit la liquidation du titre II de l'ordonnance de 1945, celui-là même qui fixe la mission de la Régie nationale dans le cadre de la reconstruction économique de notre pays, qui fixe le développement industriel de la nation et qui vise à promouvoir des avancées sociales « phares » après tous les dégâts occasionnés par la guerre d'occupation nazie.

Et Renault, Régie nationale, a accompli parfaitement toutes ces missions. C'est à chaque fois en sortant de celles-ci que l'entreprise a connu des difficultés.

La stratégie menée depuis ces dix dernières années par la direction s'inscrit totalement dans cet objectif de déclin, auquel vous prétendez désormais donner force de loi, portant par là-même le coup décisif à Renault.

Du refus de se lancer dans ce que fut une des clefs de la réussite de la Régie, à savoir le nouveau véhicule populaire ; à l'abandon de secteurs entiers du savoir-faire Renault ; du rythme effréné de suppressions d'emplois visant à ramener d'ici à 1992 de 70 000 à 45 000 les effectifs de la Régie ; de la fermeture du site majeur de Billancourt ; de la menace directe pesant sur l'avenir immédiat de Chausson véhicules utilitaires ; de celui à court terme de R.V.I. poids lourds - je songe là à l'intervention de notre collègue M. Hamel la nuit dernière - de tout cela jusqu'à l'acharnement contre les délégués syndicaux C.G.T. de l'entreprise, c'est toute cette casse de l'un de nos plus importants potentiels économiques que le Gouvernement entend légaliser aujourd'hui.

Nous ne laisserons pas faire ! Les dégâts de cette politique sont déjà trop lourds pour les hommes et pour le pays.

Renault a le moyen de concevoir, produire, vendre et coopérer. Son statut de régie nationale, avec tout ce que cela lui confère, a d'ailleurs été décisif en ce sens. Il est nécessaire et indispensable, en regard de la concurrence internationale et de la construction d'une Europe sociale forte, de développer tous ces atouts.

La coopération de Renault en France et en Europe, nous sommes résolument pour ; la capitulation devant le diktat de Bruxelles, non !

Pour s'efforcer d'élargir les missions de la Régie nationale, nous sommes totalement disponibles. A programmer le déclin de l'industrie automobile française, avec son cortège de milliers d'emplois supprimés, de friches industrielles vouées à la spéculation, nous sommes résolument opposés ! Nous le répétons : Renault n'est pas à vendre. Nous voterons donc l'amendement n° 9. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 9, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 139 :

Nombre des votants	107
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Par amendement n° 10, Mme Fraysse-Cazalis, MM. Pagès et Leyzour, Mme Beaudeau, MM. Garcia et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le troisième alinéa de l'article 1^{er}.

La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Cet amendement a pour objet de maintenir le statut prévu par l'ordonnance du 16 janvier 1945.

De surcroît, l'alinéa que nous proposons de supprimer n'est que la réaffirmation des principes énoncés par l'article 1844-3 du code civil, qui précise que « la transformation régulière d'une société en une société d'une autre forme n'entraîne pas la création d'une personne morale nouvelle ».

De même, la loi de 1966 sur les sociétés commerciales dispose que « la transformation régulière d'une société n'entraîne pas la création d'une personne morale nouvelle ».

Par conséquent, cet alinéa nous paraît superfluet ; c'est pourquoi nous vous proposons de le supprimer.

Je voudrais expliciter clairement notre position : nous sommes pour le maintien en l'état du statut de nationalisation de la Régie Renault. Il n'y a donc pas lieu de préciser que ce texte n'entraîne pas la création d'une personne morale nouvelle ni une cessation d'entreprise.

Pourquoi agissons-nous pour le maintien en l'état de ce statut ?

La justesse de notre action se trouve confirmée par l'opinion de M. Pierre Dreyfus, président-directeur général de la Régie pendant vingt ans, exprimée dans son livre paru en 1976 :

« L'ordonnance du 16 janvier 1945 dit que la Régie nationale des usines Renault a pour objet de continuer dans l'intérêt exclusif de la nation l'exploitation de la société dissoute (...) et, d'une façon générale, d'assurer le développement dans l'intérêt national de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié.

« Ce texte exprime sans ambiguïté que l'objectif de la Régie est le bien de la nation, et de la nation seule.

« L'idée de bien de la nation présente, à mes yeux, deux aspects différents mais complémentaires. D'une part, il s'agit non seulement de développer la Régie, mais aussi, à partir d'elle, de contribuer à la croissance d'autres entreprises, et, ainsi, de l'économie française tout entière. Autrement dit, d'enrichir la nation. D'autre part, il s'agit simultanément de faire progresser la condition des salariés.

« Ces deux objectifs sont bien évidemment les deux faces indissociables d'une même réalité : à quoi servirait une économie prospère si elle n'améliorait pas le sort des hommes ? Sur ces deux points, non seulement la Régie a atteint les objectifs qu'elle s'était assignés, mais, en outre, elle a servi de modèle et de pilote. »

Fondamentalement, c'est à cela que vous voulez mettre fin aujourd'hui. La nationalisation de Renault visait à sanctionner l'acte de trahison nationale et de collaboration avec l'ennemi commis par Louis Renault, porteur des choix de classe de la bourgeoisie française, et qui avait choisi Hitler plutôt que le Front populaire. (Exclamations sur les travées de l'U.R.E.I. et du R.P.R.)

M. Jean Garcia. C'est exact !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. C'est un fait historique !

M. Jean Chérioux. Et le pacte germano-soviétique, c'est aussi un fait historique !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Monsieur Chérioux, ici, nous ne sommes pas au Parlement de l'Union soviétique, mais au Parlement français...

M. Christian Poncelet, président de la commission. Heureusement !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. ... et je parle d'une grande entreprise nationale française ! Vous, vous ne la défendez pas. Moi, je la défends. C'est la différence !

Mme Hélène Luc. Très bien !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est ce que vous croyez !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Aujourd'hui, la bourgeoisie française, pour garantir la rentabilité de ses capitaux, cède le patrimoine national par les privatisations, brade les atouts industriels de la France aux multinationales étrangères, multiplie les abandons de souveraineté et les actes d'allégeance aux volontés des firmes et puissances capitalistes dominantes, notamment américaines.

Chez Renault, il lui faut le champ libre pour privatiser et conclure des alliances en position de domination avec des groupes étrangers.

Le statut de la Régie constitue une « anomalie juridique », un obstacle qu'elle veut faire sauter.

Mais, en 1945, l'ordonnance donnait à la nationalisation de Renault une portée dépassant très largement la sanction. Il s'agissait, en effet, de « se tourner résolument vers l'avenir constructif... ».

Renault a pour mission de contribuer à l'effort de reconstruction du pays, de doter la France d'une industrie automobile puissante, de remplir un rôle social pour l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière, de répondre aux besoins d'équipement en véhicules de la grande masse des familles françaises.

Son statut donne à l'entreprise un certain nombre d'atouts pour remplir ces missions, notamment en lui conférant une mission sociale indissociable de sa mission industrielle et en reconnaissant aux salariés un rôle d'intervention dans sa vie et sa gestion. Ainsi, la Régie nationale des usines Renault contribue comme aucune autre entreprise au développement industriel et technique de la France et à son rayonnement dans le monde.

La Régie nationale est la base d'un développement industriel et de l'emploi sans pareil.

La construction d'une voiture populaire est une décision économique, sociale et politique de très grande portée. La 4 CV, en 1947, ...

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Ça recommence !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. ... mettait l'automobile à la portée du plus grand nombre ; la 4 L, dans les années soixante, correspondait aux besoins issus de la lutte pour la quatrième semaine de congés payés.

C'est l'image vivante du lien entre les avancées sociales et le développement industriel. On retrouve aujourd'hui la même exigence avec le projet de petit véhicule populaire Neutral et la nécessité de couvrir l'ensemble des gammes.

La modernisation et les luttes pour cette modernisation ont fait de la Régie l'un des plus importants constructeurs de machines-outils, aujourd'hui fortement amoindri. Renault a été la première entreprise française à mettre au point la robotique.

A partir du site de Billancourt, Renault contribue activement au développement des cinquante-six départements français dans lesquels elle développe ses implantations. Elle reprend et relance des entreprises en difficulté, telles les Forges d'Hennebont ; elle crée la S.N.R. à Annecy, qui emploie 4 000 personnes, avec en plus, aujourd'hui, Nadella, seule unité française de production de roulements, qui équipe le T.G.V. et Ariane.

La Régie crée de nombreuses unités en province : la C.P.I.O. à Nantes, la S.M.I. à Igny, la S.M.V. à Villeurbanne, etc. Avec Peugeot, elle crée la Française de mécanique, pour les moteurs, et S.T.A. pour les boîtes de vitesses, dans le Pas-de-Calais.

Pendant trente-huit ans, elle réalise des bénéfices, paie des intérêts et des impôts à l'Etat, alimente les collectivités locales par la taxe professionnelle.

En 1975, Renault a dû restructurer le poids lourd français, Berliet à l'époque, et a reçu 400 millions de francs de l'Etat. Aujourd'hui Renault Véhicules industriels a des atouts considérables, grâce à Renault, mais cela aura coûté 45 milliards de francs.

L'affirmation que le statut actuel ne lui permettrait plus d'assurer le développement futur de l'entreprise ou serait un handicap est donc fallacieuse.

C'est en 1977 qu'une modification fondamentale conduisait à orienter l'entreprise nationale vers une stratégie multinationale, au détriment de ses bases nationales.

Depuis ce virage, l'ordonnance est piétinée par les P.-D.G. et gouvernements successifs, car chaque décision de casse, de suppression d'emplois, d'abandons technologiques s'oppose à la mission de Renault.

Tout au long de cette construction, qui a fait de Renault la première entreprise industrielle de France, comme doit le reconnaître le Gouvernement, le capital privé et la bourgeoisie tentent en permanence de banaliser la nationalisation, de la pervertir, tant ses résultats économiques et sociaux sont remarquables par rapport à ceux de la gestion privée. Ce sont bien les salariés, les luttes déterminées et permanentes qu'ils mènent pour les conquêtes sociales, pour que l'entreprise remplisse ses missions, qui sont l'élément moteur de la construction de cette entreprise au service de la nation.

Aujourd'hui, à l'heure de la révolution scientifique et technique, la Régie n'a-t-elle pas, dans une France industrielle affaiblie, un nouveau rôle de construction à jouer ? En quoi son statut y ferait-il obstacle ?

En fait, ce qui est insupportable au capital, c'est bien ce lien essentiel entre progrès social et développement de l'entreprise et de la nation, lien qui est contenu dans le statut de l'entreprise que vous voulez casser aujourd'hui. Cette référence, il s'agit de la briser dans la perspective de la privatisation.

C'est cela qui explique l'acharnement du gouvernement Chirac, en 1987, et du Gouvernement actuel, aujourd'hui, contre la Régie nationale des usines Renault, finalement contre ses salariés et, au-delà, contre l'ensemble de l'industrie et de la population françaises.

Compte tenu de l'importance de l'amendement n° 10, nous vous demandons, mes chers collègues, de l'adopter par scrutin public.

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

M. Robert Chinaud, rapporteur général. Notre collègue, qui était censée défendre l'amendement, nous ayant parlé de tout autre chose, je veux, pour ma part, comme c'est normal pour le rapporteur, vous faire un commentaire sur l'amendement lui-même.

Cet amendement, selon ses auteurs, tendrait à supprimer une disposition dite « superfétatoire ». Or, ce n'est absolument pas le cas, car la Régie n'est pas une société d'une autre forme qu'anonyme. Et donc, dans un tel cas, il convient de préciser expressément cette disposition de l'article 1844-3 du code civil.

C'est pour cela qu'en 1967, par exemple, une ordonnance du 23 septembre avait dû prévoir que toute société dont l'objet correspond à la définition d'un groupement d'intérêt économique peut se transformer en un tel groupement sans donner lieu à dissolution ou à création d'un être moral nouveau.

Le troisième alinéa de l'article 1^{er} qui nous est présenté est donc indispensable. C'est pourquoi il convient, à mon avis, de rejeter l'amendement, dont, au demeurant, l'auteur aurait pu nous parler !

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le troisième alinéa de l'article 1^{er} est indispensable pour assurer la continuité juridique de Renault.

Par conséquent, le Gouvernement s'oppose à sa suppression.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 10.

M. Louis Minetti. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Louis Minetti. Mes chers collègues, à l'occasion de ce débat, je veux revenir, car c'est essentiel, contrairement à ce que viennent de dire la commission et le Gouvernement, pour l'appréciation du contexte de la présentation par le Gouvernement du présent projet de loi, sur l'histoire de Renault lors de ces quarante-cinq dernières années.

Le 16 janvier 1945, le général de Gaulle signait une ordonnance portant nationalisation des usines Renault. Fait exceptionnel, elle était précédée d'un « exposé des motifs » relevant plus d'attendus de jugement que d'éléments d'introduction à un texte législatif.

Cette nationalisation intervenait pour sanctionner Louis Renault, qui avait « mis ses usines à la disposition de la puissance occupante ». Après divers jugements, le 30 avril 1949, les juges décideront le classement pur et simple de la procédure entamée dès la Libération.

Il faut rappeler, en effet, que le 24 juin 1940, dix jours après la chute de Paris, les nazis décident la saisie provisoire de Renault dont « les ateliers et bureaux à Paris et Billancourt et les stocks s'y trouvant sont réservés aux autorités militaires ». La saisie définitive sera prononcée le 1^{er} septembre par une ordonnance signée du major Holzbauer. Entre-temps, le 24 juin, trois commissaires allemands venant de Daimler-Benz se seront installés à Billancourt. L'un d'entre eux, le prince Von Urach, y restera durant les années d'occupation.

Malgré de nombreux actes de sabotage commis par les travailleurs eux-mêmes, par la classe ouvrière, Renault, comme la plupart des entreprises françaises, travaillera pour l'Allemagne. Ce sont notamment des camions Renault qui assureront le transport de la Wehrmacht vers le front soviétique.

Le conseil des ministres français, le 27 septembre 1944, prononce la « réquisition en usage des usines Renault » ; le 5 octobre, il nomme un résistant, Pierre Lefaucheur, administrateur provisoire.

Par la suite, la mort de Louis Renault allait éteindre l'action judiciaire entamée contre lui. Les conséquences juridiques qui en résultent, selon *Le Parisien libéré*, « sont donc que les usines Renault ne peuvent plus être confisquées et qu'elles doivent normalement faire retour aux héritiers ». C'était son opinion !

Cette solution ne peut être acceptée par la nation, disent les résistants, et le Gouvernement suit les résistants. Le 15 novembre, il décide donc la confiscation. « Le Gouvernement a porté un jugement moral qui est sans aucun recours », dira *Combat*. La nationalisation qui surviendra ne sera donc pas la conséquence d'un jugement mais de la raison nationale. Ces derniers termes montrent bien la portée de la décision historique de 1945.

Cette décision d'appropriation par la nation du potentiel industriel de Renault, elle est aujourd'hui remise en cause sous l'égide - il faut le souligner pour le regretter - d'un Président de la République et d'un Premier ministre socialistes.

M. Le Garrec, député, en 1987 - aujourd'hui, porte-parole du groupe socialiste, il est empêtré dans ses contradictions - reprenait les propos de M. Dreyfus : « Etre fidèle aux objectifs de la Régie Renault, c'est viser, d'une part, le développement économique du pays, l'augmentation de la richesse nationale et, d'autre part, l'amélioration de la condition ouvrière. »

Mme Hélène Luc. C'était bien !

M. Louis Minetti. C'était bien, évidemment ! Mais, madame Luc, écoutez une autre citation.

M. Philippe Bassinet, député socialiste des Hauts-de-Seine,...

Plusieurs sénateurs de l'U.R.E.I. Ah !

M. Louis Minetti. ... que l'on a peu entendu, lors des récents débats à l'Assemblée nationale - et pour cause ! - déclarait, quant à lui, le 12 décembre 1987 : « On peut s'in-

terroger sur la volonté de la majorité d'effacer, de rayer, de retirer de la mémoire collective la réalisation du gouvernement de la Libération et l'œuvre du Conseil national de la Résistance. Je trouve cela choquant. »

Pour moi, je le répète, ce qui est choquant, c'est que le Gouvernement, aujourd'hui, veuille bâcler un débat pour mettre en cause l'héritage de la Résistance et de la renaissance nationale.

Les sénateurs communistes et apparentés sont fidèles, aujourd'hui encore - ils ne varient pas - à cet esprit de la Résistance...

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Minetti.

M. Louis Minetti. J'en ai terminé, monsieur le président.

Ils sont fidèles à cet esprit de reconstruction de l'appareil productif du pays dans l'intérêt de tous. Ils voteront donc l'amendement. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 10, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 140 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54

Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Par amendement n° 11, Mme Fost, MM. Viron et Bécart, Mme Bidard-Reydet, MM. Souffrin et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le dernier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : « droits et obligations », de supprimer les mots : « de la société anonyme ».

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Une nouvelle fois, avec cet amendement, nous voulons réaffirmer notre opposition fondamentale à la transformation de Renault en société anonyme.

Evidemment, cela ne signifie pas que Renault ne fonctionne pas comme un autre groupe industriel automobile.

En effet, l'ordonnance de 1945 indique : « La Régie des usines Renault se comporte en matière de gestion financière et comptable suivant les règles couramment en usage dans les sociétés industrielles et commerciales. » C'est ce qui a été fait.

La Régie n'a pas toujours été endettée. Le recours massif à l'emprunt, amorcé dans les années 1980-1981, et accéléré depuis, a des causes précises. Sous les pressions permanentes et renforcées du capital privé, la recherche de la rentabilité s'est de plus en plus substituée aux missions assignées par l'ordonnance de 1945.

Cherchant à augmenter ses bénéfices par des économies d'échelle, l'entreprise, au début des années 1980, a donné la priorité aux exportations, à la conquête de positions à l'étranger avec, comme zone cible, l'Amérique du Nord. Dans le même temps, elle a pesé de plus en plus sur les salaires, sur l'emploi en réalisant de lourds investissements destinés essentiellement à réduire les effectifs. L'entreprise a ainsi été confrontée à des besoins de financement considérables pour payer l'aventure américaine - 30 milliards de francs - et des investissements destructeurs d'emplois. Ces besoins financiers ont été d'autant plus grands que les économies réalisées sur l'emploi et les salaires étaient plus qu'annulées par la montée des gâchis dans la production et les pertes d'efficacité en résultant. Là résident les causes de la croissance considérable de l'endettement qui a de plus en plus soumis l'entreprise aux exigences et aux prélèvements de ses créanciers, américains notamment.

Dès l'origine, les communistes ont été les seuls à tirer la sonnette d'alarme sur les dangers d'une telle stratégie. Ils ont formulé et renouvelé des propositions pour desserrer l'étau financier des marchés internationaux et des banques américaines sur l'entreprise, pour que l'Etat négocie, avec le système bancaire et financier nationalisé, un rééchelonnement des dettes, voire des moratoires.

Le maintien de la nationalisation nécessite évidemment d'avoir des exigences sur le rôle véritable de l'Etat actionnaire de l'entreprise nationale.

Les gouvernements, les plus hautes autorités de l'Etat ont incité l'entreprise à s'internationaliser et à s'enfermer dans le fiasco américain. Ils ont érigé en modèle pour Renault la gestion privée du groupe P.S.A. Rappelons-nous à ce sujet les déclarations d'Edith Cresson, alors ministre de l'industrie.

L'Etat n'a pas joué son rôle d'actionnaire et il a perverti la nationalisation en une étatisation dominée par les critères de gestion capitaliste.

Depuis plusieurs années, l'endettement résulte essentiellement du gouffre américain, des frais financiers versés aux banques et des coûts payés pour licencier massivement alors que l'Etat décideur n'a versé que 7 milliards de francs.

Les choix politiques ont abouti aux objectifs voulus et le Gouvernement tente d'utiliser cela pour servir ses fins.

Loin de condamner le statut de l'entreprise, cette situation appelle son maintien pour garantir l'entreprise contre le détournement de la nationalisation. Il s'agit, en particulier, de donner un essor considérable à ce qui avait été amorcé à la Libération sur le rôle et les moyens de l'intervention des salariés dans la gestion de l'entreprise.

Pendant des décennies, la nationalisation de la Régie Renault a permis de vérifier qu'avancées sociales et développement industriel se conjuguent et qu'ils sont les bases d'une efficacité économique répondant aux besoins ; les luttes sociales en sont le moteur ! Renault, comme première entreprise industrielle nationale, a un rôle décisif à jouer à partir des enjeux fondamentaux posés pour le développement de la société française.

Quelles sont ces missions industrielles et sociales ?

Les besoins de renouvellement du parc automobile français - 25 millions de véhicules - sont considérables, car la moitié des voitures qui circulent ont plus de cinq ans d'âge. Une famille sur quatre ne dispose pas de voiture et le nombre de familles qui ont besoin de deux véhicules ne cesse de progresser. Produire et concevoir une gamme de voitures répondant aux besoins d'aujourd'hui commencent par la réalisation d'un petit véhicule populaire. Les perspectives mondiales, d'ici à l'an 2000, montrent une progression de 30 p. 100 de la demande.

Quant aux véhicules industriels, aux poids lourds, autocars et autobus, ce sont des activités d'avenir.

Dans le domaine de l'équipement, notre pays a des besoins considérables, que ce soit en biens d'équipement industriels, machines-outils, mécanique, fournitures et accessoires, et en machinisme agricole.

Par le biais de la T.V.A., de la multitude de taxes sur les assurances, les carburants, les péages routiers, l'Etat ponctionne les automobilistes et récupère annuellement plus de 160 milliards de francs.

L'activité de la première entreprise industrielle française doit avoir pour mission de doter plus encore notre pays des capacités de répondre aux besoins. Il s'agit de redonner à la nationalisation de Renault les moyens de fonder ses activités pour développer les productions nationales et l'emploi dans toutes les régions.

A la dictature de la rentabilité financière, dans laquelle patronat et gouvernements successifs ont enfermé Renault, il faut substituer des critères de gestion fondés sur l'efficacité économique et sociale pour valoriser toutes les ressources humaines et technologiques.

Dans l'environnement actuel, il faut renouer avec la mission fondamentale confiée à Renault en 1945. La Régie doit voir son statut maintenu et renforcé pour faire face aux grands défis de l'an 2000. Pour contribuer à redresser notre pays et mettre fin au déclin dans lequel patronat et Gouvernement nous enfoncent, il faut plus de nationalisation pour l'entreprise. Voilà l'enjeu !

Cette mission d'intérêt général nécessite que l'Etat et les gouvernements dotent l'entreprise Renault de moyens financiers pour occuper tous les créneaux essentiels afin de déve-

lopper sa place de constructeur ; cela signifie recherche, conception, fabrication de biens d'équipement et accessoires, production de masse, commercialisation, réparation.

En coopérant utilement avec les banques, les assurances, les équipementiers et les garages, avec les compagnies pétrolières et tous les groupes français qui travaillent dans l'orbite de Renault, cette mission contribuera à tirer de l'avant vers la reconquête du marché intérieur le développement économique des branches industrielles vitales aux pays, telles que la machine-outil, les biens d'équipement, la céramique moteur, l'électronique. Ne pas le faire, c'est favoriser la domination étrangère.

Les deux constructeurs, Renault et P.S.A., doivent développer leur coopération sur la recherche, les matériaux nouveaux, la mécanique, la motorisation, la lutte contre la pollution. Des coopérations nationales et internationales doivent donc être développées pour travailler dans l'intérêt mutuel de chaque peuple. Aussi, il faut répondre hardiment aux demandes de construction, de modernisation d'usines et de développement des productions des pays socialistes et en voie de développement.

Tout cela, c'est l'intérêt national !

Les luttes pour des salaires répondant aux besoins, pour préserver les libertés syndicales, pour améliorer les conditions de travail, pour maintenir des garanties collectives, pour l'emploi sont vitales et efficaces pour combattre la récession et le déclin.

Salaires et productions sont décisifs pour la relance économique !

Renault appartient à la nation. Elle a les atouts qu'il faut pour une grande reconquête industrielle, le développement de l'emploi, le progrès social.

Le Sénat a le moyen de réaffirmer ce principe en adoptant notre amendement n° 11 par scrutin public, étant donné l'importance que nous accordons à cette question.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. La rédaction proposée n'étant pas compatible avec l'article 1^{er}, qui tend à transformer la Régie en société anonyme, le Gouvernement est, en conséquence, défavorable à l'amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 11.

M. Jean Garcia. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'amende infligée par la Commission de Bruxelles à la Régie, concernant le « remboursement de la dette » de l'établissement public, et l'attitude du Gouvernement soulèvent la profonde indignation des sénateurs communistes et apparentés.

En effet, en acceptant ce principe, le Gouvernement a, d'ores et déjà, remis ses pouvoirs entre les mains de la Communauté économique européenne. Ainsi, il en serait fini de la souveraineté nationale. A partir de cette constatation - je vous le demande, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues - que faisons-nous dans cet hémicycle ?

Plus qu'une démission, ce fait constitue une machination qui vise à franchir une étape dans l'abandon - que nous condamnons - de l'identité nationale, et à bafouer le rôle du Parlement.

Il est clair que la Commission européenne ne saurait faire état d'une telle autorité sans un accord tacite du Gouvernement.

M. Claude Cheysson, ancien membre de la Commission et député socialiste européen, s'est déclaré profondément choqué de la démission nationale. Nous prenons acte de cet aveu, en soulignant quand même que nous aurions aimé que le désaccord qu'il semble exprimer face à l'attitude du Gouvernement se manifeste avec autant d'éclat avant le fait accompli. Ainsi, M. Cheysson prendrait conscience que les décisions de la Commission de Bruxelles « relèvent d'une approche systématiquement hostile et discriminatoire envers les entreprises publiques ».

Nous prenons acte de ce témoignage qui conforterait, si besoin était, ce que nous ne cessons de dire, à l'exception du fait que notre véhémence protestation ne concerne pas uniquement l'amende infligée à la Régie mais tout le projet de loi transformant son statut et son capital.

En effet, à travers les dispositions de ce texte, ce sont encore les ordres de Bruxelles qui s'expriment, mettant en évidence, non seulement la reddition du Gouvernement, mais aussi sa volonté de se déresponsabiliser de la casse du service public.

M. Peter Sutherland, commissaire en charge de la politique européenne, s'était cru obligé, en mars dernier, de faire le point sur les responsabilités du Gouvernement, et à cet égard avait déclaré à un quotidien : « Le Gouvernement français a soumis à la Commission un projet précis, dans lequel la justification de l'octroi des 12 milliards de francs est le changement de statut... »

Les déclarations se succèdent et se contredisent ; un seul point demeure, celui d'une détermination commune de dévitaliser la France de ses capacités et de la dessaisir de ses droits à légiférer.

Les sénateurs communistes et apparentés condamnent un processus qui met déjà le peuple de France sous tutelle et contestent les droits inaliénables de son autorité.

Ils demandent donc à la Haute Assemblée de témoigner de sa sagesse, en repoussant le projet de loi visant à la transformation du statut et du capital de la Régie Renault, qui porte en lui les signes précurseurs du déclin de notre nation.

Voilà pourquoi le groupe communiste votera l'amendement n° 11.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous remercie de votre attention.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ...

Je mets aux voix l'amendement n° 11, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 141 :

Nombre des votants	112
Nombre des suffrages exprimés	112
Majorité absolue des suffrages exprimés	57
Pour l'adoption	16
Contre	96

Le Sénat n'a pas adopté.

Par amendement n° 2405, le Gouvernement propose de supprimer la dernière phrase de l'article 1^{er}.

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le projet de loi prévoit que « les biens, droits et obligations de la société anonyme sont ceux de la Régie nationale des usines Renault ». Tel est le libellé même de la première phrase du dernier alinéa de l'article 1^{er}. J'estime, dès lors, que la dernière phrase - « Les contrats en cours restent en vigueur » - n'est pas utile ; il s'agit d'une rédaction redondante dont je demande la suppression.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Dans le rapport que j'ai eu l'honneur de présenter, je faisais allusion à cette phrase de l'article 1^{er}, que j'estimais redondante et superfétatoire.

Monsieur le ministre, vous prenez l'initiative d'en demander la suppression : je ne puis qu'émettre un avis favorable sur votre amendement.

M. Etienne Dailly. Très bien !

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 2405, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements nos 178 à 2403 n'ont plus d'objet. *(Protestations sur les travées communistes.)*

Mme Hélène Luc. C'est le 49-3 du Sénat ! C'est cela la démocratie ?

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole.

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le président, je veux souligner devant le Sénat à quel point il est important que le Gouvernement ait été suivi par la quasi-totalité de notre assemblée et que les amendements du groupe communiste n'aient pas été adoptés.

En effet, les communistes ont déposé plus de deux mille amendements qui, tous, tendaient à demander le maintien des contrats conclus par Renault avec une série de sociétés.

M. Etienne Dailly. Mais ils sont tombés !

M. Emmanuel Hamel. On entend les sénateurs communistes dire qu'ils veulent défendre l'emploi français et la reconquête du marché intérieur. Or, que constatons-nous en lisant la liste effrayante de ces deux mille amendements ? *(Murmures.)*

M. Etienne Dailly. Mais tous ces amendements sont tombés, monsieur Hamel !

M. Emmanuel Hamel. En fait, nous nous apercevons qu'ils consistaient tous à demander le maintien de contrats que Renault a passés avec une proportion considérable de sociétés étrangères !

M. le président. Monsieur Hamel, les amendements en question n'existent plus.

M. Emmanuel Hamel. J'ai bien compris, monsieur le président. J'attirais seulement l'attention du Sénat sur l'importance du vote qu'il vient d'émettre.

Voici les noms de quelques-unes des sociétés concernées : Dowty Seals France, S.A.M.O.R. Di Vozzo, Mannesman Kronprinz, Magneti Marelli, Metal Winalfa, Industrija Motornin Vozil, Hoover Nsk Bearing... *(Nouveaux murmures.)*

Monsieur le président, il faut que cela reste dans les mémoires ! En effet, le groupe communiste utilisait ces deux mille amendements pour tenter de faire croire aux salariés de Renault, qui - nous le savons - sont inquiets, qu'il les défendait !

M. Louis Minetti. Et les 30 000 licenciements ?

M. Emmanuel Hamel. Or, ils visaient au maintien d'une politique tendant à confier dans une proportion effrayante la sous-traitance à des sociétés étrangères !

En fait, ces deux mille amendements communistes allaient contre l'intérêt français, contre l'emploi des travailleurs. Il faudra le leur dire, et, pour ma part, dans le Rhône, je m'en chargerai ! *(Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I. - Protestations sur les travées communistes.)*

M. Philippe de Bourgoing. Il a raison !

Mme Hélène Luc. Pourquoi avez-vous reçu les travailleurs de chez Renault hier matin ? Leur avez-vous dit ce que vous venez de nous déclarer ?

M. Etienne Dailly. Et dire que tout se passait gentiment et dans la bonne humeur ! *(Sourires.)*

M. Charles Lederman. Je demande la parole.

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

M. Charles Lederman. Je constate, monsieur le président, que vous avez été entendu par le Gouvernement et que votre intervention d'hier a porté ses fruits, même si M. le ministre a attendu quelque trente-six heures pour cela ! En effet, vous aviez demandé que le groupe communiste du Sénat n'ait pas la possibilité de défendre complètement les amendements qu'il avait présentés, amendements qui - je l'ai dit - touchaient au fond du débat. Ils auraient pu permettre d'ouvrir une discussion si, après vous, le Gouvernement et certains de

nos collègues du groupe socialiste n'avaient pas tout tenté, depuis le début de la séance d'aujourd'hui, pour nous empêcher de les exposer.

Je sais que l'on pouvait employer un certain nombre de méthodes, mais sans doute la concertation a-t-elle conduit le Gouvernement à penser que le meilleur moyen d'agir était celui qu'il vient d'employer. L'irrecevabilité pouvait être invoquée, mais c'était difficile, parce que nous pouvions répondre facilement, en vertu même du règlement intérieur du Sénat. On pouvait aussi avoir recours au vote bloqué, mais cela aurait rappelé étrangement le 49-3 de l'Assemblée nationale, et c'eût été également gênant ! Le subterfuge qui consiste à demander la suppression d'un membre de phrase pour aboutir, en réalité, à la suppression de 2 200 ou 2 300 amendements peut paraître, évidemment, plus honnête...

Je répète ce que les camarades de mon groupe et moi-même avons eu l'occasion de dire à plusieurs reprises. Je me souviens, en particulier, du débat que nous avons eu ici, en février 1986, M. Delebarre étant alors ministre socialiste du travail.

Les procédés employés à cette époque n'étaient pas plus valables moralement que celui qui a été utilisé à l'instant. En effet, parce que vous aviez senti à ce moment-là, comme aujourd'hui, la volonté des communistes de défendre coûte que coûte les intérêts des travailleurs en même temps que ceux de la nation française, vous aviez cru devoir, après le vote de la loi sur la flexibilité, modifier le règlement intérieur pour tenter de nous mettre un bâillon. A cet égard, nous avons tous présente à l'esprit cette image d'André Lajoignie apparaissant à la télévision bâillonné.

Une fois de plus, nous sommes amenés à constater aujourd'hui que ce qui vous préoccupe avant tout, c'est d'essayer d'empêcher les communistes de s'exprimer, que ce soit au Sénat, à l'Assemblée nationale ou ailleurs. Vous partagez ainsi la responsabilité de ceux qui, par tous les moyens - je répète ce que j'ai dit hier dans d'autres circonstances - tentent de diminuer les pouvoirs du Parlement. Certes, vous vous adressez plus facilement à un groupe qui est moins nombreux que d'autres !

Je le regrette profondément pour la démocratie, pour les travailleurs de Renault qui ne pourront pas imaginer un seul instant qu'on a empêché ceux qui les défendent de s'exprimer, et pour notre pays, parce que tous ceux qui se sont prêtés à la combinaison employée par le Gouvernement ont commis une mauvaise action. *(Mmes et MM. les sénateurs du groupe communiste se lèvent et applaudissent longuement.)*

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Pourquoi ils se lèvent ?

M. le président. Par amendement n° 3, M. Chinaud, au nom de la commission, propose de compléter *in fine* l'article 1^{er} par un alinéa ainsi rédigé :

« Les actions de la Régie nationale des usines Renault sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il s'agit de l'un des quatre amendements qu'a déposés la commission des finances, et sur le sens desquels je me suis exprimé longuement lors de la discussion générale.

Dans la mesure où la plupart d'entre nous souhaitent remplacer le système d'intéressement des salariés par le biais de certificats d'investissement, proposé par le projet de loi, par un véritable système d'actionnariat, comme l'autorise l'article 11 de la loi du 6 août 1986 relative aux privatisations, il convient de prévoir que toutes les actions de la Régie, et non pas seulement celles de l'Etat, seront échangées contre des actions de la société anonyme Renault, à raison d'une action ancienne pour une action nouvelle.

J'ajouterai que cette disposition a davantage sa place dans l'article 1^{er} du projet de loi, car elle évitera notamment de préciser que cet échange aura lieu à la date d'entrée en vigueur de la loi.

En vérité, mes chers collègues - et la mémoire vous revient sûrement depuis le début de notre discussion - c'est l'une des données fondamentales, pour nous, de la participation, à savoir que les actions des salariés puissent purement et sim-

plement être maintenues. Je ne reviens pas sur la discussion que nous avons eue, mais, si j'ose dire, cet amendement fait partie de notre héritage politique commun.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Cet amendement supprime, en fait, l'attribution aux salariés de la Régie de certificats d'investissement et la remplace par un échange d'actions.

Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer au cours de la discussion générale, le Gouvernement profite du changement de statut pour proposer un dispositif de participation des salariés au capital qui, selon moi, est plus avantageux que celui qui découle de la loi de 1970, puisque les salariés voient leurs actions sans droit de vote transformées en certificats d'investissement, ce qui est équivalent en ce qui concerne le bénéfice financier qu'ils peuvent en tirer, mais beaucoup plus avantageux quant à la valeur. En effet, celle-ci va tripler par référence à la valeur qui est envisagée pour Renault dans le cadre de l'opération Renault-Volvo.

Le projet de loi prévoit que des certificats d'investissement peuvent être créés par l'Etat par le fractionnement des actions qu'il détient, et peuvent être acquis par l'ensemble des salariés de Renault et de ses filiales. Ce système est, par construction, permanent.

Ainsi, pourra se constituer, avec le temps et à la mesure des moyens et des souhaits des salariés, une participation significative du personnel au capital de Renault. Ulérieurement, lorsque Renault décidera d'augmenter son capital par émission dans le public de certificats d'investissement, l'ensemble des certificats d'investissement, ceux qui sont détenus par les salariés et ceux qui sont détenus par le public, seront identiques. Les titres détenus par les salariés deviendront alors librement négociables et cessibles.

La seule différence entre les certificats d'investissement et les actions, c'est le droit de vote.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Et la décote.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. En ce qui concerne le pouvoir, il est tout à fait clair que les salariés, étant représentés au conseil d'administration et dans une proportion très supérieure à celle que n'atteindra jamais leur participation au capital, détiennent un pouvoir supérieur à celui que leur donnerait la détention pure et simple d'actions.

L'esprit de l'amendement de la commission a, certes, le mérite de la cohérence, mais il s'agit d'une logique qui n'est pas compatible, malheureusement, avec celle du projet de loi qui vous est proposé.

Par conséquent, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 3.

Mme Paulette Fost. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne pouvons, bien évidemment, qu'être opposés à cet amendement, qui reprend, en fait, les dispositions du paragraphe I de l'article 5 : "Les actions de la Régie nationale des usines Renault sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle contre une action ancienne".

Etant opposés à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme, nous ne pouvons approuver une telle disposition qui entérine, de fait, le changement de statut.

M. Charles-Henri de Cossé-Brissac. Bien entendu !

Mme Paulette Fost. Sur ce point, messieurs, vous êtes en parfait accord avec le Gouvernement de M. Michel Rocard. Le consensus est total,...

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Mais c'est vous qui votez pour lui !

Mme Paulette Fost. ... et pour cause, puisque c'est ce que proposait le projet Madelin en 1987.

Pourtant, comme cela a été dit plusieurs fois dans cette enceinte, mais une fois de plus ne sera pas une fois de trop, MM. Bassinet et Le Garrec défendaient...

M. Marcel Lucotte. Encore !

Mme Paulette Fost. ... deux motions tendant à rejeter ce texte, respectivement, l'exception d'irrecevabilité et la question préalable.

A juste titre, monsieur Chinaud, vous soulignez dans votre rapport écrit « que ce changement, jugé curieusement impossible à la fin de 1987, l'est aujourd'hui devenu sans qu'aucun élément ne permette de considérer que la situation de la Régie a évolué de manière décisive ».

Aujourd'hui, le Gouvernement socialiste, soutenu par la droite dans cette affaire, ...

M. Robert Laucournet. C'est tout le contraire !

Mme Paulette Fost ... propose de transformer la Régie en société anonyme.

M. Robert Laucournet. Vous ne comprenez rien !

Mme Paulette Fost. D'après M. le rapporteur général, une telle modification était inévitable : « Lié à une période précise de notre histoire, le statut de Renault était nécessairement appelé à se transformer, dès que la Régie supportait la concurrence des autres constructeurs automobiles, puis de véhicules industriels. »

Un tel argument est fallacieux.

En effet, jusque dans les années 1979 et 1980, c'est-à-dire jusqu'à « l'aventure américaine », Renault, groupe industriel, disposait d'une base nationale solide et diversifiée. Il a pu développer des coopérations mutuellement avantageuses sur le plan national et à l'étranger.

A l'échelle internationale, dans les années soixante et soixante-dix, à partir d'une base nationale solide, le groupe Renault a pu développer une politique de coopérations et d'implantations à l'étranger.

L'accomplissement des missions définies à la Libération pour Renault a été tenu globalement jusqu'à la fin des années soixante-dix et a, par conséquent, largement contribué au redressement de l'économie nationale.

Comme nous le rappellerons lors de la défense de nos amendements, le changement de stratégie opéré en 1979 et en 1980 ouvre la porte au changement de statut. Ce changement de stratégie a conduit à la scandaleuse aventure américaine, dans laquelle des milliards de francs ont été engloutis et à la suite de laquelle, de 1980 à 1987, la Régie nationale des usines Renault a été déficitaire.

Vous le voyez, messieurs, la Régie n'a pas besoin d'un changement de statut pour pouvoir affronter la concurrence des autres constructeurs. Elle a besoin d'une autre stratégie, qui tourne le dos à la rentabilité financière, privilégie l'homme au sein de l'entreprise, et réponde à la satisfaction des besoins des millions de Français.

En quoi le statut de la Régie nationale des usines Renault pourrait-il être incompatible avec les exigences économiques de concurrence qui s'imposent à toute société industrielle ?

La Régie a constitué, selon M. Dreyfus, ancien président-directeur général de la Régie, ancien ministre de l'industrie, un pivot, un pôle industriel créateur pour le pays, autour duquel et à partir duquel s'est développée une grande industrie automobile et qui a, plus largement, contribué à l'effort de redressement du pays dans tous ses aspects, y compris dans le domaine social.

M. le président. Madame, je vous prie de conclure.

Mme Paulette Fost. Ainsi, une entreprise nationalisée a pu réussir au point de se développer, de se placer au premier rang en France et dans le peloton de tête des constructeurs automobiles mondiaux.

En fait, Renault, industrie nationale pour le moins, remet en doute les thèses du libéralisme et les thèses de la libre entreprise et la maxime « hors du privé, point de salut ».

Cette entreprise nationale a obtenu ses résultats dans un secteur où la concurrence est particulièrement vive.

Ainsi, monsieur le rapporteur général, une entreprise nationalisée peut valablement soutenir la concurrence de l'initiative privée et même lui damer le pion.

Je comprends fort bien que cette performance soit insupportable aux yeux des libéraux que vous êtes.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est un procès d'intention !

Mme Paulette Fost. Un tel constat permet de mieux comprendre également pourquoi, ces dernières années, tant d'acharnement a été déployé pour briser les potentialités de la Régie, rabougir son activité, son autonomie, sa recherche et, dans le même temps, porter des coups importants contre les salariés, particulièrement contre les responsables de la C.G.T. et les élus du personnel dans les usines du groupe.

C'est ce que le Gouvernement propose de favoriser et d'aggraver aujourd'hui.

C'est ce dont vous vous félicitez, messieurs de la droite. Pour toutes ces raisons, nous ne voterons pas cet amendement. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

M. Robert Laucournet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Laucournet. Mes chers collègues, le groupe socialiste votera, bien évidemment, contre cet amendement.

Il estime que celui-ci modifie le sens même du projet de loi, comme M. le ministre, que nous rejoignons totalement, l'a indiqué.

M. Jean-Pierre Masseret. Très bien !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 142 :

Nombre des votants	319
Nombre des suffrages exprimés	319
Majorité absolue des suffrages exprimés	160
Pour l'adoption	229
Contre	90

Le Sénat a adopté.

Par amendement n° 12, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer à l'article 1^{er} un alinéa additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault privilégie les coopérations franco-françaises dans les différents domaines, contribue ainsi au redressement du commerce extérieur de la France et au redressement de l'industrie nationale. »

La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Cet amendement vise à ce que Renault privilégie les coopérations franco-françaises et participe au redressement du commerce extérieur de la France, dont la balance est déficitaire.

Au plan national, qui dit coopération pose nécessairement la question des relations entre Renault et l'autre constructeur national, P.S.A., c'est-à-dire Peugeot-Talbot-Citroën auparavant.

Or, on remarque que toutes les coopérations Renault-Peugeot datent des années soixante, période de développement intensif du groupe Renault. Un accord relativement précis a d'ailleurs été conclu entre Renault et Peugeot en novembre 1966.

Cet accord se donnait plusieurs objectifs principaux : instituer une coopération étroite entre les deux entreprises, Renault, entreprise nationalisée, et Peugeot, entreprise privée, une coopération sur le plan de la recherche scientifique et des études, qui conditionnent le développement industriel ;

rationaliser leurs investissements et améliorer leurs conditions de production ; appliquer une politique commune en matière d'achat de fournitures et de biens d'équipement.

Cette association était fondée sur une confiance mutuelle totale, terme utilisé dans le texte même de l'accord.

Le développement de la coopération Renault-Peugeot dans les années soixante et soixante-dix s'est traduit par la création de trois filiales communes Peugeot-Renault : la Française de mécanique à Douvrin, dans le Pas-de-Calais, qui produit des moteurs ; la Société de transmissions automatiques à Ruitz, dans le Pas-de-Calais, qui produit des boîtes de vitesses automatiques et des transmissions ; Chausson, spécialisée dans les productions utilitaires - montage de matériel thermique, radiateurs, qui sont actuellement cédés à Valéo, les ponts porteurs pour le métro et les échangeurs thermiques à destination de l'aéronautique.

Au-delà des relations Peugeot-Renault, qui ont débouché sur des implantations industrielles importantes assurant des productions communes, Renault a investi à la fin des années soixante-dix et avant les changements de stratégie intervenus en 1984-1985, dans le domaine des technologies nouvelles avec des projets de coopération qui se sont plus ou moins bien concrétisés : cristaux liquides, matériaux composites dans le cadre d'un accord avec la S.N.I.A.S., céramiques industrielles avec le projet Ceratech, l'électronique auto avec la création de Renix avec le groupe Bendix - il ne s'agit pas à proprement parler d'une coopération franco-française puisque Bendix est une société à dominante américaine mais Renault se trouvait en position de force et de décideur dans la société Renix - et, dans les biens d'équipement, coopération avec Merlin-Gérin sur les automates programmables, dans la société April, rattachée à Renault Automation.

Cela démontre bien l'importance des coopérations franco-françaises pour le développement de l'industrie automobile et pour l'ensemble de l'économie française. De telles coopérations sont primordiales dans la recherche-développement des nouvelles technologies.

Or les dirigeants de Renault et de P.S.A. ont toujours considéré que les nouvelles technologies devaient être utilisées prioritairement pour supprimer des emplois.

Les nouvelles technologies dans l'automobile, ce sont non seulement les robots, mais aussi, par exemple, l'électronique automobile, qui doit représenter 10 p. 100 du prix d'un véhicule en 1990, et les nouveaux matériaux : plastique et céramique.

Il est donc nécessaire pour Renault de maîtriser l'ensemble de la « filière auto », et cela doit passer par des coopérations franco-françaises.

Il y a assurément beaucoup de place pour de nombreuses coopérations franco-françaises au niveau de la conception de l'assemblage, des moteurs et des organes mécaniques et, au-delà, des coopérations européennes sont possibles.

Dans l'électronique automobile, c'est avec Thomson, Valéo, Matra et Sagem que Renault doit s'associer. Or, Renault a vendu sa filiale électronique automobile commune avec Bendix en 1985. Aujourd'hui, c'est Siemens qui la rachète.

Déjà, Renault a des difficultés pour s'approvisionner en pompes à injection auprès de Bosch, qui préfère livrer d'abord les constructeurs allemands. Qu'advient-il quand Siemens, Bosch et Magneti-Marelli-Fiat monopoliseront l'électronique automobile ?

Ford va créer 350 emplois pour fabriquer ses propres composants électroniques. General Motors veut faire de même pour sortir Opel et Vauxhall de la dépendance allemande. Renault et P.S.A., quant à eux, n'ont rien trouvé de mieux que de laisser filer Jaeger, Solex et Valéo aux mains de Fiat et de de Benedetti !

Mme Hélène Luc. Eh oui !

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. La véritable modernisation de la construction automobile française exige d'engager des démarches pour que les constructeurs français disposent enfin d'unités de production d'électronique automobile.

Il faudrait créer 50 000 emplois à l'horizon 1991 pour y parvenir.

Thomson peut et doit utiliser les 2 milliards de francs de fonds publics qu'il reçoit chaque année pour la recherche militaire. Michelin prévoit d'exporter 8 milliards de francs en

Amérique et en Asie dans les quatre années à venir, alors qu'il pourrait coopérer pour les contrôleurs électroniques de pression des pneus, les matériaux.

En effet, depuis quinze ans, Chausson est une filiale commune de Peugeot et Renault pour la carrosserie et l'assemblage de véhicules spéciaux, surtout des véhicules utilitaires dérivés des voitures particulières et des véhicules utilitaires spécifiques. Chausson fabrique des utilitaires Renault comme Billancourt-Express et la Sovab Bâtilly en Lorraine. Chausson est, pour P.S.A., la seule usine française spécialisée dans les véhicules utilitaires.

Depuis 1980, l'entreprise a connu cinq plans de licenciements successifs. A ces plans de dégraissage, il faut ajouter une restructuration financière, fin 1983, qui a porté le contrôle de Peugeot et de Renault sur Chausson de 35 p. 100 à 48 p. 100 chacun et s'est traduite par la disparition des 10 p. 100 que Valéo détenait auparavant.

Il y a, à l'évidence, abandon de Chausson par ses actionnaires Renault et P.S.A., qui se désengagent du véhicule utilitaire en France, et inefficacité de la restructuration financière.

De même, il existe une coopération entre Renault et Matra pour l'Espace. Il est nécessaire de la préserver et de la renforcer au moment où la concurrence japonaise se fait plus vite dans ce secteur. Il est donc indispensable de développer la production de l'Espace et de ses dérivés, plus particulièrement dans l'usine de Romorantin.

Nous le voyons, des coopérations existent d'ores et déjà. Il faut leur donner un nouvel essor pour maîtriser l'ensemble de la filière automobile, développer cette industrie qui fait de la France ce que l'on sait et répondre ainsi aux besoins de la population.

C'est ce que nous vous proposons avec cet amendement n° 12 que nous vous demandons d'adopter par scrutin public. (*Exclamations.*)

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Avis défavorable.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Des coopérations franco-françaises sont souhaitables ; il en existe déjà, nous l'avons dit dans la discussion générale. Je ne pense pas pour autant qu'il soit nécessaire, voire utile ou souhaitable, d'insérer cette disposition dans la loi.

Il ne faut pas rigidifier une pratique, la souplesse devant être la règle pour une telle société. En conséquence, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 12.

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Emmanuel Hamel. Je voulais souligner la totale contradiction entre cet amendement n° 12, qui tend à faire croire que le parti communiste souhaite le développement des coopérations franco-françaises et les centaines d'amendements également communistes qui, tout à l'heure, demandaient le maintien des contrats en cours avec des centaines de sociétés étrangères allemandes, japonaises, espagnoles, italiennes et autres.

Mmes Danielle Bidard-Reydet et Paulette Fost. Ce n'est pas contradictoire !

M. Emmanuel Hamel. La contradiction entre ces amendements demandant le maintien des contrats de sous-traitance avec des étrangers et l'amendement n° 12...

Mmes Hélène Luc et Danielle Bidard-Reydet. Mais non ! Ce n'est pas contradictoire !

M. Emmanuel Hamel. ...prouve que toutes ces séries d'amendements sont là non pour éclairer la discussion et pour défendre réellement les travailleurs de Renault, mais pour engendrer l'obstruction. C'est pour cela que nous vous condamnons ! (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, la colossale reconcentration économique et industrielle en cours, qui va garantir aux Etats-Unis une hégémonie scandaleuse, conteste à notre pays les droits inaliénables de son autonomie de gestion économique et sociale, par le relais des pouvoirs de la C.E.E. et - dois-je le dire ? - avec la complicité du Gouvernement. (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

Feindre d'ignorer la trame dans laquelle s'insèrent les dispositions du projet de loi, qui vise à la transformation du statut et du capital de la Régie, équivaut à œuvrer à la vassalisation de la France et de son peuple.

En abandonnant les destinées de la nation à des décisions de la C.E.E. soumises aux règles du grand capital, le Gouvernement se dessaisit de prérogatives, ce qui ne l'honore pas. C'est ainsi que la Commission européenne, expression des groupes dominants en Europe, trace une perspective d'Europe de l'automobile « ventre mou » face aux fabrications japonaises et américaines. C'est tout simplement inacceptable, et cela témoigne d'une entente tacite qui condamne des productions industrielles nationales et des millions d'emplois !

En effet, dans cette construction européenne, 100 000 emplois sont menacés dans l'automobile, principalement en Europe du Sud, par l'arrivée d'un million de voitures que les groupes japonais prévoient d'assembler en Europe. De plus, en 1995, P.S.A. prévoit que la suppression des quotas japonais réduira de 300 000 véhicules le débouché pour la production française.

Au lieu de s'opposer à cette Europe-là, le Gouvernement français a accepté que M. Lévy se serve de la « menace japonaise » pour justifier la fermeture de Billancourt. Il manque, au minimum, une capacité de production de 500 000 véhicules pour reconquérir le marché intérieur et défendre les trois marques françaises sans remettre en cause les flux d'exportations.

P.S.A. prévoit bien d'accroître ses capacités, mais, se saisissant de l'opportunité, veut en même temps contracter l'emploi et les salaires. Toutes ces intentions s'inscrivent dans le cercle infernal d'une recherche de rentabilité démentielle par sa démesure.

Nous pouvons utiliser les atouts nationaux ; nous avons encore le choix ! C'est pourquoi, même si cela vous déplaît, mes chers collègues, nous menons cette bataille ardente pour défendre, développer et transformer, s'il le faut, la Régie Renault.

Laisse-t-on encore la place aux Japonais dans les petites cylindrées ou développe-t-on des coopérations entre Renault et P.S.A. ? Des coopérations de Renault avec P.S.A. seraient envisageables pour la création et la production d'un petit moteur propre en vue d'équiper deux nouveaux modèles économiques et modernes dans chacun des groupes. Ces modèles auraient des débouchés en France et dans l'Europe du Sud. D'ailleurs, les travailleurs de la Régie Renault les ont proposés depuis longtemps !

On peut s'appuyer sur le potentiel de Thomson-Matra, au lieu de le sacrifier pour le tout militaire, sur celui de Rhône-Poulenc, de Pechiney et d'Elf, au lieu de le rabougir pour financer les exportations de capitaux aux Etats-Unis, pour reconquérir l'équipement automobile et produire celui de l'an 2000. Qui peut dire le contraire dans cette assemblée ?

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Nous !

Mme Hélène Luc. Faites-le, si vous le pouvez ! Les fonds publics doivent servir à accroître non pas les capacités de production japonaises en Europe, mais celles de l'automobile européenne, dans laquelle la Régie a toute sa place et la France, son rang !

Moderniser Renault, dites-vous, monsieur le ministre ; le moins que l'on puisse dire, c'est que votre conception de la modernisation est incursive et quelque peu dispendieuse à l'égard des deniers publics. En effet, dépenser 140 milliards de centimes pour fermer l'usine de Billancourt en reconnaissant que, face aux Japonais, Renault est vulnérable est une provocation à l'égard des millions de chômeurs recensés en Europe, comme en France. C'est une provocation non seule-

ment pour les travailleurs de la Régie, mais aussi pour l'ensemble des travailleurs de l'automobile, qui auront à supporter les graves retombées de vos décisions.

Les mesures de votre projet de loi, monsieur le ministre, s'inscrivent dans le soutien, par le Gouvernement, à une stratégie de rabougrissement des capacités de production industrielle et d'alliance pour la croissance financière.

M. le président. Je vous prie de conclure, madame Luc.

M. Henri de Raincourt. Rabougrissez vos interventions !

Mme Hélène Luc. Je conclus.

Par conséquent, les sénateurs communistes et apparentés demandent à la Haute Assemblée de rejeter les dispositions contenues dans le projet de loi.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous remercie de votre attention.

M. Henri de Raincourt. Nous n'avons pas écouté ; il ne faut pas rêver !

Mme Hélène Luc. Ce sont des problèmes graves, et vous le savez !

M. Robert Vizet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'un des points sensibles du mariage Renault-Volvo est bien celui du financement futur et de l'efficacité des investissements de Renault. Or, l'analyse de la politique d'investissement du groupe Renault, lors de la dernière décennie, fait apparaître un grave problème d'efficacité à cet égard.

Force est de constater qu'au cours de la dernière décennie les sommes d'argent investies par les groupes automobiles sont impressionnantes - 80 milliards de francs.

Renault n'échappe pas à la règle : le groupe Renault a investi 6,6 milliards de francs en 1980, 10,2 milliards de francs en 1984 - c'est le sommet - 7,7 milliards de francs en 1985, 7 milliards de francs en 1987, et l'on prévoit un investissement de 15 milliards de francs pour 1990.

Pour la seule Régie - la maison mère - on observe, sur la période 1979-1984, une moyenne de 6,3 milliards de francs investis chaque année et, de 1985 à 1987, une moyenne de 8,45 milliards de francs.

On constate donc que beaucoup d'argent a été injecté ; mais pour quels résultats ?

Distinguons, si vous le voulez bien, deux phases, qui correspondent aux évolutions stratégiques intervenues dans le groupe Renault.

La première période, 1978-1984, est caractérisée essentiellement par la stratégie de mondialisation de Renault.

La croissance de la production du groupe Renault est continue sur ces années : elle passe de 1,37 million de véhicules, en 1978, à 1,842 million de véhicules, en 1983.

L'émergence de la stratégie de mondialisation est nettement marquée, non seulement par les investissements en péninsule ibérique - un rôle nouveau est joué par la F.A.S.A. et le Portugal - mais surtout par la prise de contrôle, à partir de 1978, d'A.M.C. et Mack Trucks aux Etats-Unis, qui marque le début de l'aventure américaine de Renault. Celle-ci va englober directement et indirectement près de 30 milliards de francs. Ne cherchons pas plus loin les difficultés financières de Renault !

Cette stratégie entraîne une rapide augmentation, sur la période, des capacités de production du groupe. Cependant, si l'on observe bien un développement important de la taille du groupe Renault, celui-ci est de plus en plus extraverti par rapport à sa base nationale : la part des véhicules produits à l'étranger passe de 34,3 p. 100 du total de la production Renault, en 1979, à près de 42 p. 100, en 1984.

L'internationalisation du groupe Renault se fonde principalement sur une politique d'accords, avec une forte propension aux alliances avec des groupes américains ; l'effort de recherche-développement et de maîtrise des technologies de pointe est réel ; il vise la réalisation d'économies d'échelles, la réduction des coûts, la standardisation, l'amélioration de la qualité et des performances des produits, sur la base d'une accélération du renouvellement des gammes, de l'automatisation et donc de la substitution du capital au travail.

C'est à cette époque que la société Renix, créée en coopération avec Bendix, connaît un développement important. On parle également, à cette période, du projet Ceratech sur les céramiques industrielles, d'une unité de cristaux liquides...

Au cours de cette période, l'effort de recherche-développement de Renault s'est accru, passant de 2,07 p. 100 du chiffre d'affaires, en 1978, à 2,64 p. 100 du chiffre d'affaires consolidé, en 1984. Cependant, 73 p. 100 des brevets dont disposait la Régie, en 1982, étaient d'origine étrangère.

Ces différents éléments mettent en lumière une certaine dépendance technologique, notamment vis-à-vis de l'étranger. Certes, Renault a passé un accord avec la S.N.I.A.S. - il est jusqu'ici peu exploité - en février 1982, sur les échanges de technologies concernant les matériaux composites et la productique.

Mais l'orientation d'accords multipliés avec des firmes et des laboratoires étrangers, notamment américains, est caractéristique de la période.

En ce qui concerne les coopérations inter-groupes nationalisées, M. Hanon déclarait « qu'il n'était pas bon, face à l'étranger, d'apparaître en relations privilégiées hors des lois de la concurrence ».

En fait, la priorité à l'étranger - l'aventure américaine, essentiellement - lamine l'efficacité économique de l'entreprise. La valeur ajoutée du groupe passe ainsi de 34,5 p. 100, en 1981, à 29 p. 100, en 1983. La Régie, maison mère, supporte l'essentiel de l'effort. Pour A.M.C., 1 milliard de francs investi donne, sur la période 1979-1984, 0,525 milliard de francs de chiffre d'affaires contre 2,71 milliards de francs sur la période précédente.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Vizet.

M. Robert Vizet. Je conclus, monsieur le président.

Plus significatif encore : pour 1 milliard de francs investis, la Régie enregistre une perte de valeur ajoutée produite de 0,6 milliard de francs.

Sur cette période, Renault met plus d'argent dans la production pour produire moins bien et avec moins de personnel relativement au volume produit.

On assiste en effet, à cette époque, au début de l'exclusion massive du travail vivant de la production.

On constate non seulement une efficacité économique laminée, mais aussi, corrélativement, une croissance énorme de l'endettement du groupe liée essentiellement à l'aventure américaine. On assiste en effet à un véritable pompage des capitaux par le pool bancaire qui joue la signature de Renault sur les marchés financiers.

M. André-Georges Voisin. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. André-Georges Voisin. Je m'adresserai à nos collègues communistes : depuis le début de la discussion de ce projet de loi sur la Régie Renault, vous employez tous les procédés qui permettent de retarder ce débat. Votre objectif est de maintenir Renault dans son statut actuel.

A l'heure où l'on constate, dans le monde entier, l'effondrement de l'économie communiste, ...

Mme Hélène Luc. Vous n'avez pas écouté ce que j'ai dit !

M. André-Georges Voisin. ... vous souhaitez, vous voulez, par tous les moyens, conduire la grande entreprise française dans une économie qui a fait faillite. (*Protestations sur les travées communistes.*)

Mme Paulette Fost. Il n'y a pas d'économie communiste !

M. André-Georges Voisin. Dans le monde entier, vous critiquez la libre entreprise. C'est votre droit, et je ne le conteste pas.

Mais, par une suite d'amendements et de scrutins publics, vous retardez par tous les moyens la discussion de ce projet de loi. Croyez-moi, vous desservez l'entreprise française et ses salariés, et vous ne grandissez pas le Sénat. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste et du R.D.E., ainsi que sur certaines travées socialistes.*)

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Vous soumettez la France à l'étranger !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 12, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 143 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Exception d'irrecevabilité

M. le président. Je suis saisi d'une motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, présentée par le Gouvernement.

Cette motion a été distribuée sous le numéro 2406.

Elle est ainsi rédigée :

« Constatant que les quatre-vingt-cinq amendements ou articles additionnels présentés par les membres du groupe communiste sur le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, sous les numéros 92 à 177, à l'exception de l'amendement n° 130 qui a été retiré, ont tous pour objet de reprendre, par la juxtaposition de dispositions partielles, l'accord d'entreprise de Renault allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1990 et ne se rattachent donc pas effectivement au projet en discussion ni ne se situent dans le cadre de celui-ci.

« Constatant que ces quatre-vingt-cinq amendements ou articles additionnels sont ainsi en contradiction tant avec l'article 48, alinéa 3, du règlement du Sénat qu'avec la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

« Le Sénat les déclare irrecevables en application de l'article 44, alinéa 2, du règlement. »

Je rappelle qu'en application du dernier alinéa de l'article 44 du règlement ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, un orateur d'opinion contraire, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement. Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. le ministre, auteur de la motion.

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il apparaît en effet au Gouvernement que les amendements présentés par les membres du groupe communiste et qui font l'objet de la présente motion sont en contradiction évidente avec l'article 48, alinéa 3, du règlement du Sénat et avec la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

Dans sa décision n° 88-125, en date du 12 janvier 1989, le Conseil constitutionnel a jugé que, pour être recevables, les amendements devaient avoir un lien avec le texte en discussion, l'objet du texte s'appréciant au regard de son intitulé, de son exposé des motifs et des dispositions qu'il contient.

A cet égard, l'objet du texte qui vous est présenté est parfaitement clair ; son intitulé est sans ambiguïté puisqu'il est relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault ; l'exposé des motifs indique les raisons économiques et industrielles qui ont conduit le Gouvernement à proposer ces modifications ; les dispositions qui vous sont présentées sont strictement conformes, après le débat à l'Assemblée nationale, aux principes et objectifs que je viens de rappeler.

En outre, ces amendements sont sans objet. A aucun moment, dans aucun discours, dans aucune présentation, dans aucune disposition, n'ont été mises en cause les clauses privées et contractuelles qui régissent les relations entre la Régie et son personnel dans le cadre de l'accord d'entreprise.

Il me suffira de prendre quelques exemples parmi les amendements qui ont été déposés pour étayer mon propos et montrer ainsi le caractère artificiel de leur rattachement au texte en discussion, en contradiction avec les dispositions de l'article 48, alinéa 3, du règlement qui précise que « les amendements ne sont recevables que s'ils s'appliquent effectivement au texte qu'ils visent ou, s'agissant d'articles additionnels, s'ils sont proposés dans le cadre du projet ».

L'amendement n° 96 a pour objet de subordonner la transformation de la Régie à la garantie donnée aux salariés qu'à leur retraite et quelle que soit leur ancienneté ils pourront bénéficier de la carte « ancien de Renault », donnant droit à la possibilité de renouveler leur commande de véhicule neuf de la marque tous les six mois.

Mme Hélène Luc. Ils l'ont bien mérité !

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. L'amendement n° 112 prévoit, pour le salarié père ou mère de famille qui désire adopter un enfant, le bénéfice d'une absence autorisée de deux jours, pouvant être prise par demi-journées.

L'amendement n° 114 a trait aux périodes d'essai que doivent accomplir les travailleurs mensuels qui relèvent de la convention collective de la métallurgie de la région parisienne.

L'amendement n° 123 est relatif aux coefficients hiérarchiques et individuels des cadres.

L'amendement n° 133 concerne la prime journalière d'équipe.

L'amendement n° 152 permet aux jeunes salariés libérés de leur service national de bénéficier d'un congé rémunéré de quinze jours ouvrables.

Mme Hélène Luc. Vous allez trop vite, monsieur le ministre !

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. L'amendement n° 153 vise les primes accordées aux salariés appelés sous les drapeaux.

L'amendement n° 155 a trait à l'allocation pour frais de garde versée aux mères de famille.

Je ne veux pas abuser de la patience du Sénat. Qu'il me suffise de dire que ces dispositions sont toutes intéressantes... (Ah ! sur les travées communistes.) et montrent que l'accord d'entreprise de Renault est exemplaire mais que, à l'évidence, elles n'entrent pas dans le cadre du projet qui fait l'objet de cette discussion. Les auteurs des amendements en sont d'ailleurs tellement conscients qu'ils ont éprouvé le besoin de faire commencer leurs amendements par l'adverbe « toutefois », qui n'est pas vraiment la marque d'une continuité logique !

Au surplus, il me semble que ces dispositions ne relèvent pas du domaine législatif, défini par l'article 34 de la Constitution, selon lequel la loi détermine les principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et du droit de la sécurité sociale. Les exemples cités montrent que ce qui est proposé consisterait à intégrer dans le domaine législatif les éléments les plus détaillés et les plus individualisés, qui relèvent, à l'évidence, d'accords entre partenaires sociaux au sein d'une entreprise. Comment pourra-t-on, d'ailleurs, les faire évoluer par la suite ? Faudra-t-il, à chaque fois, en référer au législateur ?

Je ne peux voir dans ces amendements, compte tenu de leur nombre et de leur similitude, qu'une volonté de retarder les débats en faisant de l'obstruction pour l'obstruction.

La démocratie mérite mieux, à mon sens. Les travailleurs de Renault méritent mieux qu'un faux débat, des querelles artificielles, des procès d'intention, des arguments fallacieux. Ils attendent qu'on leur donne les moyens de développer leur entreprise pour faire face à une situation industrielle de plus en plus concurrentielle.

Je demande donc au Sénat de déclarer irrecevables tous ces amendements, en application de l'article 44, alinéa 2, du règlement.

(M. Etienne Dailly remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY,
vice-président

M. le président. La parole est à M. Vizet, contre la motion.

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne comprends pas très bien que, dans cette affaire, ce soit le Gouvernement qui demande l'application du règlement du Sénat.

M. Emmanuel Hamel. Non, le respect de la Constitution !

M. Robert Vizet. Il y a tout de même là un problème !

En tout état de cause, pour le Gouvernement comme pour la majorité de droite du Sénat, l'objectif principal est de nous empêcher de parler des vrais problèmes qui sont soulevés par ce projet de loi tendant à la privatisation de l'entreprise Renault, à la mise en cause de sa politique industrielle...

Mme Paulette Fost. Et sociale !

M. Robert Vizet. ... de nous empêcher de parler d'une véritable politique de développement de l'industrie automobile, dans la région parisienne mais aussi sur l'ensemble du territoire, des accords de coopération internationale, du moins de ceux qui permettraient vraiment à la Régie de se développer et de consolider les avantages et les acquis sociaux ; autant d'objectifs à l'encontre desquels va précisément le présent texte.

La majorité du Sénat et le Gouvernement, qui ne peut, dans notre assemblée, appliquer les dispositions de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, essaient, bien entendu, d'utiliser tous les artifices pour empêcher que les vrais problèmes soient discutés, où que ce soit, d'ailleurs. C'est pourquoi nous voulons, au-delà de cette enceinte, avertir les travailleurs de Renault et l'ensemble des travailleurs qui sont intéressés au développement de cette entreprise du mauvais coup qu'on s'apprête à commettre contre eux. Nous tenons donc à voir tous les aspects des problèmes posés par la privatisation de Renault mis en débat. C'est ce qui explique le nombre élevé des amendements que nous avons déposés et qui sont tout à fait recevables.

Tout cela pose finalement le problème de la crédibilité du débat parlementaire. Chacun, dans cette enceinte, reconnaît que les prérogatives du Parlement sont de plus en plus soulevées et gravement mises en cause...

M. Jean Delaneau. Oh oui !

M. Robert Vizet. ... que ce soit au plan national ou au plan international. Je pense là, bien entendu, notamment, à la décision de la Commission de Bruxelles qui impose à Renault la restitution de 6 milliards de francs à l'État. Je pense aussi à l'accord passé entre la Régie et Volvo.

On veut nous faire la leçon mais, dans le même temps, on prétend débattre sans connaître tous les éléments du problème. Or ce sont précisément ces éléments que nous voulons obtenir et qu'on nous refuse.

Il est clair que, dans cette affaire, le Gouvernement socialiste et la majorité de droite vont se mettre d'accord et que les dispositions du projet de loi présenté par le Gouvernement vont, en fin de compte, être aggravées par les amendements qui seront votés par cette même majorité de droite. Dans quelle situation embarrassante vont alors se trouver nos collègues du groupe socialiste !

M. Marcel Lucotte. Et vous ?

M. Robert Vizet. Pour nous empêcher de parler, il existe une collusion totale entre la majorité de droite, le Gouvernement et le groupe socialiste.

Mme Hélène Luc. Absolument !

M. Robert Vizet. Mais qui, finalement, tire bénéfice de cette situation, sinon la majorité de droite du Sénat, laquelle considère que le projet du Gouvernement ne va pas encore assez loin ?

En fait, tous vos beaux discours sur la défense des intérêts des travailleurs et le développement industriel de Renault, c'est, pardonnez cette expression, du « pipeau » !

Nous ne vous laisserons pas faire et, si nous n'arrivons pas à vous convaincre ici, soyez sûrs que, de toute façon, le pays saura de quoi il retourne car nous avons prévu, en accord avec les travailleurs de chez Renault, de diffuser le compte rendu de ce débat, pour que tous soient mis au courant des

positions des uns et des autres, en particulier de certains reniements du groupe socialiste. Il faut, en effet, que les choses soient dites.

Il faut que tout le monde sache que nous avons, nous, fait un certain nombre de propositions allant dans le sens du développement de Renault, en accord, d'ailleurs, avec tous les travailleurs intéressés, ceux de l'entreprise mère, comme ceux des filiales. C'est aussi cela la démocratie !

Avec cette motion, vous voulez nous empêcher de parler mais vous n'y réussirez pas car, ici ou à l'extérieur, nous continuerons de dénoncer le mauvais coup porté aux travailleurs de Renault et à la nation elle-même. C'est pourquoi vous êtes vraiment mal placés pour nous parler de l'intérêt national !

M. André-Georges Voisin. Vous avez du culot !

M. Robert Vizet. Je demande que le Sénat se prononce par un scrutin public sur cette motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. La commission souhaite-t-elle s'exprimer sur cette motion ?

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission n'a rien à ajouter, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix la motion n° 2 406, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 144 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	318
Majorité absolue des suffrages exprimés	160

Pour l'adoption	302
-----------------------	-----

Contre	16
--------------	----

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les amendements n°s 92 à 129 et n°s 131 à 177 sont irrecevables.

Je vais mettre aux voix l'article 1^{er}.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes pour la coopération avec Volvo, mais nous sommes contre la prise de participation dans le domaine du véhicule industriel. Volvo y est en effet dominant, et l'ensemble de ses productions portent sur des créneaux identiques à ceux de Renault Véhicules Industriels.

Cet accord, sur lequel porte essentiellement votre argumentation, n'est donc pas si complémentaire que vous voulez bien le dire, monsieur le ministre.

De plus, on peut se demander ce que deviendra Renault Véhicules Industriels, son identité et sa marque, lorsque l'on sait qu'existent des possibilités de croisements, moyennant royalties, certes, dans le véhicule industriel, Volvo pouvant apposer son logo sur les camions de Renault Véhicules Industriels.

Dans le projet initial remis à la Régie, il était clairement écrit qu'une coopération entre Renault et Volvo, en matière de véhicules industriels, permettrait aux deux constructeurs de passer des accords de coopération avec des Japonais. Et vous nous présentez ce projet de loi portant changement de statut comme une condition nécessaire pour faire face aux Japonais. Que de contradictions !

Au début des discussions, il était également prévu que chacun des deux constructeurs se verrait attribuer une production d'organes qui alimenteraient l'ensemble du groupe ainsi formé. Or, il n'est plus nulle part fait état des fabrications mécaniques ; on parle seulement des assemblages.

On peut également se demander de quels assemblages il s'agit lorsque les dernières décisions prises ont été... (*Mme Bidard-Reydet s'interrompt.*)

J'attends que M. Masseret se taise et se rasseie. (*Rires sur les travées de l'U.R.E.I.*)

M. le président. Madame, n'attendez pas car le temps tourne.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Mais je souhaite être écoutée.

M. le président. Nous ne pouvons pas nous mettre à jouer les arrêts de jeux dans les explications de vote. Vous n'avez droit qu'à cinq minutes, madame, poursuivez courageusement.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je ne manque pas de courage, monsieur le président, vous le savez.

On peut donc se demander de quels assemblages il s'agit alors que les dernières décisions prises ont été d'affecter la fabrication de gamme « R », c'est-à-dire de la gamme lourde des véhicules de plus de quinze tonnes, à l'Espagne avec la possibilité d'approvisionner l'ensemble des marchés. Cette décision est lourde de conséquences pour notre balance commerciale, mais aussi pour l'emploi en France. Elle ne respecte pas les 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, quelles sont les conséquences pour l'emploi dans R.V.I. de cet accord ? Une fois de plus, monsieur le ministre, vous nous demandez de nous prononcer « à la sauvette », en quelques heures de séance seulement, sans que nous disposions des renseignements nécessaires à une information complète.

Nous savons déjà, par les déclarations de M. Lévy dans la presse, que des rationalisations immédiates pour les études et recherches et les achats devraient être opérées et que, dans dix-huit mois, leurs conséquences devraient commencer à produire leurs effets sur la direction industrielle. Qu'en est-il exactement ?

Nous ne pouvons croire qu'il n'existe pas d'autres solutions prenant véritablement en compte l'ensemble des données, allant de la conception à la commercialisation du produit, intégrant les conséquences sociales, les retombées sur l'emploi, les établissements et les différents secteurs d'activité.

Pour toutes ces raisons, et parce qu'il tend à transformer la Régie Renault en société anonyme, nous sommes contre l'article 1^{er}.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Laucournet. Pour la raison qui nous a fait combattre l'amendement n° 3, lequel, à nos yeux, dénature l'article 1^{er}, nous sommes également défavorables à l'article 1^{er} tel qu'il sort de cette délibération.

Mme Paulette Fost. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Pour mieux comprendre les dangers du changement de statut qui est envisagé par la présente loi, il n'est pas inutile de rappeler les caractéristiques principales de la politique suivie par la Régie nationale des usines Renault depuis 1979-1980.

A cet effet, je distinguerai deux phases, l'une allant de 1979 à 1984, la seconde débutant à partir de 1984.

La première phase, qui va de 1979 à 1984, commence avec l'aventure américaine, avec l'engagement de R.V.I. dans A.M.C. dès 1979, puis dans Mack Trucks.

Le coût de l'opération A.M.C., qui englobe le coût de la prise de contrôle d'A.M.C., les investissements réalisés et les déficits accumulés depuis 1982, s'élève à plus de 20 milliards de francs.

Cet engagement s'est traduit par un pompage sans précédent des ressources du groupe et de la Régie nationale des usines Renault, et par un retrait de Renault des autres zones géographiques : Amérique du Sud, Afrique, etc.

Sur cette période, la majeure partie des dotations de l'Etat, soit plus de 12 milliards de francs de 1981 à 1985, a été engloutie dans cette spirale financière constituée par l'aventure américaine et l'endettement, au détriment de la croissance réelle, des productions, du renouvellement des gammes et du développement de la base nationale ; Renault a commencé à reculer en 1983.

Le rapport Dalle est présenté en 1983. Ce rapport contient, d'abord, un constat sur la situation de l'industrie automobile française de 1981 à 1983 : baisse de pénétration des constructeurs français sur le marché national, sous-utilisation des capacités de production, dégradation de la productivité apparente du travail, déficits d'exploitation, endettement accru, remise en cause des investissements et retard dans le renouvellement des gammes.

A partir de ce constat, le rapport mettait en avant l'apparition de sureffectifs dans l'industrie automobile et préconisait un certain nombre de mesures dites « de redressement » à court terme, qui devaient être prises par le gouvernement et servir de ligne de conduite aux constructeurs et donc à Renault.

Pour gagner 7 p. 100 de productivité, et en raison d'une stagnation prévisible des volumes, d'après M. Dalle, il fallait prévoir des réductions d'effectifs massives - de 54 000 personnes jusqu'en 1988 - chez les constructeurs automobiles et leurs filiales.

A ce chiffre, on doit ajouter les 20 000 emplois menacés chez les équipementiers d'ici à 1987. Le rapport prévoyait des mesures « sociales » dites « douces » : préretraites, retours au pays, départs volontaires ; rien n'était envisagé quant à la réduction du temps de travail.

J'en viens à la seconde phase, qui va de 1984 à 1987.

Le rapport Dalle fixait donc des orientations précises que le Gouvernement s'est chargé de reprendre à son compte pour les mettre en œuvre chez Renault.

Le nouveau P.D.G., qui prend ses fonctions en janvier 1985, annonce la nouvelle stratégie, dont l'objet est de rétablir l'équilibre des comptes et d'accroître la rentabilité. M. Besse déclare ainsi : « A la fin de 1987, les pertes seront épongées. »

La priorité n'est plus accordée au volume, mais aux marges ; d'après la direction, il faut les maximiser quitte à vendre moins de voitures. Une telle orientation se traduit concrètement, sur le marché national, par l'ouverture d'un champ libre aux importateurs étrangers. L'entreprise nationale est d'ailleurs elle-même actrice dans cette détérioration puisqu'elle réimporte un nombre important de véhicules et d'organes mécaniques des usines étrangères.

Pour réaliser des marges plus importantes, Renault n'hésite pas à vendre plus cher.

Pour parvenir à cet objectif d'équilibre financier au plus vite, la direction agit évidemment au niveau de la production et donc de l'emploi.

Par ailleurs, de façon à diminuer les prix de revient de fabrication, l'activité de Renault tend de plus en plus à se réduire à une simple fonction d'assemblage de véhicules, des sous-ensembles complets étant sous-traités à l'extérieur.

Par une simple observation de l'évolution du groupe Renault et de la Régie nationale des usines Renault depuis 1984, on peut constater que la politique mise en œuvre par l'entreprise nationale tourne radicalement le dos aux missions définies en 1945 par les pouvoirs publics de l'époque. Le changement de statut proposé aujourd'hui s'inscrit dans la continuité des orientations en cours. C'est pourquoi nous voterons contre l'article 1^{er}.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 1^{er} est - j'ai eu l'occasion de le dire dans mon rapport - tout à fait fondamental. Il permet à la Régie Renault de faire un pas grâce à sa transformation en société anonyme.

La majorité du Sénat a bien voulu suivre la commission pour maintenir les droits des salariés et pour affirmer sa volonté de mener une politique de participation au sens le plus large du terme.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je pense, mes chers collègues, que, ainsi amendé - notamment par l'amendement du Gouvernement visant à supprimer un membre de phrase qui était redondant - cet article correspond tout à fait au souhait de la majorité du Sénat, qui, je l'espère, le votera en la forme.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 145 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	310
Majorité absolue des suffrages exprimés	156
Pour l'adoption	228
Contre	82

Le Sénat a adopté.

Demande de priorité

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en application de l'article 44, alinéa 6, du règlement, je demande que les articles 2, 3 et 5 du projet de loi soient examinés avant les amendements n°s 77 à 84 portant articles additionnels après l'article 1^{er}. Sur ces trois articles importants, la commission des finances a en effet déposé des amendements substantiels. J'en demande donc la discussion par priorité.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement est favorable à cette demande de priorité, monsieur le président.

M. le président. La priorité est ordonnée.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, je demande la parole...

Article 2

M. le président. « Art. 2. - Les statuts initiaux de la société anonyme 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 anonyme. 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 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 constituée 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 anonyme. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre...

Mme Hélène Luc. J'ai demandé la parole, monsieur le président !

M. le président. Madame Luc, dois-je vous rappeler que vous êtes inscrite sur l'article après M. Vizet et avant M. Lederman ?

Mme Hélène Luc. Non, ce n'est pas sur ce point que je demande la parole, monsieur le président !

M. le président. Pourquoi me la demandez-vous ?

Mme Hélène Luc. Après la demande de priorité que vient de formuler la commission, je souhaite que vous suspendiez la séance...

M. le président. Madame Luc, à partir du moment où une demande de priorité ou de réserve est formulée par la commission avec l'accord du Gouvernement, elle est de droit, et personne ne peut en discuter. Si cette demande avait été formulée par le Gouvernement et acceptée par la commission, alors il aurait fallu que le Sénat soit consulté. Mais, dans le cas présent, la priorité est de droit. Je ne peux donc pas vous donner la parole sur ce sujet.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, si vous permettez...

M. le président. Je ne sais pas si je dois permettre ! Essayons. (Rires.)

Mme Hélène Luc. Le problème n'est pas là ! Le Gouvernement continue à vouloir faire un coup de force...

M. le président. Le Gouvernement fait ce qu'il veut, madame Luc ! Moi, je l'ai interrogé et il m'a répondu. C'est terminé !

Vous avez la parole, monsieur le rapporteur général.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, ce que je vous demande, étant donné qu'il est...

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues...

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, je voudrais...

M. Roger Chinaud, rapporteur général. ... nous abordons maintenant un article important de ce projet de loi, l'article 2.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président...

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission sera amenée à défendre tout à l'heure un certain nombre d'amendements...

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, je vous demande...

Mme Danielle Bidard-Reydet. On désorganise le débat !

M. Roger Chinaud, rapporteur général. ... ayant pour objet de supprimer plusieurs alinéas de l'article 2.

Mais je voulais, dès le début de la discussion de cet article, attirer l'attention du Sénat sur l'importance absolue que présente son premier alinéa. C'est un problème de bon sens : il est nécessaire, pour que la société anonyme Renault puisse exister, que ses statuts initiaux soient adoptés par une assemblée générale extraordinaire dont les membres seront - ce qui est bien normal, l'Etat étant le seul actionnaire - désignés par le ministre de l'économie, des finances et du budget.

Si le premier alinéa de l'article 2 n'était pas adopté, il ne pourrait pas y avoir, dans les faits, de transformation de la Régie Renault en société anonyme.

Je sais que nous allons être saisis d'un certain nombre d'amendements visant à supprimer en totalité l'article 2. Je tenais donc à vous dire combien ce point est important, compte tenu de la position logique qui a été prise par la majorité du Sénat.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, je voudrais tout d'abord comprendre - mais je ne sais pas pourquoi je me pose la question : je comprends très bien - pourquoi, à dix-neuf heures cinquante-cinq, nous engageons la discussion de l'article 2, d'autant que celui-ci est considéré comme très important.

M. le président. Puisque vous me posez la question, monsieur Vizet, et comme cela n'a absolument rien d'indiscret, je vous réponds tout de suite : nous allons poursuivre nos travaux jusqu'à environ vingt heures quinze parce que nous ne les reprendrons qu'à vingt-deux heures trente.

Mme Hélène Luc. Si vous m'aviez écoutée tout à l'heure, monsieur le président...

M. le président. Compte tenu du nombre d'amendements restant en discussion, nous pourrions sans doute aller jusqu'au terme de ce débat : une telle prévision me paraît tout à fait raisonnable.

Mme Hélène Luc. Eh bien voilà ! C'est la question que je voulais vous poser, monsieur le président. Vous voyez !

M. le président. Vous avez la parole, monsieur Vizet.

M. Robert Vizet. Monsieur le ministre, dans le troisième alinéa de l'article 2 de votre projet de loi, vous évoquez la réalisation d'une première prise de participation ; vous renvoyez donc implicitement au projet d'accord entre Renault et Volvo.

Il convient, pour le sérieux des débats de la Haute Assemblée, que chacun ici joue la carte de la transparence absolue. A cet égard, beaucoup d'efforts restent à faire.

Nous avons appris par la presse écrite, le jour du débat à l'Assemblée nationale, que Mitsubishi et Volvo négociaient un accord pour produire en Belgique, dans une unité de fabrication Volvo surcapacitaire, 200 000 véhicules de gamme inférieure. Je sais bien que vous mettez cette information en cause, mais quand même !

Cette révélation, pour le moins importante, a amené nos collègues députés et les grands médias nationaux à s'inquiéter - fort justement ! - sur la nature réelle de l'accord Renault-Volvo.

Ainsi, *Le Quotidien de Paris* titrait : « Renault, Mitsubishi en passager clandestin. » Quant à *La Tribune de l'Expansion*, c'était : « Le japonais Mitsubishi cherche une porte d'entrée en Europe. »

Il semble bien qu'il s'agisse d'un véritable mariage à trois qui se prépare, même si on le dénonce par avance. D'ailleurs, le document remis aux représentants du personnel de Renault avançait timidement cette éventualité. Je cite : « Le projet entre Volvo et Renault n'exclut nullement des coopérations au coup par coup avec des tiers. Tous les projets déjà mis en œuvre seront développés normalement, les négociations en cours poursuivies, avec, le cas échéant, entrée en jeu du nouvel associé. Les nouveaux projets de coopération avec un tiers devront être analysés avec la plus grande ouverture d'esprit. » Merci pour eux ! Quelle jolie formule !

Il convient, à ce propos, de préciser qu'une première version de ce document évoquait brutalement l'éventualité d'un tiers japonais.

Face à cela, les envolées cyniques de M. Rimareix, rapporteur à l'Assemblée nationale, contre le péril japonais paraissent faire sourire s'il ne s'agissait pas d'un sujet sérieux !

Permettez-moi de le citer : « Surtout, le marché européen devrait être bouleversé par l'offensive des constructeurs japonais. Après avoir visé d'abord le marché américain, dont ils sont parvenus à conquérir le quart, les constructeurs japonais s'intéressent de plus en plus à l'Europe. »

« D'une part, ils devraient profiter de l'ouverture du marché que ne manquera pas de provoquer la réalisation du Marché unique. Actuellement, les marques japonaises occupent moins de 10 p. 100 du marché communautaire. Cette faiblesse relative s'explique avant tout par l'existence de restrictions à l'importation dans certains pays : Portugal - où les Japonais détiennent 5 p. 100 du marché - France - 3 p. 100 - Italie - 0,9 p. 100 - Espagne - 0,7 p. 100. En effet, dans les autres pays, les constructeurs japonais détiennent des positions commerciales beaucoup plus élevées : 15 p. 100 en R.F.A., 19 p. 100 en Belgique, 25 p. 100 aux Pays-Bas, 31 p. 100 au Danemark et 40 p. 100 en Irlande. »

« Dans le cadre des négociations en cours au niveau communautaire, la Commission de Bruxelles se prononce pour une ouverture progressive et ordonnée du marché, l'objectif étant, d'ici à sept ou huit ans, la complète libération des importations. Un accord d'autolimitation serait négocié avec le Japon, afin de donner aux Japonais la possibilité de s'approprier une part du marché communautaire un peu inférieure au double de celle qu'ils détiennent actuellement, soit environ 20 p. 100. »

« Les automobiles japonaises produites sous licence dans la C.E.E. seraient prises en compte dans l'accord d'autolimitation selon des modalités encore à définir. En échange, la C.E.E. n'imposerait pas de règles quant au "contenu local" des voitures produites en Europe. Par contre, les véhicules japonais produits aux Etats-Unis et exportés en Europe ne seraient pas pris en compte. »

« Ce dossier est essentiel et on ne peut qu'inciter la Commission à adopter une position de fermeté vis-à-vis du Japon. »

« L'instauration d'une période transitoire avant l'ouverture complète du marché communautaire est indispensable pour permettre aux constructeurs européens de s'adapter. Dans ces conditions, dix ans constitueraient une durée raisonnable. »

« D'autre part, les constructeurs nippons poursuivent leur politique d'implantation en Europe. Commencée au début des années 1980 en Grande-Bretagne - qui a délibérément choisi de devenir leur tête de pont en Europe - les projets d'implantation se sont multipliés ces derniers mois. Honda vient de prendre 20 p. 100 du capital de Rover et, d'ici à 1995, les trois grands constructeurs japonais - Honda, Toyota et Nissan - devraient investir 18 milliards de francs en Grande-Bretagne et produire alors au moins 500 000 voitures à cette date et vraisemblablement 700 000 à la fin du siècle, soit environ la moitié du nombre de voitures importées du Japon en 1988. »

M. le président. Il faut conclure, et sur-le-champ, monsieur Vizet !

M. Robert Vizet. Je conclus, monsieur le président.

« Surtout, les Japonais ne se contentent pas d'investir dans l'implantation d'usines, ils installent des bureaux d'études pour concevoir des modèles adaptés aux goûts européens. C'est le cas de Honda et Mazda à Francfort, de Nissan en Grande-Bretagne et de Toyota à Bruxelles. »

On le voit, votre projet de loi ouvre la voie aux Japonais, faisant de Renault un véritable cheval de Troie et menaçant ainsi gravement l'industrie automobile nationale.

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, constatant que deux orateurs d'avis contraire se sont exprimés sur cet article, en vertu de l'article 38, alinéa 1, du règlement, je propose la clôture de la discussion sur l'article 2.

M. le président. Je vais mettre aux voix la proposition de clôture formulée par M. Laucournet.

Mme Hélène Luc. Je demande qu'il soit procédé à un scrutin public.

M. le président. Madame, le règlement est formel : le Sénat doit être consulté à main levée, précisément pour ne pas allonger inutilement les débats.

Je consulte donc le Sénat sur la demande de clôture.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

En conséquence, je ne peux donner la parole ni à Mme Luc, ni à M. Lederman, ni à M. Masseret.

Par amendement n° 13, M. Lederman, Mme Fost, M. Bécart, Mme Beaudeau, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 2.

Cet amendement est-il défendu ?...

Mme Hélène Luc. Il va l'être par M. Vizet. Nous avons été quelque peu pris de court par l'initiative de M. Laucournet.

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous ne l'ignorez pas, les sénateurs communistes et apparentés sont opposés à ce projet de loi qui fait voler en éclats les structures publiques de l'industrie automobile française.

C'est en vertu de leur attachement profond à la contexture des établissements nationaux qu'ils demandent la suppression de l'article 2 du projet.

En effet, même si l'on s'entoure des réserves d'usage, cet article porte en lui le fil conducteur de la logique implacable d'un système qui privilégie le capital financier au détriment de l'intérêt collectif.

La transformation de la Régie en société anonyme est une illustration de choix économiques et politiques que les communistes condamnent parce qu'ils sont porteurs de régression sociale, de chômage et de misère.

Au nom de la modernisation, c'est au dépeçage de l'établissement public, c'est à la réduction des emplois et des capacités de production nationale que l'on procède.

Est-il besoin de vous rappeler que l'expérience démontre que, à chaque fois que l'on s'est écarté des bases et des objectifs définis par son statut, l'entreprise nationale a connu des difficultés ?

Monsieur le ministre, quand vous parlez de « modernisation », de « coopération », c'est « abandon national » que j'entends.

Comment pourrait-il en être autrement : 26 000 suppressions d'emplois, sur l'ensemble du groupe, sont d'ores et déjà prévues ?

Comment ne pas déceler la perversité du but à atteindre, dans le désengagement de l'Etat à l'égard de ses prérogatives ? Vous avez décidé, monsieur le ministre, de frapper fort et vite ! On vient de s'en rendre compte.

Ce Gouvernement prend de lourdes responsabilités qui s'inscriront dans l'histoire de l'industrie automobile française, en le désignant comme son fossoyeur.

En effet, c'est au moment où la suppression des quotas nationaux limitant les importations japonaises va permettre aux constructeurs nippons de conforter de 300 000 véhicules la place qu'ils occupent sur notre sol national que vous choisissez de porter à la Régie un coup qui, n'en doutons pas, lui sera fatal. Je note que 300 000 véhicules, c'est deux fois la production que réalisait Billancourt !

La politique industrielle que vous avez choisie équivaut à un sabotage de nos potentialités de production nationale, au bénéfice des sphères financières et au prix du sacrifice du progrès social.

A travers la Régie, ce sont tous les travailleurs que vous visez ! Je parlais à l'instant de Billancourt. Mais c'est à partir des luttes qui ont été menées sur ce site que les salariés ont pu bénéficier de la troisième semaine de congés payés, puis de la quatrième semaine, et encore de la mensualisation généralisée, autant d'acquis devenus insupportables au grand patronat. Cet article 2, qui retient toute notre attention, est donc conforme aux intérêts de ce dernier ; nul doute que vous aurez droit à sa gratitude.

En ce qui concerne les choix des sénateurs communistes et apparentés, ils tournent diamétralement le dos aux orientations qui font l'objet de ce projet de loi.

Ces choix ont été faits de longue date ; ils sont irréversibles et s'inscrivent à l'ordre des principes démocratiques qui régissent notre pays et qui établissent les devoirs et les droits du peuple, mais aussi ceux de l'Etat.

Avec ce projet de loi, vous contestez, monsieur le ministre, un bien public qui avait pour mission, en vertu de l'ordonnance de 1945, d'axer ses productions en direction de l'équipement populaire.

Vous vous apprêtez à remettre ces potentialités industrielles entre les mains d'un partenaire privé, vous faites appel aux banques et assurances nationalisées pour assumer les responsabilités de l'Etat et vous proposez l'éparpillement d'actions à travers le monde. De telles orientations sont inacceptables, elles desservent l'intérêt national et spolient le peuple.

En conséquence, les sénateurs communistes et apparentés vous demandent, mes chers collègues, de rejeter cet article 2.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission est défavorable à cet amendement pour des raisons que j'ai expliquées en m'exprimant sur l'article.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 13.

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est bien clair qu'un conflit de fond oppose aujourd'hui les adeptes du « tout braderie » que constitue ce projet de loi et les communistes, seule force politique à dénoncer l'incivisme qui, en filigrane, y est contenu.

Si ce projet était adopté, la privatisation rampante de la Régie ouvrirait la porte à la casse du service public dans son ensemble.

Cet objectif s'inscrit dans la logique d'un libéralisme débridé, indispensable à la Communauté économique européenne et que même Claude Cheysson désapprouve.

Vous y souscrivez en pratiquant un appel d'offres scandaleux des potentiels industriels nationaux au travers de ce que vous appelez, pudiquement, la « modernisation » de la Régie.

Les communistes n'acceptent pas les largesses et les complaisances que le Gouvernement distribue à partir des biens collectifs.

Ils n'acceptent pas de cautionner une politique qui vise à accroître les inégalités sociales, en privant une large partie de nos populations des biens de production qui leur appartiennent de droit. C'est ce que votre projet de loi tente de faire, monsieur le ministre ; c'est donc d'un choix de société qu'il s'agit.

Vous privilégiez le privé et les banques qui, même nationalisées, n'en continuent pas moins à s'inscrire dans les rouages de l'oligarchie financière.

Quant à Volvo, c'est aussi 20 p. 100 de la compagnie pétrolière de Saga, 43 p. 100 du groupe d'agro-alimentaire et de pharmacie Procordia, 49 p. 100 de A.B. Catena, 47 p. 100 d'investissement Cardo, en plus de l'industrie automobile suédoise, et bientôt 25 p. 100 de l'industrie automobile nationale française.

Voilà, monsieur le ministre, qui en dit long sur vos choix de société et sur vos intentions de renforcer l'hégémonie du grand capital en France. Vous vous targuez de mettre en œuvre une « stratégie offensive et volontariste » pour rivaliser dans les meilleures conditions avec les concurrents nippons. Mais alors, comment expliquer les négociations qui sont en cours entre Volvo et Mitsubishi et dont on ne veut pas nous révéler le contenu ?

Il s'agit bel et bien d'une opération financière, doublée de la volonté de casser les structures de production nationale et la résistance des travailleurs.

En fait de « modernisation », votre projet de loi remet au privé des prérogatives qui lui avait été confisquées, il y a quarante-cinq ans, par la souveraineté du peuple. Même remis au goût du jour, il n'en demeure pas moins, dans le fond, un modèle d'archaïsme, et nous le rejetons.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. L'alinéa 3 de l'article 2 de votre projet de loi, monsieur le ministre, fait référence à la réalisation d'une prise de participation dans le capital de Renault devenue société anonyme.

Cette prise de participation – la première, selon vous, monsieur le ministre, ce qui signifie donc qu'il y en aura d'autres ! – était, je suppose, la mise en œuvre de l'accord Renault – Volvo qui prévoyait des prises de participation croisées : Volvo prendrait 25 p. 100 du capital de Renault maison mère ; Renault devrait acquérir 10 p. 100 de la société mère Volvo.

Peu d'éléments ont été donnés sur cette opération. Mais elle soulève des inquiétudes à plusieurs niveaux : sa faisabilité, son coût éventuel, sa finalité.

Selon les milieux professionnels, cette opération correspondrait à un débours de 2,8 milliards de francs au cours actuel de l'action A.B. Volvo. D'autres experts estiment que le coût global pour Renault pourrait être beaucoup plus élevé.

Très pertinent semble être l'avis des milieux boursiers sur cette opération. Je cite *L'Echo de la Bourse* du 28 février 1990 :

Le P.-D.G. du groupe suédois Industrivaerdens, qui appartient à la banque suédoise Handelsbanken, qui contrôle, avec d'autres sociétés, 14 p. 100 du capital de Volvo, s'est déclaré tout à fait surpris par le fait que Renault doive acheter 10 p. 100 des actions Volvo sur le marché. Il déclare que sa société n'est pas prête à vendre sa part et il ajoute : « Il est difficile de comprendre comment Renault va acquérir ces actions, et cela peut lui revenir très cher étant donné le faible nombre de titres disponibles sur le marché. »

D'autres groupes suédois actionnaires de Volvo, comme A.P. Fonden et le groupe d'assurances Folksam, ont également indiqué que leur participation au sein du groupe suédois se comprenait à long terme et ont laissé entendre qu'ils n'étaient pas disposés à céder leurs titres.

Une interrogation complémentaire concerne la finalité de cette éventuelle acquisition. Sera-t-elle ou non accompagnée d'un pouvoir réel d'intervention de Renault dans le *management* du groupe Volvo ? Sera-t-elle assortie d'un réel droit de vote ?

Le communiqué commun Volvo-Renault est totalement muet sur cet aspect pourtant fondamental.

Au contraire, concernant les branches automobile et poids lourds, ce texte de base précise que les participations croisées seront accompagnées de droits de vote et de sièges au conseil d'administration de la structure correspondante. Il n'en est rien au niveau de l'acquisition par Renault de 10 p. 100 d'A.B. Volvo.

Renault, par ailleurs, envisage d'entrer à hauteur de 10 p. 100 dans le capital de A.B. Volvo, maison mère du groupe Volvo. Il n'est pas fait mention de droits de vote.

La question des droits de vote de Renault dans A.B. Volvo est aussi posée puisque le projet d'accord reste muet sur ce point pourtant primordial alors qu'il précise explicitement que les prises de participation croisées au niveau des branches automobile et poids lourds sont associées.

Sous réserve que l'opération d'achat de 10 p. 100 du capital de Volvo par Renault soit techniquement, légalement et financièrement possible, la question se pose de savoir si elle fournira au groupe français la possibilité de disposer de droits de vote à la hauteur de son investissement.

En effet, le capital social de A.B. Volvo, société mère, est composé de deux catégories d'actions : les actions A et les actions B. Les deux catégories d'actions confèrent les mêmes droits à leurs détenteurs, si ce n'est que les actions A leur octroient un droit de vote, alors que les actions B ne leur en donnent qu'un dixième. En vertu de la législation suédoise, les deux catégories d'actions sont assujetties aux restrictions applicables à la détention, par des personnes physiques ou morales étrangères, d'intérêts dans les entreprises suédoises.

La loi suédoise sur les sociétés anonymes autorise cependant ces dernières à prévoir, dans leurs statuts, que certaines de leurs actions, dites actions réservées, ne pourront être souscrites ou achetées que par des personnes physiques ou par des personnes morales suédoises, y compris les sociétés suédoises dont les statuts prévoient la même disposition.

M. le président. Madame Bidard-Reydet, je ne sais pas ce que la loi suédoise autorise ou n'autorise pas, mais, moi, je sais que le règlement ne vous autorise pas à poursuivre. (*Soupires.*) Je vous ai laissé une minute de plus, mais, compte tenu de l'heure, je ne peux faire plus.

M. Danielle Bidard-Reydet. C'était pourtant fort intéressant pour le Sénat !

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 13, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 146 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures trente. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(**La séance, suspendue à vingt heures vingt, est reprise à vingt-deux heures trente-cinq.**)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault.

J'informe le Sénat que la commission des finances m'a fait connaître qu'elle a d'ores et déjà procédé à la désignation des candidats qu'elle présentera si le Gouvernement demande la réunion d'une commission mixte paritaire en vue de proposer un texte sur le projet de loi actuellement en discussion.

Ces candidatures ont été affichées pour permettre le respect du délai réglementaire.

La nomination des représentants du Sénat à la commission mixte paritaire pourrait ainsi avoir lieu aussitôt après le vote sur l'ensemble du projet de loi, si le Gouvernement formulait effectivement sa demande.

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 2, appelé en priorité. L'amendement n° 13 a été repoussé et je suis maintenant saisi d'un amendement n° 14, présenté par Mme Fost, MM. Viron et Bécart, Mme Bidard-Reydet, MM. Souffrin et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté, et tendant à supprimer le premier alinéa de cet article.

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet amendement vise à supprimer le premier alinéa de l'article 2.

En effet, d'une part, nous sommes opposés, comme nous l'avons dit tout au long du débat, à ce que la Régie nationale des usines Renault devienne une société anonyme, soit une entreprise comme n'importe quelle autre. D'autre part, les statuts de la société anonyme seront adoptés par une assemblée générale extraordinaire dont les membres seront désignés par le ministre chargé de l'économie et des finances.

Nous voyons bien ici tout le caractère antidémocratique d'une telle mesure.

Ainsi, cet alinéa réaffirme-t-il le principe posé par l'article 153 de la loi de 1966 sur les sociétés commerciales selon lequel « l'assemblée générale extraordinaire est seule habilitée à modifier les statuts dans toutes leurs dispositions ». L'Etat étant pour l'instant le seul actionnaire, il entérinera seul les statuts de la « société anonyme » que vous voulez créer. C'est une atteinte à la démocratie !

Permettez-moi de vous rappeler les motifs qui ont conduit à la nationalisation de la société Renault après la Seconde Guerre mondiale, donc à sa transformation de société anonyme en Régie. Je cite :

« Au lendemain de la Libération, après quatre années d'une occupation qui a placé sous le contrôle de l'ennemi et détourné de leur destination normale une grande partie des moyens de production de notre industrie, un grave problème se trouve posé par la situation qui résulte, pour la société anonyme des usines Renault et le vaste ensemble industriel qu'elle contrôle, d'une part, de l'attitude de ses dirigeants envers l'envahisseur et, d'autre part, du décès de son chef, responsable et principal animateur, Louis Renault, survenu au moment où celui-ci devait rendre compte de ses actes devant la justice française.

« Il est inutile de souligner le rôle qu'a joué la société Renault dans l'économie de notre pays et la place prépondérante qu'elle tenait avant les hostilités dans nos fabrications automobiles. Ses usines faisaient vivre, en 1939, plus de 36 000 ouvriers et employés, et elles avaient livré durant l'année 20 000 camions, 45 000 véhicules de tourisme et camionnettes, des moteurs fixes, des automotrices, du matériel d'armement, pour un chiffre d'affaires excédant largement deux milliards de francs.

« Cette société avait, d'autre part, recherché dans un système de participations nombreuses, prises soit directement, soit par l'entremise de son personnel de direction, une intégration très poussée de ses fabrications et de la distribution de ses produits, et était parvenue à contrôler, de façon directe ou indirecte, un très large secteur industriel et commercial. Les leviers de commande de cet ensemble puissant, aux ramifications nombreuses et profondes, et qui puisait directement sa sève dans les forces vives du pays, se sont trouvés en fait confiés à la volonté de Louis Renault et de ceux qui le secondaient directement.

« Louis Renault et le petit groupe d'hommes qui l'entouraient, détenteurs à la fois des capitaux et des moyens de commandement, portent la part majeure de la responsabilité que la société Renault et ses principales filiales ou entreprises alliées ont, depuis la déclaration de guerre, encourue devant la nation.

« S'il est indubitable que l'industrie de la construction automobile, qui constitue une industrie clé dans la guerre comme dans la paix, devait être et a été l'une des plus visées par l'occupant, s'il n'est pas contestable que ses fabrications pouvaient plus aisément et plus directement que toute autre être utilisées à des fins purement militaires, si ces conjonctures enfin expliquent dans une grande mesure que la mainmise ennemie se soit plus spécialement appesantie sur les principales firmes de l'industrie automobile, il n'en reste pas moins que les dirigeants de ces firmes ont à répondre de l'attitude qu'ils ont, tout le long de l'occupation, observée à l'égard de l'ennemi, et doivent justifier de la résistance qu'ils ont su apporter à l'ingérence de celui-ci.

« Une telle justification ne saurait être fournie par la société Renault. Alors que ses livraisons à l'armée française s'étaient montrées notoirement insuffisantes pendant les années qui ont précédé la guerre, ses prestations à l'armée allemande ont, durant l'occupation, été particulièrement importantes, et ne se sont trouvées freinées que par des bombardements répétés dont les usines de Boulogne-Billancourt et du Mans ont été l'objet de la part de l'aviation alliée. Dès juin 1940, d'ailleurs, M. Renault, qui se trouvait en mission en Amérique, s'était empressé de regagner la France afin de mettre ses usines à la disposition de la puissance occupante.

« C'est en considération de ces faits, et en pleine connaissance du préjudice qu'ils ont causé au pays, que le Gouvernement, tenant compte, d'une part, de ce que l'action de la justice est aujourd'hui éteinte envers le principal responsable, et, d'autre part, de ce que les usines Renault ont constitué un instrument entre les mains de l'ennemi, a décidé de procéder à la nationalisation de ces usines, ainsi qu'à la confiscation des biens et participations de Louis Renault, dans la mesure où ces biens ou participations intervenaient dans la gestion du groupe d'entreprises que la société anonyme des usines Renault conduisait directement ou par personnes interposées.

« La nationalisation des usines Renault est obtenue par dissolution de la société, et attribution à l'Etat de son actif et de son passif. La part revenant dans la liquidation à Louis Renault est confisquée. La part, d'une importance relative d'ailleurs infime, revenant à d'autres personnes fait l'objet d'une indemnisation. La confiscation des participations de Louis Renault permettra à l'Etat de devenir principal actionnaire de toutes les entreprises satellites des usines Renault, et de leur imposer ses directives.

« Aussi, les mesures édictées ont-elles pour objet d'organiser, avec le souci de la plus grande efficacité, l'exploitation des biens de la société anonyme des usines Renault. L'attention la plus grande a été apportée à la forme de l'organisme d'Etat qui se substituera à cette société. Il a paru opportun de ne recourir ni à une société privée, ni à un office d'Etat géré selon les règles habituelles de la comptabilité publique. L'organisme chargé de l'exploitation des usines Renault a été défini selon une formule déjà approuvée, inspirée des doctrines de participation ouvrière ; cette formule concilie la souplesse de fonctionnement indispensable à une grande

entreprise industrielle avec la nécessité d'un contrôle rigoureux des deniers publics et avec la ferme volonté de l'Etat de diriger, conformément à l'intérêt général, une branche d'activité d'importance primordiale pour l'économie du pays. »

C'est la raison pour laquelle Renault ne doit pas changer de statut. Aussi nous vous proposons d'adopter, par scrutin public, l'amendement n° 14, qui vise à supprimer le premier alinéa de l'article 2.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Très bien !

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 14, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 147 :

Nombre des votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54
Pour l'adoption	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Demande de priorité

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, je demande la priorité pour l'amendement n° 4.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur la demande de priorité en faveur de l'amendement n° 4, formulée par la commission ?

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

M. le président. La priorité est ordonnée.

Par amendement n° 4, M. Chinaud, au nom de la commission, propose de supprimer les cinq derniers alinéas de l'article 2.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Cet amendement tend à supprimer les cinq derniers alinéas de l'article 2, que nous examinons actuellement.

La commission des finances estime - je vous renvoie à mon rapport écrit et oral - qu'il n'y a pas lieu de déroger aux dispositions générales de la loi de démocratisation du secteur public, dont la conformité à la Constitution a été reconnue, chacun s'en souvient, par le Conseil constitutionnel.

Aussi, à l'occasion d'un texte visant à doter la Régie Renault d'un statut de droit commun, il serait pour le moins paradoxal de ne pas appliquer des dispositions aussi fondamentales que celles qui régissent la composition du conseil d'administration des entreprises publiques.

Dès lors que Renault change de statut, il est tout à fait normal que son conseil soit renouvelé. Que l'on ne me dise pas que cela gênera en quoi que ce soit la bonne marche de Renault : l'Etat pourra nommer à nouveau ses représentants actuels et les personnalités qualifiées, dont la première d'entre elles, le président-directeur général, M. Lévy.

Quant à la composition du conseil d'administration de Renault après l'ouverture de son capital à Volvo, l'article 6 de la loi de démocratisation prévoit que, lorsque la part du capital social d'une entreprise publique détenue par l'Etat n'atteint pas plus de 90 p. 100, le conseil d'administration comprend dix-huit membres, dont six représentants des salariés. Les douze autres membres sont désignés par l'assemblée générale des actionnaires, conformément aux dispositions de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales, les représentants de l'Etat étant nommés par décret. C'est le droit commun des sociétés et des entreprises publiques.

Il n'est donc pas besoin d'inscrire expressément ces dispositions dans le projet de loi pour qu'elles s'appliquent à Renault. De plus, elles n'impliquent nullement une élection supplémentaire des représentants des salariés au conseil d'administration, conformément aux dispositions de l'article 40, paragraphe II, de la loi de démocratisation. Elles ne l'impliquent pas, mais elles ne l'interdisent pas !

Alors, mes chers collègues, laissons donc cette loi s'appliquer !

S'agissant des deux derniers alinéas de l'article 2, ils n'ont pas, selon la commission, leur place dans ce projet de loi.

Dès lors que, comme vous le propose la commission des finances, l'actionnariat des salariés de Renault est maintenu - ce qui correspond à l'amendement de la commission que le Sénat a adopté à l'article 1^{er} - il est impossible de limiter le nombre des associés à six, en dérogeant à l'article 73 de la loi sur les sociétés commerciales. Là encore, c'est le droit commun.

De même, la disposition finale de cet article, qui prévoit que les administrateurs de Renault ne seront pas soumis à l'obligation, prévue à l'article 95 de cette même loi, de détenir des actions de la société, conformément aux statuts, est inutile. Cette exception est prévue pour les représentants du personnel par l'article 21 de la loi de démocratisation du secteur public et les représentants de l'Etat ne possèdent jamais d'actions. Quant aux représentants des autres actionnaires, dans les autres sociétés publiques, ils détiennent des actions de ces sociétés et il n'est pas opportun de déroger à cette règle générale.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, et vous renvoyant à mon rapport écrit et oral, la commission vous propose d'adopter l'amendement n° 4, qui tend à supprimer les cinq derniers alinéas de l'article 2.

Bien sûr, monsieur le ministre, nous sommes en présence d'un amendement frontière entre la logique de votre projet de loi et la logique que la majorité du Sénat souhaite donner à ce projet de réforme du statut de la Régie Renault.

Comme j'ai eu l'occasion de vous le préciser lors de la discussion générale, nous faisons un pas dans votre sens. Nous voulons faire un pas plus grand pour faire véritablement de notre Régie nationale une société publique de droit commun.

Etant donné qu'il s'agit là d'un des amendements essentiels qu'a soutenus la majorité des membres de la commission des finances, il est tout à fait normal que son rapporteur général vous demande de l'adopter par scrutin public.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je ne reviendrai pas sur l'économie des différents alinéas de l'article 2, que M. le rapporteur général a parfaitement analysée. Il a indiqué que cet amendement se situait dans la logique des propositions que la commission a faites s'agissant de la future société Renault.

Nous avons sans doute fait un pas l'un vers l'autre, monsieur le rapporteur général, mais nos chemins ne vont pas se rencontrer.

Le statut de la Régie Renault tel que nous le voulons est dérogatoire sur certains points aux lois sur les sociétés.

Par conséquent, sans vouloir insister davantage sur les différences qui nous séparent, j'indiquerai simplement que le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 4.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Robert Laucournet. M. le ministre de l'industrie vient de définir très clairement la position du Gouvernement. Nous la rejoignons totalement, comme je l'ai indiqué lors de la discussion générale. M. le rapporteur général et M. le ministre ont parlé de deux logiques différentes.

Par conséquent, nous voterons contre l'amendement n° 4, présenté par la commission.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances propose de supprimer l'article 2, à l'exception du premier alinéa.

Le deuxième alinéa de cet article détermine la composition du premier conseil d'administration de la société anonyme. Il prévoit que le président-directeur général et les autres administrateurs de la Régie restent en fonction, ce qui conduit M. le rapporteur général à supprimer cet alinéa, sous prétexte qu'il déroge à l'article 40, paragraphe II, de la loi de démocratisation du secteur public.

Ce qui dérange, en fait, la droite sénatoriale, c'est que cet alinéa vise à éviter d'abrèger le mandat des représentants élus des salariés au conseil d'administration de Renault.

C'est qui est souhaité, c'est de provoquer de nouvelles élections, alors même que la C.G.T. est majoritaire au sein de l'entreprise. Espérez-vous que la C.G.T., qui, au quotidien, jour après jour, défend l'intérêt des salariés, agit contre les mauvais coups du pouvoir contre l'entreprise, subisse demain le contrecoup de votre décision ?

Les salariés de la Régie sauront vous opposer un démenti formel, comme ils l'ont démontré au lendemain de l'annonce de la fermeture de l'usine de Billancourt.

Les mauvais coups portés contre les travailleurs, contre la C.G.T. et contre les militants du parti communiste n'ont pas manqué et ne manquent pas.

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

L'affaire des Dix de Renault-Billancourt illustre malheureusement la persécution dont sont victimes ceux qui contestent le choix de la liquidation de Renault. Face à la mobilisation et aux nombreux soutiens parvenus de l'ensemble du pays, les charges montées de toutes pièces par la direction n'ont pas résisté. A ce jour, les Dix n'ont toujours pas été réintégrés.

Ceux qui violent les lois, ce ne sont pas les travailleurs qui luttent contre la baisse de leur pouvoir d'achat, contre la remise en cause de leurs droits, contre les licenciements et contre la casse de la Régie.

Est-ce une telle situation inadmissible que vous voulez prolonger, conforter ?

De mauvais coups ont été portés contre les syndicalistes, comme je viens de le rappeler. Par exemple, les Dix de Renault, ouvriers de l'usine de Billancourt, délégués C.G.T., syndicalistes licenciés en 1986 pour avoir défendu les intérêts de leurs collègues de travail, et des milliers d'autres syndicalistes sanctionnés ne sont toujours pas réintégrés dans leur entreprise.

De quels crimes ces hommes sont-ils coupables, « crimes » si graves au point que l'on refuse pour eux l'application de la loi d'amnistie de l'été 1988, qui entraînait l'effacement des faits pour lesquels ils ont été poursuivis et condamnés, au point que l'on refuse leur réintégration ? La réintégration des travailleurs aurait dû résulter de l'adoption de la loi d'amnistie. Comment pourrait-on parler d'amnistie pour ces travailleurs et tous les syndicalistes victimes comme eux de la répression patronale et gouvernementale si le licenciement, conséquence directe des faits ultérieurement amnistiés, n'était pas annulé et la réintégration prononcée ?

Le Conseil constitutionnel vole au secours du patronat. Ainsi, en juillet 1988, l'Assemblée nationale avait adopté une première loi d'amnistie qui, avant son examen par le Conseil constitutionnel, ouvrait la voie à la réintégration des Dix et d'autres syndicalistes.

Le 21 juillet 1988, le Conseil constitutionnel annulait la disposition favorable. En juillet 1989, le Parlement adoptait de nouveau un texte ouvrant la perspective d'une réintégration.

Une nouvelle fois, les représentants de la nation se prononçaient sans équivoque pour une solution de justice et d'apaisement. Une nouvelle fois, le Conseil constitutionnel, par sa décision du 8 juillet 1989, intervenait, à l'encontre de la volonté du législateur et de toute équité, pour briser toute espérance.

L'argument avancé par cette institution, en juillet 1989, était celui de « l'autorité de la chose jugée ». En clair, pour les neuf sages du Palais Royal, la décision du 21 juillet 1988 ne pouvait et ne pourrait jamais être remise en question, de même que tout autre problème de société, une fois « jugé », problème pourtant évolutif par nature.

Les membres du Conseil constitutionnel opèrent, en réalité, un véritable contrôle d'opportunité, qui est, par son essence même, antidémocratique.

Le professeur Dupeyroux...

M. le président. Madame Bidard-Reydet, je suis forcé de faire un contrôle d'opportunité en vous retirant la parole, car j'ai déjà eu la faiblesse de vous accorder une minute supplémentaire de temps de parole !

M. Jean-Luc Bécart. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à M. Bécart, pour cinq minutes. Je ne peux pas faire cadeau d'une minute à tout le monde, ce n'est pas possible. Je réserve cela aux dames ! *(Sourires.)*

Mme Danielle Bidard-Reydet. C'est déjà gentil !

M. Jean-Luc Bécart. L'amendement n° 4 de la commission supprime bon nombre d'alinéas de l'article 2, ce qui ne peut que nous réjouir dans la mesure où cet article nous paraît mauvais. Par conséquent, je voterai cet amendement n° 4, mais pour des raisons diamétralement opposées à celles qu'a évoquées M. le rapporteur.

Je voudrais attirer l'attention du Sénat sur le principe d'autonomie de gestion de la Régie nationale des usines Renault vis-à-vis de l'Etat actionnaire, qu'il conviendrait, à mon avis, de renforcer.

En effet, ce principe, fort de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945, a subi de nombreuses entorses - et c'est un euphémisme ! - dans sa mise en œuvre.

Un bref rappel du passé récent s'impose.

Le principe de l'autonomie de gestion et de l'indépendance de l'entreprise nationale avait été réaffirmé par le P.-D. G., M. Bernard Hanon, en octobre 1982.

Cependant, plusieurs exemples tendent à montrer que cette autonomie est souvent bousculée et que des pressions directes sont exercées, au mépris d'ailleurs des droits des travailleurs, puisque, dans plusieurs cas, des informations concernant Renault ont été annoncées par des membres du Gouvernement avant toute consultation des représentants des travailleurs, qu'il s'agisse du C.E., du comité central d'entreprise ou du conseil d'administration.

J'aimerais, à cet égard, citer quelques exemples : la filiale d'Offranville a été annoncée par M. Laurent Fabius, sans mentionner les Etats-Unis ; M. Pierre Mauroy a fait état de l'installation dans le Nord d'une unité Renault consacrée à la production, même si ce projet, semble-t-il, n'est plus d'actualité ; s'agissant de l'affaire « Gendron et constructions de Clichy », le projet de regroupement de Villeurbanne a été annoncé par la presse régionale lyonnaise et le ministère de l'industrie a refusé de considérer les solutions et les propositions préconisées par la C.G.T. Renault et constructions de Clichy.

Je citerai également l'intervention d'un membre du Gouvernement contre la signature du contrat de coopération entre Renault et Moskvitch, l'annonce faite par M. François Mitterrand, lors d'une émission de télévision, « qu'il s'occupait du cas Renault personnellement » ; quelques jours après

ces déclarations, M. Hanon était évincé, après avoir été confirmé à son poste peu de mois auparavant, et M. Besse le remplaçait à son poste de P.-D.G.

Je rappellerai les déclarations publiques tapageuses à la presse de Mme Cresson et de M. Defferre sur la qualité des véhicules Renault, qui portaient atteinte à l'image de marque de l'entreprise nationale, et celles de M. Laurent Fabius, à *'l'Heure de vérité'*, selon lesquelles il n'y aurait pas de licenciements chez Renault et il s'occupait de cette question.

Je citerai encore les manœuvres entre le ministère du travail et M. Praderie, directeur du personnel et des relations sociales de la Régie nationale des usines Renault, pour transformer en avis favorables, par le biais d'un faux, les avis hostiles de la majorité des C.E. et du C.C.E. sur les projets de convention F.N.E. et O.N.I. pour 1986.

A plusieurs reprises, le ministère du travail a dicté à la direction « la procédure » à suivre pour court-circuiter le C.C.E. où la C.G.T. est largement majoritaire, afin d'obtenir un avis des organisations syndicales sur les projets de dizaines de milliers de licenciements sous forme de congé-conversion.

Il s'agit là des exemples les plus significatifs. Ils indiquent clairement quelles sont les limites de l'autonomie de gestion de la Régie nationale des usines Renault et de l'indépendance théorique de l'entreprise nationale.

Malheureusement, l'actualité de ces derniers mois, s'agissant de Renault, nous prouve que, s'il n'y a pas de véritable autonomie de gestion vis-à-vis de l'Etat, il y a pire : la mise sous tutelle directe de notre industrie automobile nationale vis-à-vis de Bruxelles et de la Commission européenne. L'exemple de l'annonce du projet de fermeture de l'usine de Billancourt en novembre 1989 est, à cet égard, éloquent.

Cette démission sur toute la ligne est le gage donné par le Gouvernement français à l'intégration européenne, celle de l'argent et de la finance. Elle est doublement dangereuse.

En effet, tout d'abord, elle affaiblit durement les potentiels de production et de développement du groupe au moment où le marché automobile est en pleine expansion, alors que les constructeurs travaillant en Europe souffrent de sous-capacité de production, au moment aussi où les constructeurs japonais - Nissan, Toyota, Honda - ont annoncé leur intention de mettre en place en Europe - en Grande-Bretagne, notamment - des unités de production capables de produire un million de véhicules par an, au moment, enfin, où la Communauté elle-même subventionne cette croissance japonaise par des aides financières.

Par ailleurs, cette démission constitue une atteinte grave portée au secteur public national. C'est aussi cela qui est visé par l'intransigence complice de la Commission et du Gouvernement français à l'égard de Renault. Renault frappée aujourd'hui, qu'en sera-t-il demain de l'avenir national de la sidérurgie, avec Usinor-Sacilor, de la chimie, de l'électronique, avec Thomson, de l'informatique, de l'aéronautique, avec l'Aérospatiale et la S.N.E.C.M.A. ? La couleur a été annoncée en s'attaquant aux choix des compagnies aériennes françaises et en contestant par ailleurs à France Télécom son monopole des télécommunications.

L'abandon industriel est la règle ; la spéculation financière est le résultat du choix de la bourgeoisie française, qui préfère toujours la rente à l'engagement productif. Les industriels japonais, allemands, italiens construisent des usines, développent des productions pendant que les patrons français s'adonnent à des opérations financières qui ne créent rien et détruisent beaucoup.

Telles sont quelques-unes des raisons pour lesquelles l'article 2 nous paraît mauvais ; le groupe des sénateurs communistes et apparentés votera donc l'amendement n° 4.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 148 :

Nombre des votants	318
Nombre des suffrages exprimés	310
Majorité absolue des suffrages exprimés	156
Pour l'adoption	228
Contre	82

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les amendements n°s 15 à 22 deviennent sans objet.

Mme Hélène Luc. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, par suite d'une erreur de couleur des bulletins, le groupe communiste a voté contre l'amendement, alors qu'il souhaitait voter pour, c'est-à-dire pour la suppression de l'article 2.

M. le président. Madame Luc, je vous donne acte de votre déclaration.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2, modifié.

M. Jean-Pierre Masseret. Le groupe socialiste vote contre.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. - La prise de participation sous forme d'actions de personnes françaises du secteur privé ou de personnes étrangères est autorisée dans la limite de 25 p. 100 du capital de la société anonyme. Les trois quarts au moins des droits de vote de la société anonyme doivent rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat.

« Les modalités de cette prise de participation sont approuvées par décret au vu d'un accord de coopération conclu entre les parties et d'un dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise, qui ne peut être inférieure à la valeur fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques. L'avis de la commission déterminant cette valeur est rendu public.

« Toute cession d'actions est soumise, à peine de nullité, à la procédure d'agrément prévue à l'article 275 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous nous trouvons sans nul doute au cœur du texte qui nous est soumis. Permettez-moi donc de commenter brièvement l'article 3 qui comprend trois alinéas.

Le premier fixe la limite de participation des personnes françaises du secteur privé ou des personnes étrangères à 25 p. 100 du capital de Renault. En outre, les trois quarts au moins des droits de vote de la société devront rester la propriété directe ou indirecte de l'Etat.

S'agissant de la limite de 25 p. 100, tout d'abord - dois-je le rappeler une nouvelle fois ? - celle-ci est supérieure aux 20 p. 100 prévus par l'article 10 de la loi du 6 août 1986. Faut-il donc, dans le cas de la Régie Renault, déroger au principe fondamental de la protection des intérêts nationaux sur lequel avait fort justement insisté M. le Président de la République lui-même en 1986, au moment où, sur ces traverses, nous votions cette loi ?

J'entends déjà certains me dire, que si le Parlement n'autorise pas la cession de 25 p. 100 du capital de Renault, l'accord conclu entre la Régie et Volvo serait caduc. Bien au contraire - comme j'ai eu l'occasion de l'exposer et de l'écrire dans mon rapport - l'Etat peut parfaitement filialiser les activités automobiles de Renault, dans une société appelée par vous-même, monsieur le ministre, lors de votre audition par la commission des finances « Renault véhicules personnels ». Cette filiale serait détenue à 25 p. 100 par Volvo, qui achèterait également 10 p. 100 du holding Renault préalablement créé par l'Etat.

Une telle solution, comme j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, équilibrerait les termes de l'accord entre Renault et Volvo, qui est aujourd'hui dissymétrique, comme vous avez

pu le constater. En effet, avec le projet de loi qui nous est présenté, seule Renault aura, en réalité, 10 p. 100 du holding Volvo, l'inverse n'étant pas exact, puisque Volvo détiendra 25 p. 100 de la Régie Renault.

Par ailleurs, pourquoi réserver à l'Etat 75 p. 100 des droits de vote alors que, en appliquant la législation actuelle, tant qu'il en détiendra 51 p. 100, Renault restera une entreprise publique et alors qu'une autre loi serait nécessaire pour privatiser cette entreprise ? Mais, encore une fois, ce n'est pas le problème du moment.

En acceptant le dispositif que vous propose la commission des finances, il y aurait retour devant le Parlement si, un jour, un gouvernement avait envie de privatiser la Régie.

Si l'Etat ne souhaitait pas créer une minorité de blocage, il pouvait néanmoins, monsieur le ministre, prévoir d'ouvrir le capital de la société jusqu'à 33 p. 100, ce qui permet d'ailleurs le schéma du holding que j'évoquais tout à l'heure et que j'ai longuement traité dans mon rapport écrit. Dans ces conditions, il ne paraît pas possible de retenir ce premier alinéa.

Je formulerai la même remarque à propos du deuxième alinéa.

Celui-ci prévoit que les modalités de la prise de participation au capital de Renault seront approuvées par décret, au vu de l'accord de coopération conclu entre les parties et d'un dossier comprenant l'évaluation de l'entreprise, laquelle ne pourra être inférieure à la valeur fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques.

Je ferai deux observations essentielles à ce propos.

Une procédure d'évaluation des entreprises publiques est déjà prévue. C'est celle de l'article 3 de la loi du 6 août 1986. Elle présente l'avantage d'évaluer l'entreprise avant de passer à l'accord.

Ma seconde remarque est d'ordre plus général. Pourquoi le Gouvernement pense-t-il devoir renoncer au pouvoir qui est le sien d'autoriser les cessions partielles du capital des entreprises publiques, ce qu'il peut parfaitement faire en utilisant, comme la loi le lui permet, une procédure de gré à gré ?

Enfin, le troisième alinéa de l'article 3 instaure une précaution supplémentaire quant au devenir des actions souscrites par les autres actionnaires que l'Etat, en précisant que toute cession d'actions est soumise, à peine de nullité, à la procédure d'agrément prévue à l'article 275 de la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales.

J'observe que cette clause ne s'impose pas dans la mesure où l'article 274 de cette même loi prévoit que la cession d'actions à des tiers, à quelque titre que ce soit, peut être soumise à l'agrément de la société par une clause de ses statuts, sous réserve que les actions revêtent exclusivement la forme nominative, ce qui est le cas des actions de la Régie.

Autrement dit - monsieur le ministre, je répète la question que je vous ai posée au début de la discussion - l'Etat aurait-il peur de lui-même ?

En appliquant la législation actuelle, il dispose de tous les moyens d'éviter ce que d'aucuns lui reprochent, par procès d'intention, d'avoir envie de faire.

Mes chers collègues, je crois donc qu'il convient d'éviter que le statut de Renault ne revienne devant le Parlement chaque fois que la société souhaitera nouer une alliance industrielle. C'est bien là l'essentiel.

J'entends bien que le projet de coopération avec Volvo engagera les sociétés pendant une longue période et qu'il paraît peu probable qu'avant plusieurs années une opération de même ampleur soit engagée. Mais rien - et sûrement pas l'actualité industrielle prévisible dans le monde de l'automobile, ou l'évolution globale de nos entreprises publiques - ne saurait exclure des échanges plus limités, même à un délai rapproché, et ce d'autant plus que Renault, comme toutes les grandes entreprises françaises, aura besoin de nouveaux fonds propres dans l'avenir et que l'Etat est un actionnaire pour le moins impécunieux, comme j'ai été amené à le constater avec vous tous.

J'ai dit tout à l'heure ce qu'il fallait penser d'un projet de loi qui nous demande d'autoriser l'approbation d'un accord industriel. Je répète à nouveau qu'il n'est ni du pouvoir ni du rôle du Parlement de sanctionner des accords industriels. La commission des finances trouverait donc déplorable que ce précédent puisse se reproduire.

Enfin, sur le fond, elle estime qu'il convient de donner à Renault toute latitude dans le cadre qui est celui des entreprises publiques, d'autant que ce système permettrait d'ouvrir le capital aux salariés de Renault et de ses filiales, par application des amendements que nous avons déjà votés.

La suppression de l'article 3 entraînera *ipso facto* l'application à Renault de la loi du 6 août 1986 par rapport à laquelle cet article paraît, selon ses dispositions, lacunaire, redondant ou dérogoire.

Pour être tout à fait complet, j'ajouterai que rien, dans le projet de loi, ne nous permet d'imaginer ce que ferait Renault des 25 p. 100 du capital que l'Etat s'autorise à céder si jamais l'accord avec Volvo venait à être rompu.

Sur ce sujet, je le répète encore une fois, j'ai un doute, qu'un certain nombre d'entre vous partagent, ne serait-ce qu'en fonction de la récente décision de la Commission des Communautés européennes : en vérité, ceux qui sont décidés jusqu'à maintenant à passer un accord pourraient ne plus s'entendre sur le prix d'estimation de la Régie Renault. J'attends de savoir ce que va faire la commission d'évaluation des entreprises publiques !

Aussi, mes chers collègues, pour toutes ces raisons, la commission vous propose de supprimer l'article 3 du projet de loi.

Puisque - je le disais tout à l'heure - c'est un article tout à fait essentiel dont la suppression correspond à la logique de la majorité de la Haute Assemblée, vous ne trouverez pas surprenant que la commission des finances vous invite à vous prononcer sur cet amendement de suppression par scrutin public.

M. le président. La parole est à Mme Beaudou.

Mme Marie-Claude Beaudou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre argumentation concernant l'article 3 s'articule autour de trois axes.

Le premier est, bien entendu, la clause de style du premier alinéa, qui prévoit que la participation sous forme d'actions de personnes françaises ou étrangères est autorisée dans la limite de 25 p. 100 du capital de la société.

Quelle hypocrisie puisque, de toute façon, M. le ministre le reconnaissait, nous légiférons parce qu'il y a urgence ! Excusez-moi pour ce jeu de mots : il y a urgence, parce que tout retard ou toute hésitation de la représentation nationale gêne l'accord.

Les boursicoteurs n'attendent pas, qu'ils soient de Tokyo, de Paris ou de Stockholm ! Il faut, pour eux, que le Parlement vote et vote vite, car tout retard dérange les dures lois de la concurrence et du profit.

Le deuxième aspect est le suivant : vous nous demandez de renoncer à quarante-cinq ans d'histoire d'une entreprise nationale en quelques jours de débat !

Nous ne dirons jamais assez que c'est proprement scandaleux ! Quant au mépris de la représentation nationale, là, bien entendu, nous atteignons des sommets !

Vous ne nous informez pas de toutes les clauses d'un accord Renault-Volvo dont vous souhaitez manifestement garder certains aspects secrets. Où est la lettre d'intentions ? Je tiens à vous rappeler que, jusqu'à la publication de la loi au *Journal officiel*, Renault reste et demeure Régie nationale.

Vous devez donc, monsieur le ministre, en application de l'article 34 de la Constitution qui fait figurer dans le domaine de la loi les transferts de propriété d'entreprise au secteur public ou privé, donner toutes les informations permettant au Parlement de légiférer non seulement dans la sécurité, mais surtout dans la clarté.

Je rappelle que c'est la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen - elle fait corps avec notre édifice constitutionnel - qui devrait vous décider, monsieur le ministre, à lever le voile sur ces accords secrets franco-suédois.

Enfin, j'en viens au troisième aspect : « Pourquoi avons-nous demandé la suppression du mot "étrangères" dans cet article ? C'est tout simplement parce que, nous en sommes certains, toutes les pistes de coopération franco-française n'ont pas été recherchées !

Nous avons de plus en plus de doutes sur cet accord, qui risque d'être à trois au lieu de deux. Vous affirmez pourtant, monsieur le ministre, que c'est contre l'intrusion et l'agressivité japonaises que ce projet de loi et cet accord ont été envisagés.

Dès lors, monsieur le ministre, une fois de plus, qu'en est-il du respect de la représentation nationale et de son information ?

Le Sénat, dans sa majorité, monsieur le rapporteur général, va-t-il tolérer ce manque d'information flagrant, qui nuit au sérieux de nos travaux depuis le début de la discussion ?

M. le président. La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. L'article 3 organise la privatisation larvée de la Régie Renault par l'accord Renault-Volvo que l'exposé des motifs du projet de loi prétend inscrire dans le cadre d'une politique ambitieuse de développement du secteur public, donnant à celui-ci et à l'ensemble de l'industrie française les moyens d'assurer leur compétitivité à l'horizon 1993.

Le même argument a été invoqué par M. le Premier ministre à l'Assemblée nationale pour justifier l'abandon du site de Billancourt.

Quel cynisme que d'assimiler la casse d'une usine, dont la direction reconnaît elle-même qu'elle est moderne, à l'intérêt du pays, de son industrie et donc à l'avenir de centaines de milliers d'hommes, de femmes et de jeunes !

L'attaque portée par le Gouvernement Rocard contre le site de Billancourt est d'une extrême gravité pour les salariés de l'entreprise concernée, pour le groupe Renault et pour le devenir industriel de l'Ile-de-France.

Le Gouvernement Rocard va donc, une fois de plus, au devant des souhaits de la droite qui, en 1986, avait promis, à Bruxelles, la fermeture de Billancourt et le changement de statut de Renault.

L'intervention de M. Raymond Lévy au congrès de la Fédération internationale des ingénieurs et techniciens de l'automobile ne laisse planer aucune ambiguïté : « Mon estimation est que les effectifs d'un constructeur en 1992 devront être au maximum la moitié de ce qu'ils étaient en 1985 ou 1986... Comment arriver à cette réduction ? Par diminution de la valeur ajoutée : les entreprises automobiles européennes devront fabriquer exclusivement ce que les fournisseurs d'équipements ne peuvent fabriquer. »

L'ensemble des grands médias taisent cette réalité et entonnent d'une même voix : « L'usine de Billancourt est maintenant dépassée, inadaptée, archaïque. » Ils falsifient la réalité de Billancourt !

Cette campagne a indigné un grand nombre de salariés, toutes catégories confondues.

Vétuste, l'usine de Billancourt ! En 1983, 1 200 millions de francs y ont été investis. La direction reconnaît la modernité de l'île Seguin, les capacités des ouvriers et des techniciens à produire un véhicule de qualité et les félicite même pour leur bon travail.

Récemment, M. Lévy affirmait encore que la poursuite du processus de modernisation aurait nécessité un investissement annuel de 100 millions à 200 millions de francs.

Billancourt pas efficace ! C'est oublier les 34 milliards de centimes de bénéfices réalisés en 1987.

Billancourt à l'étroit ? C'est oublier les onze hectares actuellement disponibles sur la rive droite, qui peuvent accueillir immédiatement de nouvelles productions ou des activités de biens d'équipement nécessaires à l'entreprise.

Billancourt, usine enclavée ? C'est oublier que l'usine est reliée à la route, au chemin de fer et à la navigation fluviale. Sur les neuf usines que Renault possède, cinq sont situées en bordure de Seine, ce qui permet une bonne communication entre elles et constitue un atout pour l'exportation à partir, notamment, du port du Havre.

Pas de capacités suffisantes pour produire plus à l'usine de Billancourt ? Encore un faux argument ! Le potentiel de production de l'usine est volontairement sous-utilisé. Dès maintenant, il est possible de passer de 470 à 600 véhicules par jour.

Fermer Billancourt, c'est porter atteinte aux activités de Renault en région parisienne, c'est menacer des milliers d'emplois en Ile-de-France, puisque la production à Renault-Billancourt est à l'origine de 70 000 autres emplois dans cette région.

Vous décidez donc de casser l'emploi en détruisant cette entreprise. Vous vous résignez ainsi à une aggravation du chômage engendrant détresse et pauvreté. C'est fermer tout avenir aux jeunes que de ne leur proposer que des « petits boulots ».

Alors que l'on compte 500 000 chômeurs en Ile-de-France, vous fermez une usine capable de produire 160 000 véhicules par an ; vous licenciez par là même 4 000 salariés, alors qu'elle pourrait embaucher de nombreux jeunes et leur apporter une qualification.

L'accord Renault-Volvo mis en place par cet article 3 pourrait aboutir à la filialisation de la branche automobile et à la vente de R.V.I. à Volvo. Il y aurait, en plus de la fermeture de l'usine de Billancourt, la liquidation de Chausson, filiale commune de Peugeot et de Renault.

Chacun comprendra que, dans ces conditions, le groupe communiste ne puisse absolument pas souscrire à ce qui est proposé.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Très bien !

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

M. Jean-Pierre Masseret. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je souhaite simplement manifester au Gouvernement le soutien du groupe socialiste sur l'article 3, article central du projet, ainsi que l'a indiqué M. le rapporteur.

En effet, cet article permet la réalisation d'un double objectif. Tout d'abord, il s'agit d'autoriser Renault à passer accord avec Volvo : c'est l'essentiel du texte. Cette association garantit en fait l'avenir de l'industrie automobile.

Le second objectif est de permettre à l'Etat de conserver la maîtrise de la situation puisque 75 p. 100 du capital seront détenus par la puissance publique. C'est aussi une garantie pour l'avenir de Renault.

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, constatant que, sur l'article 3, deux orateurs d'avis contraire se sont d'ores et déjà exprimés, je demande, en application de l'article 38, alinéa 1^{er}, du règlement, la clôture de la discussion.

M. Robert Vizet. Fossoyeur du débat !

Mme Hélène Luc. Nous avons un « Monsieur Clôture » !

M. le président. Je consulte le Sénat sur la demande de clôture de la discussion formulée par M. Laucournet.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Je rappelle que, sur l'article 3, trente-trois amendements ont été déposés.

Je rappelle aussi que, saisi par la commission des finances, le bureau du Sénat a décidé ce matin que la discussion commune ne s'appliquait pas aux différents amendements déposés sur ce texte.

Je suis tout d'abord saisi de deux amendements identiques.

Le premier, n° 5, est présenté par M. Chinaud, au nom de la commission.

Le second, n° 24, est déposé par Mme Fraysse-Cazalis, MM. Pagès et Leyzour, Mme Beaudeau, MM. Garcia, Renar, les membres du groupe communiste et apparenté.

Tous deux tendent à supprimer l'article 3.

La parole est à M. le rapporteur général, pour présenter l'amendement n° 5.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je suis évidemment favorable à mon amendement et j'invite le Sénat à le voter. *(Sourires.)*

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement.

En effet, comme cela a été dit, toute l'économie du projet gouvernemental est ici en jeu. Il s'agit, je le répète, d'un projet sur mesure, donnant une réponse pragmatique à un besoin précis, qui a été manifesté par l'entreprise elle-même.

Il est clair que la suppression de cet article dénaturerait complètement le projet. Nos deux conceptions sont inconciliables : si nous essayions de fabriquer un texte qui les concilie, nous mettrions au monde un monstre.

Cela dit, je voudrais revenir sur deux points que M. le rapporteur général a soulevés.

Tout d'abord, je n'estime pas le dispositif d'échange d'actions dissymétrique : détenir 10 p. 100 de Volvo confère en fait plus de pouvoir que détenir 20 ou 25 p. 100 de Renault, tout simplement parce que le capital de Volvo est ouvert tandis que le capital de Renault est fermé.

Dans la même ligne de ce raisonnement, sans méconnaître vos préoccupations, monsieur le rapporteur général, je crains qu'une liberté trop grande et trop rapidement accordée n'aboutisse à fragiliser Renault, qui deviendrait ainsi la proie de bien des convoitises. Nous avons ici affaire à une alliance que je crois solide et durable ; le Parlement ne devrait donc pas être à nouveau saisi pour modifier l'équilibre ainsi réalisé.

M. le président. Les auteurs de l'amendement n° 24 souhaitent-ils ajouter des arguments à ceux qui ont été avancés par M. le rapporteur général ?...

Je vais mettre aux voix les amendements identiques n°s 5 et 24.

M. Jean-Luc Bécart. Je demande la parole contre l'amendement n° 5.

M. le président. Monsieur Bécart, vous ne pouvez vous exprimer contre un amendement identique à celui que votre groupe a déposé !

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, je veux prendre la parole sur l'amendement n° 5, dont je trouve les motivations mauvaises...

M. le président. Monsieur Bécart, nous en sommes arrivés au vote sur les deux amendements qui tendent à supprimer l'article 3. Expliquez-nous donc votre vote ! Nous vous écouterons de toute manière avec intérêt.

M. Jean-Luc Bécart. Je souhaite faire une sorte de rappel au règlement.

Mon expérience de parlementaire est, certes, très courte mais je crois être autorisé à expliquer les raisons pour lesquelles je trouve mauvaises les motivations de l'amendement n° 5 ; même si M. le rapporteur général les a exposées à l'instant très brièvement, elles apparaissent clairement dans son rapport écrit. Il me semble donc que je suis en droit de parler contre cet amendement. C'est en tout cas ainsi que je comprends le règlement.

M. le président. Mon cher collègue, j'ai, tout à l'heure, demandé si l'un des membres de votre groupe voulait prendre la parole pour présenter l'amendement n° 24 et si vous aviez quelque chose à ajouter aux raisons développées par M. le rapporteur général. Ce fut le silence sur les travées communistes.

Je ne peux plus maintenant vous donner la parole que pour explication de vote. Je suis désolé, mais le train ne passe qu'une fois en matière réglementaire ! *(Sourires.)*

M. Jean-Luc Bécart. A condition, monsieur le président, que le chef de gare voie tout ce qui se passe dans le hall ! *(Rires sur les travées communistes.)*

M. le président. J'ai l'habitude de regarder ce qui se passe dans le hall, croyez-moi ! Veuillez poursuivre, monsieur Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Il est vrai que, compte tenu de la place que j'occupe dans cet hémicycle et malgré ma grande taille, vous ne m'apercevez pas toujours lorsque je demande la parole.

M. le président. Mais enfin, monsieur Bécart, oui ou non, le groupe communiste a-t-il déposé un amendement de suppression ? Oui ou non, lui ai-je donné la parole pour le défendre ? Oui ou non, l'a-t-il refusé ?

Je vous ai effectivement refusé de prendre la parole contre votre propre amendement ; sinon, où irions-nous dans cette enceinte ?

Par conséquent, je vous donne maintenant la parole pour explication de vote et je n'accepte pas vos propos selon lesquels, malgré votre taille, je ne vous aurais pas toujours aperçu.

M. Paul Caron. Il faut avoir pitié de lui : c'est un lampeur !

M. le président. Vous avez donc la parole, pour cinq minutes, pour explication de vote.

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances propose de supprimer l'article 3 du projet de loi. Le groupe communiste a également déposé un amendement tendant à la suppression de cet article mais les motifs qui l'animent ne sont évidemment pas les mêmes.

La commission a considéré - je vous renvoie au rapport écrit - que « cet article était à la fois trop restrictif, dans la mesure où il fige toute évolution future du capital de Renault, et insuffisamment protecteur des intérêts nationaux ». Je poursuis la lecture du rapport : « En dérogeant à plusieurs dispositions de la loi du 6 août 1986, il présente des lacunes graves, sans apporter de garantie supplémentaire à l'Etat ou à Renault. » Plus loin, je lis : « Par ailleurs, alors que le texte se veut une réponse pragmatique à la nécessité pour Renault de disposer de partenaires, il entrave cette évolution et limite la perspective de voir cette entreprise disposer de ressources financières supplémentaires par mise sur le marché d'une partie plus importante de son capital. » Il est ajouté dans le rapport : « Sans entraver la concrétisation de l'accord conclu entre Renault et Volvo, votre commission vous propose de situer l'ouverture du capital de la société anonyme dans le droit commun que constitue la loi du 6 août 1986. »

La position de la majorité sénatoriale est donc claire : si elle s'accommode aisément du présent projet, proposé par un gouvernement socialiste, elle considère toutefois qu'il ne va pas assez loin. Elle se félicite de l'ouverture du capital de Renault à un autre constructeur, du changement de statut de la Régie, qui était, toujours selon le rapport de M. Chirac, devenu « indispensable », la commission ne pouvant « qu'approuver cette transformation juridique ». Mais est-il besoin de rappeler que cette transformation juridique était contenue dans le projet de loi présenté par le gouvernement Chirac ?

Vous voulez aller toujours plus loin : plus loin dans la banalisation totale du statut, plus loin dans la privatisation de Renault, plus loin par la création d'un holding Renault.

De cette privatisation que vous voulez toujours pousser plus loin, faisons donc un rapide bilan.

Saint-Gobain, la première, a vu son chiffre d'affaires reculer. Son profit a doublé, mais le montant de ses investissements est resté identique. L'essentiel de ses nouveaux profits a alimenté son portefeuille de titres de placement, qui atteignait déjà 6,7 milliards de francs à la fin de 1986, ou des rachats d'entreprises en Amérique. Les effectifs du groupe ont été réduits de 12 742 salariés entre 1986 et 1987.

Qu'a fait la C.G.E. de l'argent collecté à l'occasion de sa privatisation ? Elle a versé 1,5 milliard de francs à Jimmy Goldsmith pour des forêts, des hypermarchés aux Etats-Unis et une maison d'édition française, plus de 1 milliard de francs pour acquérir 2,6 p. 100 de la Société générale, 4,5 p. 100 du Crédit commercial de France et 1,2 p. 100 de Paribas-Belgique. Autrement dit, elle a essentiellement réalisé des placements financiers, qui correspondaient déjà à plus de 50 p. 100 des investissements industriels courants du groupe, soit 3,9 milliards de francs, en 1986.

De plus, la C.G.E. a investi ses capitaux à l'étranger, aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne, en Italie et en Espagne, sa stratégie se traduisant par une politique de croissance externe et de rentabilité immédiate entraînant placements financiers et spéculations financières.

Cette stratégie a été illustrée par l'abandon de nos productions nationales, par des cessions à l'étranger, notamment en République fédérale d'Allemagne pour les moteurs Diesel et en Italie pour les céramiques et les lasers, et par la fermeture du site de Dubigeon. Là encore, la privatisation s'est accompagnée d'une réduction d'effectifs considérable.

Depuis sa privatisation, Paribas a refusé de soutenir financièrement l'usine neuve de la Chapelle-Darblay et la production parapétrolière de Vallourec. En revanche, elle a acheté un réseau de distribution au Canada, elle a pris 13,4 p. 100 de participations dans la Compagnie luxembourgeoise de télévision, elle a ouvert une maison de titres à Tokyo, elle a racheté une charge d'agent de change à Paris, elle s'allie avec I.B.M. pour concurrencer les P.T.T., etc.

Saint-Gobain, la C.G.E., Paribas et d'autres ont démontré que « privatisation » signifiait non pas du tout croissance, production, investissement mais, au contraire, récession, avec renforcement du profit.

Livrer entièrement le capital de Renault aux mains de personnes privées et d'étrangers, abandonner le fleuron de notre industrie nationale, est-ce cela votre combat ? En souhaitant la privatisation totale de Renault, vous ouvrez les vannes au financement nippon et vous ouvrez largement le capital de Renault à Mitsubishi et autres Toyota ou Nissan.

Par conséquent, nous sommes pour la suppression de l'article 3, en cohérence avec le Sénat, sans souscrire à la démarche de M. le rapporteur général, dont l'amendement de suppression a pour objectif, comme il l'indique d'ailleurs dans son rapport écrit, d'en revenir au projet de loi Madelin pour une privatisation pure et simple de la Régie.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la grave question qui sépare une fois de plus les communistes de l'ensemble des autres forces politiques du pays est toujours la question de fond touchant l'intérêt collectif pour l'essor du progrès social, intérêt que remet inlassablement en jeu la constance des pouvoirs publics à servir les intérêts privés pour la restriction des besoins sociaux.

L'axe des dispositions du projet de loi, qui vise à transformer le statut de la régie Renault en société anonyme, n'échappe ni à la poursuite de vos objectifs ni à notre détermination de nous y opposer.

Un projet, qui aménage à terme la privatisation de l'industrie automobile nationale, ne peut trouver de complaisance en nous. Les raisons profondes de notre indignation en 1987 restent valables en 1990 et nous trouvons fermes dans notre résolution à en dénoncer les aspects pervers.

Dans une interview accordée, il y a quelques semaines, au journal *Les Echos*, le P.-D.G. du groupe Renault confiait qu'il se félicitait du consensus allant du parti socialiste à la droite et à l'extrême droite concernant l'accord Renault-Volvo. Il ajoutait que le parti communiste était le seul parti à s'y opposer - ce qui est juste - et concluait que le parti communiste français était contre tout et rejetterait toute coopération - ce qui est faux !

Face à la stratégie de déclin et de rabougrissement des capacités mise en œuvre par les différents gouvernements, les sénateurs communistes et apparentés, fidèles à leurs engagements de toujours, ont fait force de propositions pour relancer l'emploi, les activités industrielles, redonner à la nation les moyens d'une politique économique et sociale digne d'un grand pays.

En ce qui concerne l'industrie automobile française, nous avons avancé des solutions parfaitement réalisables, fondées sur de véritables accords de coopération franco-française en premier lieu. Nous n'avons jamais cessé de formuler des propositions et d'agir pour le développement de la coopération dans le groupe Renault entre les divers secteurs d'activité - production, études, méthodes, gestion - qu'il s'agisse de l'automobile, du poids lourd ou du machinisme agricole. Nous avons toujours considéré comme indispensable la coopération franco-française entre Renault et Peugeot notamment, mais aussi avec d'autres constructeurs et les équipementiers.

C'est parce que nous sommes pour des coopérations mutuellement avantageuses, établies sur la base de l'intérêt des salariés, de notre peuple et de notre pays, que nous refusons l'accord Renault-Volvo, qui s'inscrit dans la voie de l'abandon national.

Cet accord ne vise pas au développement de Renault. Il intervient après l'annonce de la fermeture de Billancourt, de la suppression de 5 000 emplois par an, de la réduction des capacités de production conformément aux exigences de la Commission de Bruxelles.

La décision du Gouvernement d'engager la privatisation de la Régie Renault, en mettant en pièces son statut, constitue une attaque extrêmement grave contre le potentiel industriel de la France.

Coopérer suppose d'exister et de développer ses atouts. Personne ne nous convaincra que l'on prépare l'avenir, que l'on s'oppose aux appétits japonais ou américains, sur les décombres d'existences brisées, de capacités de production liquidées, d'emplois supprimés.

Oui, le parti communiste français a des ambitions, des propositions pour Renault, qui répondent aux besoins de la France dans le domaine de l'automobile et du poids lourd, et permettent de faire front à la domination étrangère. Augmenter les salaires, créer des emplois, accroître le potentiel humain et technologique, la formation, la qualification, c'est renforcer Renault, c'est assurer la production française, regagner une efficacité économique et sociale.

Nous ne sommes pas « contre tout », comme il convient à votre politique de nous faire apparaître. Nous sommes résolument attachés aux principes qui condamnent, en tout premier lieu, le détournement des biens publics et leur mise à disposition au service du grand patronat. C'est un point qui devait être clarifié.

Mme Paulette Fost. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Les dispositions de l'article 3 mettent à l'encan un patrimoine productif de première importance, en permettant à l'Etat de se désengager de ses responsabilités en matière de financement.

Ces orientations démontrent, une fois de plus, la volonté de pratiquer une politique économique privilégiant le marché financier au détriment de la production nationale et de l'emploi, tout en soulignant la soumission de la France aux injonctions du grand patronat.

En livrant 25 p. 100 du capital à l'actionnariat populaire français et étranger, ces mesures, à terme, assurent en douceur la garantie d'une récupération par les sphères financières des actions souscrites par les petits porteurs.

Les sénateurs communistes dénoncent ces dispositions qui projettent la braderie d'une des filières de notre économie nationale.

L'entrée des investisseurs privés, notamment celle des contractants privés étrangers, souligne le but financier de l'opération et l'objectif sous-jacent qu'elle vise, puisque les tenants en titre ne disposeront pas de pouvoir de décision mais que, en revanche, ils justifieront de l'ouverture au capital étranger, hors C.E.E., pour un montant de 10 à 15 milliards de francs.

Ces objectifs sont inacceptables. Ils placent, sous les auspices les plus sombres, l'avenir de l'établissement public.

En privant Renault du soutien de l'Etat, c'est toute l'industrie automobile française que l'on remet en cause.

Au nom de la libre concurrence, cet alinéa organise le pillage autorisé de nos structures industrielles de production, la curée d'un établissement public de renom international avec, en prime, les plus graves conséquences pour le marché de l'emploi.

Il s'agit non pas de développer les capacités de recherche et d'étude insuffisantes de Renault et de les amortir sur une production plus grande mais d'en réduire la dépense. M. Lévy précise que les restructurations concerneront d'abord les laboratoires et les bureaux d'étude.

Enfin, au lieu de s'allier à des partenaires pour se développer, les équipementiers vont se trouver face à des constructeurs unis pour écraser encore plus les prix de vente.

M. Lévy laisse miroiter la perspective d'un éventuel gain d'emploi par Renault. On ne voit pas comment cela pourrait se faire, sauf délocalisation partielle de capacités de production de Volvo en France... Outre les réductions déjà programmées chez Renault, l'emploi chez P.S.A. est menacé. Le haut de gamme Volvo présenté dans l'hexagone par Renault concurrencerait directement les modèles Peugeot et Citroën.

Renault a besoin de financement. Sa dette s'élevait encore à 16,8 milliards de francs à la fin de 1989, et les charges financières opéraient une ponction de près de deux milliards de francs chaque année. La Régie a besoin de fonds pour développer de nouveaux modèles : chacun d'eux coûte entre cinq et dix milliards de francs. L'apport net de Volvo - de 4 à 5 milliards de francs - apparaît extrêmement faible. En revanche, le pouvoir qu'il lui donne sur l'avenir même du

groupe Renault et donc sur la moitié du secteur automobile et sur 100 p. 100 du secteur poids lourd français, est considérable.

En effet, cela peut être souligné, Volvo devient l'actionnaire de référence de Renault. L'Etat détiendra, certes, 75 p. 100 de Renault, mais il sera un *sleeping partner* dans cette association...

M. Emmanuel Hamel. Parlez français !

Mme Paulette Fost. ... puisqu'il n'apportera plus aucun financement. Volvo ne détiendra, certes, que 25 p. 100 du capital de la Régie mais elle profitera à 100 p. 100 du contrôle d'accès de Renault aux nouvelles sources de financement.

Quel pouvoir pour un si faible apport ! De plus, les 10 p. 100 que Renault détiendra dans le capital du groupe suédois ne sont assortis d'aucun droit de vote.

Renault a besoin d'alliés en Europe pour faire face aux Japonais.

A ce sujet, permettez-moi de vous citer, monsieur le ministre : « Pour être les meilleurs, il faut des partenaires étrangers, et que les meilleurs gagnent... » Et encore, vous n'avez pas précisé de quels partenaires il s'agissait !

Quoi qu'il en soit, avec les dispositions que vous nous proposez, nous doutons fort que notre pays soit en mesure de réaliser un score qui le maintienne aux premiers rangs de l'industrie automobile mondiale.

L'article 3 nous semblant dénier cette légitime ambition, nous demandons sa suppression.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je maintiens la position de la commission. Bien entendu, celle-ci est favorable à l'amendement n° 24, qui est identique à l'amendement n° 5.

M. Robert Laucournet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. la parole est à M. Laucournet.

M. Robert Laucournet. J'indiquerai d'un mot que nous suivons tout à fait le Gouvernement et que le groupe socialiste votera contre les amendements de suppression de l'article 3.

Demande de clôture

M. Jean-Pierre Masseret. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Masseret. Puisque des collègues se sont exprimés successivement pour et contre, je demande, en application de l'article 38, alinéa 2, du règlement, la clôture des explications de vote sur les amendements n°s 5 et 24.

M. le président. Je consulte le Sénat sur cette demande de clôture.

Mmes Danielle Bidard-Reydet et Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Je mets aux voix les deux amendements identiques n°s 5 et 24, repoussés par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos,

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 149 :

Nombre des votants	316
Nombre des suffrages exprimés	308
Majorité absolue des suffrages exprimés	155
Pour l'adoption	244
Contre	64

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 3 est supprimé et les amendements n°s 25 et 27 à 57 deviennent sans objet.

Article 5

M. le président. « Art. 5. - I. - A la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1^{er} de la présente loi, les actions de la Régie nationale des usines Renault détenues par l'Etat sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne.

« II. - Les actions détenues à la même date par la Régie nationale des usines Renault, par ses salariés et anciens salariés ou leurs ayants droit, directement ou dans le cadre du plan d'épargne d'entreprise, ou par le fonds institué à l'article 7 de la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault, sont échangées contre des certificats d'investissement de la société anonyme. Cet échange est réalisé à raison d'un certificat d'investissement de la société anonyme pour une action ancienne de la Régie nationale des usines Renault, les certificats de droit de vote correspondants étant attribués à l'Etat.

« III. - L'Etat peut décider par décret de procéder au fractionnement d'une partie des actions qu'il détient en certificats d'investissement et en certificats de droit de vote. Toute cession de ces certificats d'investissement doit être réalisée selon la procédure d'évaluation prévue à l'article 3 et est approuvée par le décret ci-dessus. Les certificats de droits de vote correspondants restent la propriété de l'Etat.

« IV. - Les certificats d'investissement créés en application du paragraphe précédent sont proposés aux seuls salariés de la société anonyme et de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital social, le cas échéant dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise.

« V. - Les certificats d'investissement de la société anonyme attribués en application des paragraphes II et IV ci-dessus sont négociables dans les conditions fixées par décret.

« VI. - Ils ne sont cessibles qu'aux salariés de la société anonyme et de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital, par cession directe ou dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise, à la société anonyme elle-même ou à un fonds spécial créé en son sein à cet effet, ainsi qu'à l'Etat.

« Les salariés, lorsqu'ils quittent la société anonyme ou une de ses filiales dont elle détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital, peuvent conserver les certificats d'investissement dont ils sont propriétaires.

« Lorsque ces certificats d'investissement sont recueillis par le conjoint ou le descendant en ligne directe du salarié, à titre d'héritier ou de légataire, celui-ci peut les conserver ou les céder dans les conditions prévues aux deux alinéas précédents. Lorsqu'ils sont recueillis par une autre personne, celle-ci doit les céder selon les mêmes conditions et dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle elle les a reçus ; les détenteurs de ces certificats d'investissement qui n'ont pas satisfait à cette obligation perdent les droits attachés à la propriété de ces certificats d'investissement.

« VII. - Les dispositions des paragraphes IV à VI ci-dessus cesseront d'être applicables lors de la première augmentation de capital par émission de certificats d'investissement postérieure à la prise de participation prévue à l'article 3. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Mes chers collègues, l'article 5 du projet de loi constitue, lui aussi, un élément important dans la transformation juridique de Renault. J'en ai d'ailleurs abordé l'esprit en défendant un amendement à l'article 1^{er}, que la majorité de la Haute Assemblée a bien voulu adopter.

Cet article 5 prévoit que les actions de la Régie détenues par l'Etat seront échangées contre les actions de la société anonyme nouvellement créée.

En revanche, s'agissant des actions détenues par la Régie, par ses salariés ou par leurs ayants droit, le paragraphe II de cet article institue un système d'échange contre des certificats d'investissement dont les droits de vote correspondants sont attribués à l'Etat. Cela supprime donc d'emblée l'actionnariat du personnel de la Régie.

Voilà pourquoi, tout à l'heure, ne maîtrisant pas tout à fait mon tempérament, monsieur le ministre, je me suis permis de vous interrompre, tandis que vous défendiez une autre logique : « Et la décote ? », vous ai-je dit, parce que, effectivement, chacun sait bien qu'une action avec droit de vote n'est pas cotée de la même manière qu'un certificat d'investissement sans droit de vote ! Nous considérons par là même que les salariés ne seront pas en possession de titres de même qualité.

Les paragraphes suivants de cet article 5 organisent, au bénéfice des seuls salariés, un système de certificats d'investissement par fractionnement des actions de la société anonyme que détiendra l'Etat dès la transformation juridique de la Régie.

De l'avis de la commission, ce système ne présente pas toutes les garanties pour les salariés actionnaires de la Régie. Certes, beaucoup ont avancé que les certificats d'investissement contre lesquels seront échangées les actions de la Régie correspondront à une forte valorisation de ces actions - vous l'avez vous-même évoqué, monsieur le ministre - puisque leur cours aura été multiplié par deux et demi au moins... mais par rapport à leur valeur de 1970 !

Cependant, cette donnée de fait, due à la valorisation estimée de la Régie, n'emporte pas en elle-même la suppression de l'actionnariat des salariés, ceux-ci pouvant très bien, dans le cadre de l'article 11 de la loi du 6 août 1986, détenir 10 p. 100 de toute prise de participation normale au capital de Renault en plus des actions qu'ils possèdent actuellement.

Et qu'on ne me dise pas que ce schéma n'offrirait aux salariés qu'une part réduite du capital de Renault ! Pour le moment, les salariés détiennent 0,98 p. 100 du capital. Avec le système que nous vous avons proposé - et dont vous avez retenu le principe en votant notre amendement à l'article 1^{er} - cette participation s'élèverait à 1,98 p. 100, par addition du 0,98 p. 100 actuel et du dixième de la prime de participation de Volvo au capital de Renault, soit 1 p. 100. Que l'on ne nous dise pas que ce n'est rien ! C'est un chiffre très voisin de ce que possèdent les salariés des trois sociétés centrales d'assurance publiques.

J'ajoute que les certificats d'investissement qui seront éventuellement proposés aux salariés ne seront pas entièrement négociables et que, si le dispositif prévu correspond à un élargissement de l'actionnariat aux salariés des filiales de Renault par reprise implicite des dispositions de la loi d'août 1986 relative aux privatisations, l'article 11 de cette loi allait plus loin puisqu'il étendait l'actionnariat aux anciens salariés, ce qui était une manière de s'intéresser de près à l'ensemble des salariés et anciens salariés de la Régie.

Aussi, mes chers collègues, plutôt que d'adopter ce système compliqué et dérogatoire, la commission des finances vous propose de s'en tenir à la loi du 6 août 1986, qui offre une opportunité d'améliorer le système créé en 1970 sur l'initiative du président Georges Pompidou, auquel la majorité d'entre nous, j'en suis sûr, sont très attachés.

Voilà pourquoi la commission vous proposera d'adopter dans un instant un amendement tendant à supprimer cet article.

M. le président. Nous n'en sommes pas encore à la discussion des amendements, monsieur le rapporteur général.

Sont également inscrits sur l'article Mme Luc...

Mme Danielle Bidard-Reydet. C'est moi qui vais m'exprimer, monsieur le président !

M. le président. C'est Mme Bidard-Reydet ? Très bien !

J'observe donc que Mme Luc est inscrite, mais qu'elle ne prend pas la parole ; que Mme Fost ne prend pas la parole...

Mme Paulette Fost. Si !

M. le président. Alors, prenez-la maintenant ! Moi, j'appelle les collègues dans l'ordre où ils sont inscrits. Prenez-vous la parole ou non ?

Mme Paulette Fost. Oui, je la prends.

M. le président. Soit !

Ensuite, M. Masseret est inscrit.

Pour des raisons que chacun comprendra très bien, je ne veux pas que l'on puisse me reprocher après de ne pas avoir appelé les intervenants dans l'ordre !

Mme Danielle Bidard-Reydet. On ne vous reproche rien, monsieur le président !

M. le président. Je répète donc : la première inscrite est Mme Luc, qui refuse de prendre la parole ; le deuxième inscrit est M. Lederman, qui n'est pas là ; la troisième inscrite est Mme Fost, qui ne prend pas la parole.

Mme Paulette Fost. Si !

M. le président. Je vais donc vous la donner !

Puis interviendront M. Masseret, et Mme Bidard-Reydet.

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le président. Vous voyez, madame, comme je sauvegarde vos droits !

Mme Paulette Fost. Je vous en remercie vivement !

M. le président. Vous avez raison ! (*Sourires.*)

Mme Paulette Fost. Cet article, mes collègues l'ont déjà souligné, organise concrètement la transformation de la Régie en société anonyme.

Il contient des dispositions d'une gravité évidente car il s'agit bien de l'organisation de la privatisation de cette grande entreprise nationale, contrairement à ce que vous avez prétendu, monsieur le ministre.

En effet, au bout du changement de statut, il y a la privatisation. Ces dispositions n'ont même de raison unique que la privatisation.

Cette dernière, vous le savez bien, monsieur le ministre, est impossible pour une société nationale, hormis par un texte de loi. Cela a déjà été maintes fois dit, mais il est bon de le répéter à l'infini, tant le procédé est stupéfiant.

Vos prédécesseurs avaient proposé ce changement de statut, poussés par les exigences de la Commission de Bruxelles.

Ce serait, selon le Gouvernement, le moyen d'aller de l'avant et de développer l'entreprise Renault.

De récents exemples de décisions prises par M. Lévy montrent bien que la volonté n'est pas de développer Renault, mais de détruire le numéro un de l'automobile française.

Prenons, par exemple, la décision de s'associer à Toyota, ce géant japonais, pour fabriquer des 4 x 4 en Colombie : Renault, Toyota et une maison de commerce nipponne ont, en effet, signé un accord en ce sens. Au même moment, M. Lévy annonçait des suppressions d'emplois et déclarait que « les belles années » étaient « derrière nous ».

Il y a là une volonté à peine cachée de céder aux pressions japonaises et de brader l'industrie automobile française.

Cet accord signé avec Toyota renforce notre inquiétude à l'égard des rapports entre Volvo et Mitsubishi.

En effet, lorsque le débat sur ce texte se déroulait à l'Assemblée nationale, au moment même où a éclaté la nouvelle de l'accord entre les entreprises suédoise et japonaise, la direction de Renault, pour nier l'existence d'un tel accord, affirmait que le journal à l'origine de la fuite n'était pas sérieux puisqu'il avait déjà annoncé l'éventualité d'un accord entre Renault et Toyota.

« Cherchez l'intox », pouvait-on lire dans le journal *Libération* du 27 avril 1990. Cette formule n'en est que plus actuelle et inquiétante !

Nous appelons une nouvelle fois avec gravité et solennellement le Sénat à s'opposer clairement à ces dispositions tendant à l'abaissement de l'industrie française.

Quant à l'« intox », parce que nous l'avons effectivement trouvée, nous continuerons à nous opposer à ce projet de loi en en demandant le retrait pur et simple de l'ordre du jour...

M. Jean Delaneau. C'est trop tard !

M. Paulette Fost. ... comme nous l'avons fait pour le texte de M. Madelin, en décembre 1987.

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

M. Jean-Pierre Masseret. Contrairement à ma collègue Mme Fost, je suis favorable à cet article, puisque c'est l'un des deux points principaux du texte qui nous est soumis.

Il s'agit de préserver les intérêts des salariés de Renault, et le dispositif légal qui nous est proposé correspond précisément à cet objectif.

Les travailleurs de Renault, par conséquent, peuvent être tranquilles. En effet, l'article 5, comme l'article 3, répond de façon incontournable à toutes les critiques que nous avons entendues au cours de la journée au sujet du « mauvais coup » porté à Renault : d'une part, l'article 3 y répond en prévoyant que, la puissance publique conservant 75 p. 100 de son capital, elle demeure un acteur garantissant l'avenir ; d'autre part, c'est l'intérêt des salariés qui se trouve garanti dans l'article 5.

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Puisque des collègues se sont exprimés successivement pour et contre, je demande, par application de l'article 38, premier alinéa, du règlement...

L'ensemble des sénateurs communistes. La clôture !

M. Robert Laucournet. ... la clôture de la présente discussion.

M. le président. Je consulte le Sénat sur la demande de clôture.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Par amendement n° 6, M. Chinaud, au nom de la commission, propose de supprimer l'article 5.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je donne maintenant la conclusion, que je n'aurais pas dû donner tout à l'heure, à l'intervention que j'ai faite et qui était suffisamment claire. En effet, les raisons pour lesquelles nous avons demandé la suppression de cet article ont été longuement développées. Je souhaite que la majorité du Sénat y souscrive.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je crains que, de suppression en suppression, le projet de loi gouvernemental ne soit, je ne dirai pas dénaturé mais anéanti. Pour éviter cette issue fatale, je souhaite que le Sénat n'adopte pas l'amendement de suppression.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 6.

M. Jean-Pierre Masseret. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Jean-Pierre Masseret. Je ne peux que me rallier aux propos que vient de tenir M. le ministre, qui nous appelle à ne pas anéantir le projet de loi qui nous est soumis.

Par conséquent, nous voterons contre l'amendement portant suppression de l'article 5.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'article 5 organise concrètement la substitution de la société anonyme à l'actuelle Régie nationale des usines Renault.

Le premier paragraphe de cet article est particulièrement explicite : « I. - A la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1^{er} de la présente loi, les actions de la Régie nationale des usines Renault détenues par l'Etat sont échangées contre des actions de la société anonyme, à raison d'une action nouvelle pour une action ancienne. »

Cet article 5 symbolise le processus de privatisation de Renault que le Gouvernement engage aujourd'hui. Renault, dans l'esprit du pouvoir issu de la Libération, devait avoir un

rôle de moteur industriel et de véritable laboratoire social. Dans l'esprit de la Résistance, nationaliser Renault, c'était, bien entendu, réparer l'injure d'une entreprise dont les dirigeants capitalistes avaient collaboré avec l'ennemi, mais c'était aussi répondre aux besoins de l'économie nationale et à ceux des consommateurs.

Renault est également devenue rapidement un symbole pour les luttes sociales de tout le pays.

C'est à la suite de luttes déclenchées chez Renault que la troisième semaine de congés payés est devenue une réalité, et il en est allé de même pour la quatrième semaine.

C'est également chez Renault que les travailleurs ont gagné la mensualisation des salaires. C'est chez Renault que les travailleurs ont obtenu les jours de congés supplémentaires en fonction de l'ancienneté.

Dans les années soixante-dix, Renault fut le théâtre de luttes très importantes qui ont permis aux ouvriers spécialisés, les fameux O.S., d'obtenir des augmentations substantielles de salaire ainsi qu'un accroissement des droits syndicaux pour l'ensemble du personnel.

Depuis quelques années, ayant pour objectif la situation actuelle, le Gouvernement a voulu casser ce symbole.

Le projet que nous discutons aujourd'hui représente une attaque frontale du capitalisme français contre une entreprise qui symbolisait une autre vision de l'industrie de notre pays, fonctionnant au service de tous et non pas pour le profit de quelques privilégiés.

Nous regrettons que ce soit ce Gouvernement qui officie pour les partisans du retour à la situation antérieure à 1945.

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Après l'intervention de Mme Bidard-Reydet, je constate que les conditions sont maintenant remplies pour me permettre de demander la clôture des explications de vote sur l'amendement n° 6, en application de l'article 38, alinéa 1, du règlement.

Plusieurs sénateurs communistes. Monsieur clôture ! Monsieur clôture !

M. le président. Je consulte le Sénat sur cette demande de clôture.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 6.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Fraysse-Cazalis.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis. Monsieur le président, pourquoi notre amendement n° 59 n'a-t-il pas été appelé en discussion en même temps que l'amendement n° 6 ?

M. le président. La raison en est très simple, madame, et vous allez la comprendre tout de suite.

Le bureau du Sénat a décidé, ce matin, à la demande de la commission des finances, qu'il n'y aurait pas de discussion commune des amendements dans ce débat.

C'est d'ailleurs pourquoi je n'aurais pas dû, à l'article 3, appeler en discussion l'amendement du groupe communiste, qui était identique à celui de la commission des finances.

Dans ma grande mansuétude, j'ai cru pouvoir le faire, et vous avez vu à quels développements cela a donné lieu ! Cela a même permis à M. Bécart de me traiter de « chef de gare », ce que j'ai difficilement admis. (*Rires sur les travées communistes.*)

Mme Danielle Bidard-Reydet. Il y a de grandes gares !

M. le président. Par conséquent, instruit par l'expérience, j'observe strictement la décision du bureau du Sénat.

Je n'ai donc appelé qu'un seul amendement de suppression, le premier déposé, en application stricte du règlement, ce qui nous a permis d'éviter de nouvelles difficultés et a peut-être empêché M. Bécart de récidiver, ce que j'aurais encore moins admis.

Je mets aux voix l'amendement n° 6, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 150 :

Nombre des votants	319
Nombre des suffrages exprimés	311
Majorité absolue des suffrages exprimés	156

Pour l'adoption

Contre

Le Sénat a adopté.

En conséquence, l'article 5 est supprimé et les amendements nos 59 à 74 et 90 deviennent sans objet.

Demande de vote unique

M. le président. En application de l'article 44, dernier alinéa, de la Constitution et de l'article 42, alinéa 7, du règlement, le Gouvernement demande au Sénat de se prononcer par un seul vote sur l'ensemble des dispositions restant à discuter en retenant les articles 4 et 6 dans la rédaction de l'Assemblée nationale, à l'exclusion des amendements portant sur ces articles, et à l'exclusion des amendements nos 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83 et 84 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 1^{er}, nos 23 et 85 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 2, n° 87 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 3, n° 88 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 44 et n° 89 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 5.

La décision du Gouvernement de faire procéder à un vote unique sur cet ensemble ne me dispense pas de donner la parole aux auteurs des amendements pour les défendre et de demander l'avis de la commission et celui du Gouvernement. Nous entendrons, le cas échéant, un orateur contre, mais, bien entendu, aucune explication de vote ne sera admise puisqu'il ne peut y avoir de vote sur l'un quelconque de ces amendements.

A ma connaissance, il reste quinze amendements à examiner dans les conditions que je viens de rappeler, ce qui, finalement, devrait nous permettre d'en terminer à une heure relativement décente.

Mme Hélène Luc. Ce n'est pas cela qui importe, monsieur le président, quand il s'agit du sort des travailleurs !

M. le président. Je vous en prie, madame !

Mme Hélène Luc. Le problème n'est pas d'aller se coucher de bonne heure, mais de défendre les ouvriers !

Articles additionnels après l'article 1^{er}

M. le président. Par amendement n° 77, M. Lederman, Mme Fost, M. Bécart, Mme Beaudeau, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault se voit confier le maintien et le développement de la production ainsi que la distribution de camions, autocars et véhicules utilitaires, en France. »

La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet amendement vise à réaffirmer le rôle déterminant de Renault dans le maintien et le développement d'une industrie nationale du poids lourds, de l'autobus et de l'autocar français.

Il convient d'abord de rappeler brièvement les conditions qui ont présidé à la constitution du seul pôle français du véhicule industriel.

L'achat des usines Berliet s'est fait à un prix trois fois supérieur à la valeur de cotation en bourse. Les groupes Michelin, Peugeot et Citroën ont été les grands bénéficiaires de l'opération. L'Etat n'a pas déboursé un centime. C'est en effet Renault qui a assumé l'intégralité de cette fusion Berliet-Saviem. C'est donc bien Renault qui a dû soutenir la nouvelle filiale ainsi constituée qui devait faire face à un niveau d'endettement record. Cette situation a d'ailleurs placé d'entrée R.V.I. sous la domination des banques. La Régie nationale des usines Renault a, au cours de ces années, apporté sa garantie pour le financement des investissements et des activités commerciales de R.V.I. auprès des institutions financières.

Déjà, à l'époque, nous affirmions la nécessité de développer pour le constructeur poids lourd une véritable stratégie industrielle, axée prioritairement sur une reconquête du marché intérieur, et de lancer un plan d'urgence dans trois directions : développement des fabrications d'organes mécaniques, moteurs et boîtes de vitesses ; rééquilibrage des accords avec les conducteurs étrangers ; investissements financés sur fonds publics.

Au lieu de cela, la stratégie mise en œuvre par les présidents-directeurs généraux successifs, soutenus par les pouvoirs publics, a, au contraire, contribué à l'affaiblissement du pôle français de construction de véhicules industriels.

A ce sujet, il convient de dénoncer avec force la politique de croissance externe de R.V.I. et, plus particulièrement, la fameuse aventure américaine qui constitue toujours un véritable « boulet » que traîne le groupe Renault.

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, de 1978 à 1986, près de 5 milliards de francs ; en 1989, il y a eu un déficit de 1 milliard de francs, et tout montre qu'il continuera de s'accroître cette année. Parallèlement, 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 les objectifs initialement fixés, que nous sommes bien loin d'atteindre, étaient de livrer 16 000 véhicules par an dès 1984.

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

R.V.I. se trouve donc placée sous la menace de l'évolution du dollar. Ainsi, avec un dollar inférieur à 6 francs, Mack Trucks a tout intérêt à s'approvisionner sur le marché nord-américain ; il devient alors exportateur, ce qui est lourd de conséquences pour R.V.I. et notamment pour son usine de Blainville.

Par ailleurs, en 1989, le prix des véhicules livrés aux Etats-Unis a chuté de 5,3 p. 100, de 1985 à 1989 ; cela correspond à une baisse de 20 p. 100. Aujourd'hui, le prix facturé à Mack Trucks couvre à peine les coûts de production.

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

De même, R.V.I. a accordé à sa filiale anglaise une subvention de 156 millions de francs en 1989, alors que celle-ci accumule les déficits depuis 1985, déficits que R.V.I. éponge.

Pareillement, 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 aux 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 second, pour se donner les moyens de reconquérir 50 p. 100 de notre marché intérieur. 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 parts de marché, soit 6 105 véhicules immatriculés sur 15 304. Immatriculer 50 p. 100 du marché, cela reviendrait à assurer une activité à 2 500 personnes de plus et permettrait de construire 1 547 véhicules supplémentaires.

C'est évident, il est nécessaire et urgent d'investir dans l'outil de travail en France. R.V.I. constitue bien un atout très important de notre industrie nationale dans la compétitivité internationale.

Pour préserver R.V.I., nous vous demandons, mes chers collègues, d'adopter notre amendement n° 77. Nous aurions souhaité que ce soit par scrutin public, afin de connaître plus particulièrement la position de M. Hamel, sénateur du Rhône, qui s'est exprimé avec beaucoup de pertinence sur ce sujet en commission ; mais le vote est bloqué !

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

M. Christian Poncelet, président de la commission. La commission a émis un avis défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 78, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Frayssé-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault contribue :

« - au développement de l'industrie automobile nationale ;

« - au redressement de l'économie française par des productions diversifiées et créatrices d'emplois ;

« - à la mise en œuvre d'une politique de progrès social. »

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. L'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 porte nationalisation des usines Renault - elles deviennent alors la Régie nationale des usines Renault - et définit ses missions.

Cet amendement vise donc à rappeler les missions définies par l'ordonnance de 1945 qui donne à la nationalisation une dimension importante, d'ordre politique, économique et sociale.

Permettez-moi de vous lire un des passages de cette ordonnance qui résume les missions économiques et sociales assignées à Renault par les pouvoirs publics :

« Le Gouvernement provisoire de la République française est ainsi conscient, en proposant ces mesures, d'une part, de contribuer au redressement moral et matériel du pays dans le cadre de l'effort de guerre des nations unies, d'autre part, de répondre par des réformes hardies au vœu de la Résistance française et de la classe ouvrière tout entière. »

Cette ordonnance prise par les pouvoirs publics de l'époque est, en fait, l'application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance.

En conséquence, la S.A. des usines Renault, devenue Régie nationale des usines Renault doit : contribuer à l'effort de reconstruction du pays et le doter d'une industrie automobile puissante ; remplir son rôle social par l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière ; assurer la production et la commercialisation en grande série de la voiture populaire et équiper ainsi un grand nombre de ménages français. Le modèle qui illustre parfaitement cette stratégie, c'est la 4 C.V. dont la fabrication est lancée à la Libération sur le site de Billancourt.

Par ailleurs, la répartition des bénéfices dégagés par la Régie nationale des usines Renault est clairement décrite par l'article 11 de l'ordonnance de 1945. Ainsi, les bénéfices seront répartis entre le Trésor public, les œuvres sociales de la Régie et le personnel.

La mission sociale est donc clairement définie, 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.

Renault est devenue, en trente ans, un groupe de dimension internationale. Pour y parvenir, la marque a utilisé un atout fondamental : la diversification des activités, la construction d'une véritable « filière auto ».

La Régie nationale des usines Renault, dès sa nationalisation, s'est dotée d'un atout de poids pour un constructeur automobile : la production de biens d'équipement, de machines-outils pour ses propres besoins. Ce sont les premiers transferts de fabrication, souvent conçus dans la clandestinité par des ingénieurs entre 1940 et 1945.

Etant ainsi à la pointe de la technologie en matière de moyens de production, Renault s'est rapidement reconstruite et s'est lancée dans la production de masse de véhicules.

La vocation de Renault s'est vite affirmée, dès 1947, avec le lancement de la 4 CV : produire des véhicules populaires de qualité.

Qui dit véhicule populaire, dit véhicule de grande diffusion, d'où la nécessité d'une production de masse avec des moyens industriels importants pour assurer les cadences nécessaires et disposer d'un savoir-faire industriel et technologique important.

La logique amorcée avec la 4 CV va se poursuivre et s'amplifier avec les modèles suivants et principalement avec la R4, véhicule, si je puis dire, révolutionnaire pour son époque.

En commission, ce matin, certains m'ont demandé des précisions techniques sur le véhicule populaire. Je les leur livre. Pour ce qui concerne la R4 : quatre portes, traction avant, économique, voiture familiale avec fond plat, à l'aise en ville comme aux champs ; sa production est lancée en 1960-1961 dans l'île Seguin, à Billancourt. Votre information est maintenant complète, messieurs !

Le lancement de ce véhicule, la R4, à la fin des guerres coloniales, accompagne une phase importante de la croissance économique de la France qui se poursuivra jusqu'à la fin des années 1960. C'est à cette époque que l'on assiste à l'explosion du marché automobile national.

A cet égard, il est important de noter le phénomène de fidélisation de la clientèle à Renault à partir de modèles bien adaptés. On note des évolutions fréquentes, du type achat d'une R4, puis d'une Renault 8, puis d'une Renault 12, et enfin de la Renault 18. Renault a su sortir des modèles répondant aux besoins des ménages français pendant cette période. Cela lui a permis de se constituer une solide base de clientèle nationale, atout déterminant pour la conquête de nouveaux marchés à l'exportation.

C'est au cours de cette même période que Renault s'est installée en tête du marché national pour 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 R5, dès 1972, voiture qui restera longtemps la plus vendue en France, s'inscrit dans la même logique, ciblant une clientèle populaire importante.

C'est donc parce que Renault était fondamentalement un producteur de véhicules populaires de qualité que cette société a gravi la hiérarchie mondiale des constructeurs. Cette vocation, associée à la diversification des activités dans la nationalisation, a fait de Renault un des fleurons de l'industrie française, une entreprise phare.

Entreprise phare, Renault l'a également été avec le rôle moteur du social dans la nationalisation, tel que défini dans l'ordonnance de 1945.

Il convient cependant de préciser avec force que les acquis des travailleurs de la Régie nationale des usines Renault ont été gagnés au prix de conflits sociaux qui ont fait jouer à Renault un rôle de tout premier plan dans la vie sociale du pays.

Les luttes des travailleurs ont permis des conquêtes sociales importantes, souvent étendues par la suite à d'autres entreprises ou à d'autres secteurs d'activité : troisième et quatrième semaine de congés payés, mensualisation des salaires, jours de congés supplémentaires en fonction de l'ancienneté - au bout de quinze ans - en fait sixième semaine de congés payés, système de retraite complémentaire. Je citerai également les grandes grèves des O.S. des années 1970, les augmentations de salaires et la défense du pouvoir d'achat, les droits syndicaux et la démocratie au sein de l'entreprise.

La liste des acquis gagnés par la lutte n'est pas exhaustive, mais elle est significative du rôle moteur joué par le social chez Renault, ce qui a permis au constructeur national de se hisser aux tout premiers rangs mondiaux.

Sans une politique sociale hardie, le groupe Renault ne serait pas devenu ce qu'il était au début des années 1980. C'est bien la valorisation de son potentiel humain par des conquêtes sociales, associée à une diversification industrielle poussée, qui ont permis à Renault de devenir, en trente ans, l'un des fleurons de l'industrie française.

L'accomplissement des missions définies à la Libération pour Renault a été réalisé globalement jusqu'à la fin des années 1970 par la constitution d'un groupe industriel diversifié de dimension internationale, à partir d'une base nationale solide, et une politique sociale en pointe par rapport à celle qui était menée dans d'autres secteurs d'activité ou d'autres entreprises.

Pour toutes ces raisons, l'amendement que je viens de défendre est fondamental, puisqu'il vise à rappeler les missions définies pour la Régie nationale des usines Renault par l'ordonnance de 1945. Je regrette que l'on ne puisse procéder, mes chers collègues, à un scrutin public.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. Emmanuel Hamel. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Emmanuel Hamel. Je voudrais remercier Mme Bidard-Reydet qui a eu l'amabilité de me rendre hommage pour les propos que j'ai tenus devant la commission des finances.

Néanmoins, ces remerciements que je lui adresse ne signifient pas que j'approuve son amendement. En effet, je le trouve insuffisamment ambitieux, car les objectifs qu'il assigne à Renault, notamment dans le domaine de la distribution de camions et de véhicules utilitaires, se limitent à la France alors que je souhaite les étendre au monde entier. Cet amendement est donc trop restrictif dans l'expression de ses ambitions !

Mme Danielle Bidard-Reydet. Qui trop embrasse mal étreint ! (Sourires.)

M. le président. Je vous ferai observer, monsieur Hamel, que votre intervention s'applique non pas à l'amendement n° 78, mais à l'amendement n° 77 ! Or, voilà longtemps que nous en avons achevé l'examen...

Par amendement n° 79, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault se voit confier le maintien et le développement de la production et la distribution de machines-outils et de biens d'équipement. »

La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Le maintien et le développement d'une activité « biens d'équipement et systèmes de production » sont déterminants pour que Renault conserve une maîtrise totale de la filière automobile.

La Régie, depuis sa nationalisation, s'est dotée d'un atout de poids pour un constructeur automobile : la production de biens d'équipement de machines-outils pour ses propres besoins. Ce furent les premiers transferts de fabrication, souvent conçus dans la clandestinité par des ingénieurs entre 1940 et 1945.

Etant ainsi à la pointe de la technologie en matière de moyens de production, Renault s'est rapidement reconstruite et s'est lancée dans la production de masse de véhicules.

Au-delà de ses propres besoins, Renault a exporté des biens d'équipement aux quatre coins de monde : à Detroit, capitale mondiale de l'automobile, dès 1947, mais aussi, dans les années 1960, vers les pays socialistes ; je pense aux premiers contrats avec Moskvitch.

A partir du centre névralgique de Billancourt, qui assurait la production de la 4 CV mais aussi celle de moteurs et de machines-outils, et de l'importante unité du Mans, de nouveaux sites de production se sont développés : Flins, Cléon, Sandouville, et ce dès les années 1950.

En se dotant de tels moyens, Renault s'est positionnée dans les années 1960 parmi les leaders de la construction automobile européenne avec l'explosion du marché, la voiture étant devenue un véritable phénomène de société.

Avec Renault Automation et les secteurs d'outillage, le groupe Renault reste le dernier pôle important d'études-développement et de production de systèmes productifs, de robots, de machines-outils.

Il s'agit d'un secteur d'activité déterminant pour l'indépendance industrielle de la France. Or, c'est dans ce domaine que notre balance commerciale est, comme chacun le sait, structurellement déficitaire. En effet, l'état de cette branche d'activité de notre industrie atteint la cote d'alerte : les effectifs, qui étaient déjà descendus à 12 000 à la fin de 1985, sont passés en dessous de la barre des 10 000 aujourd'hui.

Cette vague est liée directement à la suppression des subventions accordées par le Gouvernement au plan machines-outils et aux critères de rentabilité financière des banques qui ont précipité le déclin de notre industrie de 1981 à 1985.

La production a reculé en volume de 25 p. 100, l'exportation a chuté de 30 p. 100, la pénétration étrangère est restée de 56 p. 100, les achats de machines-outils en France ont diminué de 24 p. 100 ; les effectifs, eux, ont été réduits de 36 p. 100.

La France, qui occupait voilà vingt ans la sixième place dans le monde avec 6 p. 100 du marché mondial, n'occupe plus aujourd'hui que la neuvième place avec 3 p. 100 de ce marché ; elle produit deux fois moins que la République fédérale d'Allemagne.

Un nouveau coup risque d'être porté, dû à l'entrée massive des Japonais se servant de la France comme tête de pont en Europe et ne laissant subsister - pour combien de temps ? - que quelques îlots de production française.

Certains martèlent cette idée que la machine-outil française n'a pas les moyens de naviguer seule sous pavillon français et que ce qui a tué cette industrie, c'est le « franco-français », faute d'alliances internationales.

Tout en attirant l'attention sur la gravité de ce choix, il convient de ne pas céder à la panique qu'on tente ici ou là de répandre. La France a des atouts pour construire, mais il faut s'attaquer résolument aux obstacles réels que constituent les comportements capitalistes si l'on veut redresser la machine-outil.

Il convient de résoudre le double problème de la conquête du débouché existant en France et de la compétitivité des machines françaises face aux concurrents étrangers.

Le débouché de la machine-outil réside non seulement dans les grands groupes de l'automobile, de la mécanique et de l'aéronautique, mais surtout dans la masse des P.M.I. souvent sous-traitants. Les groupes Renault et P.S.A., mais aussi l'Aéronautique, comptent ensemble plus de 10 000 sous-traitants auxquels ils demandent des efforts de productivité et des baisses de prix. Ne peuvent-ils pas les aider à s'équiper en machines modernes ?

Ce que fait la machine-outil italienne avec, en particulier, un réseau commercial commun à l'export appuyé sur Fiat, ne pourrions-nous pas le faire en France ? Ce que font la R.F.A. et le Japon, où les liens sont puissants entre banques, constructeurs et gros utilisateurs, ne pourrions-nous pas le réaliser chez nous ? Les coopérations italo-italiennes et autres existent ; seul le « franco-français » serait-il impossible ?

C'est l'intérêt même des groupes qu'il existe en France une production de machines-outils et une productivité qui soient développées et performantes. En effet, peut-on croire raisonnablement qu'un constructeur japonais ou allemand, fournisseur de Nissan ou de Volkswagen, donnera à Renault ou à P.S.A. les machines sur lesquelles comptent leurs concurrents pour sortir de nouvelles pièces stratégiques ou pour diminuer les coûts ?

Les coopérations à monter entre groupes industriels et constructeurs de machines-outils pour les composants et la conquête du débouché dans les P.M.I. sont l'une des clés du redressement.

L'implication des banques est également nécessaire : il faut qu'elles financent les constructeurs et qu'elles financent autrement. Aujourd'hui, les banques ne financent pas la machine-outil parce que la rentabilité y est nulle depuis longtemps. A de rares exceptions près, ce sont des fonds publics qui suppléent.

Il faut, bien sûr, faire monter la pression contre les banques et les groupes financiers qui trouvent des milliards pour n'importe quelle spéculation ou opération américaine, mais qui négotent sur quelques millions pour la machine-outil.

Enfin, les coopérations franco-françaises ne s'opposent pas à des coopérations internationales ; elles les permettent et elles les rendent, d'ailleurs, plus efficaces.

En Europe de l'Ouest, tous les pays sont, peu ou prou, dépendants de la technologie américaine ou japonaise dans l'électronique. Cela handicape le développement de la machine-outil vers les ateliers intégrés de l'an 2000 et limite nos échanges avec les pays socialistes. Cela pose la question des réseaux de communication entre machines dans l'atelier, entre l'atelier et le bureau d'études.

Les services d'expédition et commerciaux sont stratégiques. General Motors impose déjà sa norme aux Etats-Unis et risque de l'imposer en Europe si rien n'est fait. Des coopérations en recherche ont lieu dans ce domaine, comme B.R.I.T.E., mais des multinationales américaines, telles que D.E.C., y participent aussi.

Il est nécessaire de mener bataille pour que, non seulement des normes européennes soient mises au point, mais encore pour qu'elles ne se limitent pas à la petite Europe, qu'elles débouchent sur la production de matériels spécifiques conformes à ces normes et constituent de véritables barrières techniques à la pression américaine et japonaise.

On le voit, il est indispensable de renforcer le secteur « biens d'équipement » du groupe Renault. Nous proposons, de reconstituer rapidement sur le site de Billancourt un pôle « biens d'équipement » important.

La reconstruction progressive d'une activité « biens d'équipement » passe par le rattachement de l'actuelle direction de l'outillage aux méthodes centrales, par la création d'un centre d'outils coupants, d'ateliers de développement, et par la réintégration d'activités sous-traitées : par exemple, les moules de fonderie au 57 Métal.

Cela permettrait de créer rapidement 700 emplois hautement qualifiés - 200 de professionnels et 500 de techniciens et ingénieurs - de répondre aux besoins propres de Renault et de jeter les bases de coopérations nationales et internationales.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 80, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Frayssé-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault a pour vocation de produire une gamme complète de véhicules incluant un véhicule populaire de bas de gamme répondant aux besoins de millions d'usagers. »

Madame Beaudeau, avant de vous donner la parole pour le défendre, j'observe que l'amendement n° 81 qui suit est ainsi conçu :

« Après l'article 1^{er}, insérer un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault a pour vocation de produire une gamme complète de véhicules incluant un véhicule populaire de bas de gamme répondant aux besoins de milliers de ménages. »

Mme Marie-Claude Beaudeau. Ce n'est pas la même chose !

M. le président. Est-ce que, par hasard, l'amendement n° 80, qui fait mention « de millions d'usagers », ne serait pas la forme rectifiée de l'amendement n° 81 qui évoque les

besoins de « de milliers de ménages » ? Ne pourrions-nous pas considérer que ce dernier est retiré et que c'est par erreur qu'il figure encore dans la liste ?

Mme Marie-Claude Beaudeau. Non, monsieur le président, il s'agit de deux amendements différents.

M. le président. C'est parfait ! Il existe, à l'évidence, une très grande différence entre ces deux amendements ! (*Sourires.*)

Mme Marie-Claude Beaudeau. Oui, et vous allez pouvoir la constater !

M. le président. Je vous donne donc la parole pour défendre l'amendement n° 80.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Cet amendement réaffirme l'une des missions assignées à la Régie nationale des usines Renault, à savoir assurer la production et la commercialisation en grande série de la voiture populaire, et équiper ainsi un grand nombre de ménages français.

Du fait de la stratégie mise en œuvre par la direction depuis plusieurs années, Renault est aujourd'hui un constructeur affaibli.

Sur le plan commercial, d'une part : en effet, en accordant une priorité absolue aux marges plutôt qu'aux volumes et au développement des positions commerciales, Renault a enregistré, ces dernières années, un recul commercial cinglant, ce plus particulièrement sur la base nationale et en Europe. D'autre part, sur le marché national toutes marques : Renault représentait 40,5 p. 100 de pénétration en 1980, contre 39,1 p. 100 en 1982, 31 p. 100 en 1984, 31,5 p. 100 en 1986, 29 p. 100 en 1988 et 29,5 p. 100 en 1989.

Dans le même temps, les importateurs ont acquis de solides positions sur le marché national en passant de 22,9 p. 100 en 1989 à plus de 38 p. 100 de pénétration en 1990.

Les résultats annoncés voilà quelques semaines confirment cette tendance. Ainsi, Renault perd plus de cinq points de pénétration par rapport à avril 1989. Les ventes de Super Cinq, longtemps le modèle le plus vendu en France, chutent également. La Super Cinq perd deux points de marché ; la Renault 19 a également sensiblement chuté.

Dans ce contexte, Renault est passée de la première à la dernière place des trois grands ensembles du marché français : importateurs, P.S.A., Renault.

La gamme renouvelée rapidement n'y fait rien : Renault n'arrive pas à reconquérir de façon décisive des parts de marché. Ce qui manque, en fait, c'est bien une gamme complète s'appuyant sur les cinq grands segments existants. On voit bien les possibilités de développement que pourrait représenter la sortie d'un véhicule populaire !

Le recul de Renault sur le marché français s'explique, bien évidemment, par la baisse de celui-ci, laquelle est liée à la baisse du pouvoir d'achat des Français.

Le recul de Renault s'explique aussi, comme je viens de le dire, par le retard pris dans le renouvellement de la gamme. La remplaçante de la Renault 5 n'a vu le jour qu'à la fin de l'année 1984, ce qui représente, aux yeux de beaucoup, un retard de deux à trois ans.

La direction de Renault avait choisi de porter ses efforts sur la conquête du marché nord-américain, ce qu'avaient d'ailleurs condamné les communistes, pour avoir accès aux emprunts en dollars.

Sortie avec beaucoup de retard, la Super Cinq a d'abord été lancée dans sa version trois portes, car elle apparaissait mieux adaptée à l'exportation, alors que les clients français attendaient surtout le modèle cinq portes. Son prix aussi représentait déjà un obstacle à la vente. A la suite des pressions exercées par le personnel et la clientèle, la direction de la Régie a lancé le modèle économique à la fin de 1984. Pourtant, ce modèle est resté difficile à trouver, car on a considéré qu'il ne rapportait pas assez.

On retarde le modèle qui devrait remplacer la 4 L. Ne rapporte-t-il pas assez d'argent ?

Ainsi, après avoir connu vingt-cinq années de succès, la R 4 est arrivée en fin de carrière.

Pourtant, une demande potentielle importante existe pour un véhicule fiable, robuste et d'un prix abordable.

Sur ce segment de marché, la concurrence étrangère en France est très active, puisqu'elle propose seize modèles à prix abordable contre quatre modèles français.

C'est pourquoi nous proposons que, sur le site de Billancourt, qui doit être l'usine pilote, soit assurée la production d'un nouveau véhicule populaire remplaçant la 4 L. Cela doit être rapide pour amorcer la reconquête d'un marché intérieur.

Ce modèle populaire devra être équipé d'un nouveau moteur. C'est l'usine de Billancourt qui doit le fabriquer, en liaison avec l'usine de Cléon, pour remplacer la fabrication du moteur de la R 4, alors que la direction de Renault s'oriente vers des productions à l'étranger.

Loin de répondre à l'objectif de lancement du petit véhicule populaire, Renault prend le contre-pied de cette proposition.

En effet, pour réaliser des marges plus importantes, la direction n'hésite pas à vendre plus cher : 6,5 p. 100 d'augmentation des tarifs en 1985, 4,5 p. 100 à la fin d'octobre 1986, 4,4 p. 100 en 1989.

Les véhicules chers, avec de nombreuses options, sont favorisés. La direction se tourne vers des véhicules de haut de gamme à forte marge et délaisse délibérément une part du marché national aux étrangers dans le bas de gamme.

Renault recule en France, car le choix « vendre peu et gagner beaucoup » l'amène à proposer des modèles de plus en plus sophistiqués, en fonction de l'exportation qui vise essentiellement l'Europe.

Tout cela montre bien la nécessité de la construction d'un petit véhicule populaire, qui répondrait aux besoins et aux goûts de la clientèle importante sur le marché français.

C'est ce qu'a d'ailleurs proposé la C.G.T. depuis de nombreuses années en prenant appui sur la Neutral, maquette réalisée par des retraités de la Régie Renault.

La Régie Renault a-t-elle, oui ou non, les moyens commerciaux de gagner des parts de marché de façon plus efficace que Fiat, Ford ou Volkswagen ?

Oui, Renault est en meilleure position pour coopérer avec les banques et les compagnies d'assurances françaises, afin d'offrir du crédit moins cher à la consommation, d'intervenir pour baisser le coût des réparations et des dommages.

La validité de la proposition de la sortie d'un nouveau modèle populaire peut trouver un prolongement dans la création d'un livret épargne-auto.

Que font les banques de l'argent des comptes courants et des livrets d'épargne ? Il sert contre l'emploi, donc contre les salariés et, finalement, contre les dépôts dans les banques et amène à la fermeture des guichets et à la suppression d'emplois d'agents. Les banques alors, pour faire du crédit, empruntent sur le marché financier de l'argent plus cher qu'elles prêtent à un taux encore plus cher, ce qui incite encore à la suppression d'emplois.

En mobilisant les dépôts destinés au crédit permettant de sortir un nouveau modèle et de créer des emplois, on augmente, au contraire, les dépôts et on défend les emplois dans les banques.

La création d'un livret épargne-auto permettrait un apport de fonds aux caisses d'épargne, utiles aux déposants, ce qui leur permettrait d'acheter un véhicule automobile faisant l'objet d'un taux de crédit de 6,5 p. 100, taux bien inférieur à celui qui est pratiqué ordinairement.

Elle aiderait également à la relance de la construction automobile puisque, dans la phase de deux années d'épargne, l'argent serait prêté à un taux de 10 p. 100 aux constructeurs ou aux équipementiers qui pourraient moderniser et s'équiper pour satisfaire la demande.

La Régie Renault est-elle capable de sortir en France un modèle à bas prix ? Oui, si l'on s'attaque aux véritables coûts et non à la seule main-d'œuvre.

Ainsi, selon la revue *Machinisme professionnel*, « actuellement, en moyenne, la main-d'œuvre ne compte plus que pour 10 p. 100 et toutes les autres charges réunies font 90 p. 100 ».

S'attaquer à ces coûts de 90 p. 100 suppose, au contraire, embauche, formation, qualification, intervention, initiative, nouveaux pouvoirs.

La baisse de prix peut être obtenue par la réduction de la non-qualité, la fabrication intégrée des équipements de production, la réduction des temps de panne, tout ce qui suppose des efforts de formation, des salaires motivants, des embauches.

Dans le cas du modèle populaire, elle peut être obtenue par l'accroissement du taux d'utilisation des capacités de production de l'usine de Billancourt pour le montage, des usines du Mans et de Cléon pour les organes mécaniques, mais aussi des équipements automobiles.

Vous le voyez, la voiture populaire n'est pas une chose irréalisable, elle ne doit pas rester un vœu pieu. Tel est, monsieur le président, le sens de notre amendement n° 80.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission est défavorable à cet amendement.

Cela dit - je suis certain d'être l'interprète de la majorité de mes collègues - je ne vois pas pourquoi on suppose *a priori* qu'un véhicule populaire doit nécessairement être de bas de gamme.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je suis quelque peu perplexe quant à la terminologie.

Si nous comparons, comme vous l'avez fait, monsieur le président, les amendements n° 80 et 81, nous constatons que ce véhicule populaire, qui est le même dans les deux cas, répond à la fois aux besoins de millions d'usagers et de milliers de ménages. Dois-je en conclure qu'un ménage correspond à mille usagers, ce qui serait une conception très extensible de la famille française ? (*Sourires.*)

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 81, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Fraysse-Cazalis et Beaudou, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault a pour vocation de produire une gamme complète de véhicules incluant un véhicule populaire de bas de gamme répondant aux besoins de milliers de ménages. »

La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Il s'agit, par cet amendement, d'affirmer, dans la présente loi, la vocation de la Régie nationale des usines Renault, en matière notamment de production de véhicules populaires de grande qualité.

Telle a toujours été la vocation première de la Régie, si l'on songe, par exemple, à la production de la 4 CV ou de la R 4.

De surcroît, voilà qui permettrait de réindustrialiser l'usine de Billancourt pour en faire une usine pilote dans la production de véhicules populaires de grande qualité dont notre pays a besoin.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 82, Mme Fost, MM. Viron et Bécart, Mme Bidard-Reydet, MM. Souffrin et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article premier, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault se voit confier le maintien et le développement de la production et de la commercialisation du tracteur agricole. »

La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Comme pour le poids lourd, Renault est le seul producteur français de tracteurs agricoles.

La France est le premier pays agricole de la Communauté économique européenne. Elle est aussi, hélas ! le premier pays importateur de machines agricoles, ce qui se traduit par un déficit de 34 p. 100 de la balance du commerce extérieur de cette industrie en 1989.

Le syndicat général des constructeurs de tracteurs et de machines agricoles vient de présenter les résultats de cette industrie pour l'année dernière.

Certes, le chiffre d'affaires des industriels français atteint 15,7 milliards de francs et progresse de 11 p. 100 par rapport à 1988 et de 24 p. 100 en deux ans.

Ce progrès se partage entre les exportations, qui sont passées de 5 milliards de francs en 1988 à 5,8 milliards de francs en 1989, et les ventes en France, qui ont évolué de 9,1 milliards de francs en 1988 à 9,8 milliards de francs en 1989.

Dans le même temps, les importations ont progressé, passant de 8,8 milliards de francs en 1988 à 9,4 milliards de francs en 1989.

Les principaux fournisseurs étrangers sont, dans l'ordre, la République fédérale d'Allemagne, l'Italie, les Etats-Unis, la Belgique et le Luxembourg, ainsi que la Grande-Bretagne.

Le déficit commercial de la France en machinisme agricole a légèrement régressé l'année dernière, mais nous importons néanmoins 9,4 milliards de francs de machines agricoles alors que nous n'en exportons que pour 5,8 milliards de francs.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que nos voisins immédiats, la République fédérale d'Allemagne, l'Italie et la Grande-Bretagne, ont un solde bénéficiaire en matériel agricole, bien que leur agriculture soit moins importante que la nôtre.

C'est le résultat des capitulations successives de nos gouvernements devant les diktats de la C.E.E., qui s'est traduit par une baisse des effectifs de 36,5 p. 100 de 1980 à 1988 dans l'industrie du machinisme agricole.

Il y a donc là un secteur créateur d'emplois qu'il nous faudrait développer.

Notre proposition de reconquête du marché national s'appuie sur les constatations suivantes.

Premièrement, le marché européen est globalement porteur, et la France, moins équipée que d'autres pays, offre désormais des opportunités de croissance à tous les équipementiers pour renouveler un parc qui vieillit et pour répondre aux besoins nouveaux dans les pays en voie de développement, fondées sur des coopérations mutuellement avantageuses pour Renault, la France et ces pays.

Deuxièmement, une nouvelle génération de tracteurs est en cours d'élaboration dans tous les groupes. Ceux-ci seront plus économes et intégreront les technologies de pointe, telles qu'une transmission hydrostatique, l'électronique embarquée - sur cet aspect, R.A. travaille avec la Sagem et une autre société - la structure du tracteur et des composants universels, une mécanique modulaire, le levage. On pourrait poursuivre cette énumération.

Troisièmement, les multinationales étrangères dominent le machinisme agricole en France au détriment de notre balance commerciale et des emplois.

L'accord Renault-Volvo qui fait l'impasse sur Renault agriculture suit malheureusement cette voie.

Face à un tel désastre économique, reconstruire une industrie française du machinisme agricole autour de Renault agriculture est vital pour l'emploi, les salariés et l'indépendance de notre pays.

Dans ces conditions, Renault agriculture et le machinisme agricole ont de l'avenir en France.

Les déclarations en apparence les plus contradictoires sont faites par la direction. M. Lévy affirme « qu'il n'a rien à faire du tracteur ». Dans le même temps, le président-directeur général de Renault agriculture se vante d'avoir reconquis la première place en France et assaini les finances.

Certes, en 1989, avec 15,5 p. 100 du marché national, Renault agriculture a produit 300 tracteurs de plus que dans l'année 1988, mais Fiat détient 50 p. 100 de son marché national italien.

Il y a de l'argent pour investir. Les profits progressent : de 100 millions de francs en 1988, ils sont passés à 140 millions de francs en 1989. A cela s'ajoutent les capacités d'autofinancement : 163 millions de francs en 1988, 130 millions de francs en 1989 et en 1990.

L'examen des comptes sur l'année 1988 a permis de démontrer qu'un emprunt de 500 millions de francs peut se faire sans risque pour l'entreprise.

C'est d'ailleurs ce que le P.-D.G. de Renault agriculture avait annoncé : 480 millions de francs d'investissements sur six années, dont 300 millions de francs pour l'investissement industriel et 180 millions de francs pour le réseau commercial et la recherche.

On ne trouve pas cet argent dans les propositions actuelles de Renault. Pourquoi ?

Cela ne confirme-t-il pas que Renault a abandonné tout projet de développement sur Le Mans et s'apprête à liquider Renault agriculture ?

La question est donc posée.

Il faut utiliser l'argent qui peut être dégagé par les profits, il faut développer l'investissement et l'emprunt pour moderniser la chaîne de montage et l'usinage, pour former les hommes, pour améliorer les conditions de travail, pour augmenter les salaires et développer l'emploi.

Va-t-on créer les conditions pour que Renault Agriculture parte à la reconquête du marché national ?

Ce n'est pas la stratégie actuelle du groupe Renault, qui cherche à se débarrasser de Renault-agriculture, comme la société s'est débarrassée des secteurs de la peinture et de la machine-outil.

C'est pourquoi M. Lévy cherche à assainir les comptes, coûte que coûte et sur le dos des salariés, en pesant sur les salaires et en liquidant les emplois, avec pour objectif d'être « attractif » et de trouver un acheteur de la marque.

Peu importe si l'acheteur veut récupérer les parts de marché en liquidant la production de l'usine Renault du Mans. On trouve là la stratégie générale de Renault : ne pas produire les composants tracteurs, sous-traiter tout ce qui peut l'être, réduire son rôle à l'assemblage.

A cette stratégie de déclin industriel, nous opposons une stratégie de développement fondée sur la reconquête du marché national.

Cela est possible, d'abord, parce que Renault, malgré la politique actuelle, a conservé une excellente image dans le monde agricole, notamment dans les C.U.M.A., les coopératives d'utilisation de matériel agricole. (M. Emmanuel Hamel s'exclame.)

Je me souviens des leçons de M. Descours Desacres ! (Sourires.) Cela est possible, ensuite, si Renault répond aux besoins de l'agriculture française comme cela a été fait avec le tracteur 165 CV, qui est bien adapté aux besoins.

Nous versions ces propositions au débat mais nous constatons que, dans cet hémicycle, peu de sénateurs peuvent nous répondre et que le ministre lui-même ne répond pas à nos propositions concrètes.

Elles ne sont pas à prendre ou à laisser ! Nous nous adressons à tous, aux salariés, aux ouvriers, aux agents de maîtrise, aux techniciens, aux ingénieurs et aux cadres, pour réfléchir sur ce problème national.

Proposons ensemble un avenir pour Renault-agriculture dans le groupe Renault, pour la reconquête du marché et le développement de l'emploi !

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission est défavorable à cet amendement. Je rappelle d'ailleurs à l'ensemble de nos collègues que les activités tracteurs de la Régie ne font pas partie de l'accord industriel Renault-Volvo servant de base à notre discussion en fonction des informations qui ont été données à la commission des finances et dont le rapporteur général a rendu compte dans son rapport.

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

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

Mmes Danielle Bidard-Reydet et Paulette Fost. C'est court !

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement...

Par amendement n° 83, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault contribue à l'effort de recherche-développement en matière de nouvelles technologies.

« Dans ce but, les coopérations franco-françaises mutuellement avantageuses avec d'autres branches sont recherchées. »

La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet article additionnel que nous vous proposons d'intégrer dans le présent texte a pour objectif, dans le domaine de l'effort de recherche-développement, domaine dans lequel la Régie nationale des usines Renault a souvent été en pointe, d'assurer un développement important dans ce secteur primordial pour l'avenir de toute entreprise, tout particulièrement dans le domaine de l'industrie automobile où la concurrence est si vive sur le plan national et mondial.

Par exemple, pourquoi ne pas créer un centre d'étude et de développement sur la dépollution des véhicules, sur les moteurs propres, les pots catalytiques, l'injection électronique ?

Nous pensons que ce développement de la recherche en matière de pollution, qui répond à une grande exigence populaire ainsi - vous en serez tous d'accord - qu'à une nécessité historique sur le plan de l'écologie, passe par une coopération entre P.S.A. et Renault.

Dans cet objectif de développement de la recherche, il faut préparer les hommes d'aujourd'hui et de demain, chez Renault et chez les fournisseurs, dans une université technologique ouverte à des stagiaires français et étrangers, pour un enseignement fondé sur l'expérience automobile et les biens d'équipement du groupe Renault.

Voilà, mes chers collègues, une proposition qui répond réellement au besoin de formation existant dans notre pays.

Or le centre technologique voulu par la direction est bien à l'image de ce qu'elle veut faire du groupe Renault : un constructeur de seconde zone.

Renault peut investir dans les technologies d'avenir pour l'automobile, à savoir les sièges auto, le multiplexage, l'électronique appliquée, la plasturgie, les céramiques industrielles, les catalyseurs d'échappement, les biens d'équipement et l'outillage.

Sur les productions stratégiques, il n'est pas possible d'aller en ordre dispersé. Il faut rechercher, partout où cela est possible, des coopérations, franco-françaises en priorité.

Ces coopérations dans le domaine de la recherche et des technologies de pointe n'ont aucun point commun avec la « braderie » de la Régie Renault à laquelle nous risquons d'assister.

Dans cette politique de développement technologique, l'établissement de Rueil doit être et doit rester le pôle central d'étude et de développement des nouveaux produits, véhicules et organes.

Pour exploiter à fond le potentiel technologique de cet établissement et garantir une maîtrise totale des nouveaux produits, toutes les activités d'étude et de développement, du dessin à la réalisation des prototypes, doivent être assurées par la direction des études véhicules et la direction des études moteurs de l'unité de Rueil, et non pas par des « satellites » plus ou moins extérieurs.

Dans cet esprit, un certain nombre de services généraux et la direction de la recherche pourraient être rapatriés sur le trépied de Billancourt.

A Billancourt, la direction des technologies de production tient un rôle stratégique d'interface entre études, d'une part, et production, d'autre part.

Comme pour le bureau d'études de Rueil, nous proposons de réintégrer l'ensemble des activités sous-traitées pour garder une maîtrise totale du savoir-faire et assurer l'industrialisation de produits de qualité avec des démarrages réussis.

A court terme, il convient de préserver les entités « méthodes câblage » et « méthodes plastiques » qui sont menacées de disparition.

Les entités « méthodes centrales » doivent pouvoir s'appuyer sur un puissant secteur biens d'équipement Renault. Pour Billancourt, cela signifie le rattachement de l'actuelle direction de l'outillage à celle des méthodes, comme c'était le cas auparavant avec la D.O.D.M., avec un plan d'investissement et de modernisation pour cette entité qui doit travailler en étroite collaboration avec la D.T.P.

Il en est de même avec l'établissement de Saint-Ouen, qui doit être l'interlocuteur obligatoire de l'entité des méthodes pour ce qui relève de sa compétence.

Telle est la voie qui, selon nous, devrait être suivie, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour développer la recherche chez Renault.

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

M. Christian Poncelet, président de la commission. Comme l'ont indiqué les auteurs de cet amendement, la Régie Renault a toujours été en pointe dans le domaine de la recherche. Cet accord technologique correspond d'ailleurs tout à fait à l'ordonnance de 1945 qui prévoit que l'Etat s'attachera au perfectionnement des méthodes de fabrication de la Régie Renault.

Cette disposition figure dans le texte. Rien n'est changé. Cet amendement a donc paru inutile à la commission des finances, qui s'y est opposée.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 84, Mme Fraysse-Cazalys, MM. Pagès et Leyzour, Mme Beaudeau, MM. Garcia et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel rédigé comme suit :

« Dans le domaine des technologies nouvelles, la Régie nationale des usines Renault investit particulièrement dans les matériaux composites : l'électronique, les systèmes antipollution, les céramiques industrielles. »

La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Cet amendement vise à ce que la Régie nationale des usines Renault investisse plus particulièrement dans les matériaux composites, l'électronique, les systèmes antipollution et les céramiques industrielles.

Le conseil des ministres de l'environnement de la C.E.E. a adopté, le 9 juin 1989, des normes antipollution et un calendrier d'application.

Nous considérons, en effet, qu'il faut réduire la pollution automobile en Europe. Nous nous prononçons clairement non seulement pour la voiture propre, mais aussi pour une industrie propre.

Il s'agit de répondre à un besoin social, à une aspiration des peuples d'Europe : vivre dans un environnement propre et non pollué, facteur d'une qualité de vie nouvelle.

Cette exigence de la voiture propre s'exprime fortement dans les zones à forte concentration urbaine non seulement dans les pays d'Europe du Nord, mais également en Europe du Sud, malgré une réalité souvent différente.

Il convient, par conséquent, d'avoir les mêmes exigences de non-pollution pour tous les types de véhicules. Or, les normes arrêtées par Bruxelles le 9 juin 1989 sont dangereuses et lourdes de conséquences pour les peuples, l'industrie automobile et l'environnement.

En effet, elles ne permettent pas une véritable dépollution. Les normes adaptées, c'est l'Europe des Mercedes et des B.M.W. contre l'Europe du véhicule populaire ! En effet, les normes sont moins sévères pour les grosses cylindrées que pour les petits véhicules.

Les décisions du 9 juin 1989 constituent bien une attaque en règle pour les productions nationales sud-européennes d'automobiles.

Les industries automobiles françaises, italiennes, mais aussi espagnoles, qui ont des positions fortes sur les véhicules de cylindrée inférieure à 1 500 centimètres cubes, vont subir de plein fouet les effets négatifs de ces normes.

La production de véhicules de cylindrée inférieure à 1 500 centimètres cubes représente 50 p. 100 de la production française, 75 p. 100 de la production italienne et 18 p. 100 de la production de la République fédérale d'Allemagne.

En l'état actuel des choses, si ces normes étaient mises en œuvre, la France livrerait un marché de 2 300 000 véhicules particuliers par an aux producteurs américains, allemands et japonais de systèmes de pollution tels que NGK, Degussa, Corning Glass, pour les catalyseurs, et Bosch, Allied-Bendix, pour les systèmes d'injection indispensables.

En effet, après le bradage par Renault de Renix à Allied-Signal-Bendix, et la prise de contrôle de Solex par Fiat-Ufima, il n'y a plus de pôle injection électronique franco-français.

On le voit, les abandons et les bradages successifs des dernières années, qui traduisent des stratégies dangereuses pour la France, ont entraîné une grave perte de maîtrise de la filière auto. Sur « l'emballage » des pots d'échappement, Renault se désengage également.

L'adoption des pots catalytiques trois voies sur les voitures de petite cylindrée et de systèmes d'injection entraînera une flambée des prix de ces véhicules estimée à environ 5 000 francs, selon les constructeurs, prix de revient plus marge constructeurs. Le surcoût occasionné a évidemment plus d'incidence sur une Super Cinq à 50 000 francs que sur une Mercedes à 300 000 francs !

Enfin, il convient de préciser que la solution technique retenue par Bruxelles implique un coût d'entretien élevé pour l'automobile. En effet, tous les spécialistes déclarent que la durée de vie d'un pot catalytique est limitée, ce qui implique un renouvellement fréquent.

Cependant, nous considérons que d'autres choix existent pour une véritable voiture propre répondant aux besoins de la population.

Afin d'obtenir une dépollution réelle équivalente sur tous les véhicules, des normes plus sévères doivent être appliquées aux grosses cylindrées.

Il convient de développer les technologies de dépollution. Il ne faut pas se plier à une solution unique imposée par des lobbies pour satisfaire les exigences de domination de la République fédérale d'Allemagne, du Japon ou des Etats-Unis.

Les constructeurs français, Renault et P.S.A., doivent coopérer en matière de recherche-développement pour mettre au point un moteur propre.

Il est urgent que des coopérations franco-françaises permettent une production diversifiée de pots catalytiques. Renault, P.S.A., Rhône-Poulenc, mais aussi Volvo, Elf et Luchaire doivent mettre leurs moyens en commun pour développer la filière du pot catalytique : monolithe, imprégnation et emballage. Le développement de coproduction représente un enjeu important : plus de deux millions de pots seront nécessaires par an. Impulser une telle orientation doit déboucher sur des créations d'emplois qualifiés.

Parallèlement, des efforts de recherche-développement conséquents doivent être engagés pour « fiabiliser » le pot catalytique.

La France doit se doter, de la même manière, d'unités de conception et de production de systèmes d'injection électronique indispensables pour l'usage de catalyseurs trois voies.

Mme Hélène Luc. Très bien !

Mme Marie-Claude Beaudeau. La question de la reprise du contrôle de Renix est posée dans la même logique : défendre et développer le moteur diesel. Il s'agit d'un bon moteur propre avec des émissions d'oxyde de carbone, d'oxyde d'azote et d'hydrocarbures imbrûlés inférieures - et de très loin ! - au moteur à essence.

Il est possible de rendre le moteur diesel encore plus propre en favorisant l'effort de recherche-développement dans ce domaine, d'où la nécessaire coopération avec P.S.A.

Les moyens existent pour développer une voiture propre 100 p. 100 française : les profits accumulés par l'automobile française en 1988 peuvent être utilisés en partie à cela.

Le groupe des sénateurs communistes et apparenté demande au Sénat d'adopter l'amendement n° 84.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Articles additionnels après l'article 2

M. le président. Par amendement n° 23, Mme Fraysse-Cazalis, MM. Pagès et Leyzour, Mme Beaudeau, MM. Garcia et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 2, un article additionnel rédigé comme suit :

« Le conseil d'administration de la R.N.U.R. 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 une majorité qualifiée (3/5^e).

« Pour les négociations relatives à la détermination des salaires sur les qualifications et classifications, 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 Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il convient de réaffirmer avec force la place et le rôle des administrateurs salariés au sein du conseil d'administration de la Régie nationale des usines Renault.

Il est avant tout nécessaire de faire le bilan du passé récent, puisque l'élection des représentants des salariés au conseil d'administration des entreprises nationalisées est une mesure récente, qui date de la loi de 1983 : première élection en 1984 et seconde élection en 1989.

Il est intéressant de rappeler ici l'appréciation d'un administrateur salarié de la C.G.T., lors de son audition devant le haut conseil du secteur public, en 1986, sur la mise en œuvre de la loi de démocratisation du secteur public : « Dans la période 1945-1981, les orientations et la gestion de l'entreprise furent l'affaire exclusive de l'Etat et du comité de direction générale. Le conseil d'administration était relégué à une simple chambre d'enregistrement n'ayant, par exemple, aucun contrôle sur la branche financière, notamment la partie installée en Suisse - holding et Renault - finances.

Avec l'élection des administrateurs salariés et l'apparition des personnalités compétentes nommées par décret, il reviendrait au conseil, dans le cadre d'une autonomie de gestion indispensable, de jouer un véritable rôle de réflexion et d'orientation, sur lequel devrait pouvoir s'appuyer la haute hiérarchie pour faire fonctionner l'entreprise - c'est ce qui résulte de la loi de démocratisation du secteur public du 26 juillet 1983.

Dans cet esprit, la C.G.T. a régulièrement proposé la mise en place de commissions animées par des administrateurs représentatifs du conseil, ayant pour objet de travailler sur les grands dossiers ; ceux-ci seraient discutés ensuite collectivement au conseil et soumis aux cadres, afin qu'ils puissent apporter leurs réflexions et suggestions au conseil.

Les administrateurs C.G.T. n'ont jamais été entendus sur ces propositions.

Aujourd'hui, le conseil se voit soumettre, chaque mois, un certain nombre de documents très succincts pour un vote. Résultat : le fonctionnement du conseil reste ce qu'il était avant 1981.

Il n'y a pas de véritable débat au sein du conseil. Seuls les administrateurs salariés ont une participation active aux travaux du conseil. Les administrateurs désignés comme personnalités dites qualifiées posent parfois quelques questions sur les trop classiques sujets de distribution ou de qualité, mais cela ne va guère au-delà.

Quant aux représentants des ministères, ils se font remarquer par leur mutisme quasi absolu. Quoi d'étonnant à cela, puisque les contacts entre la direction et les « tutelles » se nouent dans les coulisses, en dehors du conseil !

Cette situation fausse le débat et ramène à un simulacre les discussions réduites à des joutes oratoires longues et pénibles entre le président et les administrateurs élus. Le conseil n'ayant pas d'objectif de travail sur les grandes questions, il n'est pas étonnant qu'il en soit ainsi.

Sur un autre sujet, tel le lancement d'un véhicule utilitaire et économique, on observe un refus total de la direction de discuter des documents présentés par les administrateurs élus - et pas seulement la C.G.T.

Les administrateurs C.G.T. ont proposé que des mesures nouvelles soient prises, notamment avec Elf, qui est une entreprise nationale, pour la mise en place de contrats fidélité-entretien pouvant déboucher sur une baisse des prix de carburant, en permettant un aspect publicitaire comme le font Volvo en Suède, Fiat en Italie et American Motors Corporation aux Etats-Unis. Cela a été rejeté sans discussion par la direction.

Comment ose-t-on parler de la mise en œuvre de la démocratisation dans le secteur public après de tels contre-exemples ?

On peut formuler les mêmes critiques vis-à-vis des « tutelles ». Par exemple, la C.G.T. a demandé que soit étudiée une éventuelle diminution progressive de la T.V.A. sur les voitures, en faisant remarquer que c'est en France qu'elle est la plus élevée. De plus, d'autres pays, comme le Portugal et l'Italie, ont pris de telles mesures, qui ont eu un effet positif sur le marché automobile.

Sur cette question importante, qui mérite au moins une étude, un refus catégorique a été opposé par le représentant du ministère des finances.

Les administrateurs C.G.T. ont demandé que des études soient faites sur le produit, sur la gamme et sur un certain nombre d'erreurs commerciales manifestes ; aucune de ces demandes de suggestion n'a fait l'objet de réponses sérieuses de la part du président.

Le conflit majeur qui oppose la C.G.T. - et, à travers elle, un nombre de plus en plus important de travailleurs de toutes catégories de la Régie - et la direction générale concerne les résultats, les opérations en cours et le développement des affaires d'American Motors, qui n'ont jamais fait l'objet de rapports chiffrés complets et documentés présentés devant le conseil.

Du temps de M. Hanon, un texte de propagande présentait, à partir de nouveaux investissements consentis sur l'ensemble du territoire nord-américain, des résultats faramineux, comme, par exemple, 15 p. 100 de pénétration sur le marché mexicain ; or, on est à moins 8 p. 100 dans le marché pour-tant en déclin.

A la même époque, l'opération Rimex, qui concernait la fabrication de moteurs au Mexique, était présentée comme la clé de voûte du système industriel monté par Renault en Amérique du Nord. Depuis...

Puisque toute ces perspectives se transforment en fiasco complet et onéreux, il serait logique qu'elles fassent l'objet, maintenant, d'une analyse comptable sincère permettant d'avoir une vue objective sur les tenants et les aboutissants de l'affaire américaine. Il n'en est rien !

Ajoutons que sur les questions de cette importance, il est particulièrement décevant que la voix des administrateurs désignés par l'Etat ne se joigne pas à celle des élus, quel que soit le parrainage, pour demander un certain nombre d'explications.

Quant à la « confidentialité », en guise d'instrument destiné à faciliter le dialogue, le président de la Régie utilise l'obligation de réserve ou de confidentialité comme véritable piège. Cette stratégie de la conduite des débats est un bâillon réservé exclusivement aux administrateurs élus. Une telle situation vide de son contenu la loi de démocratisation. En revanche, il est à souligner que la direction ne manque pas de faire des confidences aux médias. La presse nationale et étrangère ne manque pas d'articles ou de déclarations de cadres dirigeants sur des réalisations de l'entreprise, voire sur des publications de résultats, et ce bien avant que les assemblées - comité d'entreprise, C.C.E., conseil d'administration - en aient délibéré.

Ainsi, pour les documents, les administrateurs qui ont mis en cause le droit de cession de certaines filiales, notamment Renix, se sont vu refuser toute communication de documents. Cet exemple est criant !

« En ce qui concerne la formation des administrateurs salariés, alors que l'ensemble des élus salariés demandaient d'obtenir les moyens nécessaires pour suivre une formation spécifique dispensée par des organismes choisis par leurs centrales respectives, il y a refus total de la part de la direction. La seule formation acceptée au conseil par le président a été celle dispensée par la filiale de la Régie ».

Cette appréciation, portée en 1986 par un administrateur salarié C.G.T., reste malheureusement toujours valable aujourd'hui. On peut même constater une inquiétante dégradation.

Les administrateurs salariés veulent être considérés comme les autres, à part entière de droits et de moyens. Pour cela, il est nécessaire de préparer les dossiers à l'avance afin de débattre à temps des grands problèmes, des points stratégiques et des propositions diverses sur les plans industriel, social, commercial et international.

Dans certains cas, cela doit déboucher sur des missions sur le terrain. Actuellement, l'actualité donne l'exemple de grandes questions discutées partout, sauf au conseil d'administration : le plan de restructuration de la Régie à Bruxelles, les quotas japonais, les normes antipollution auxquelles on vient de faire allusion, le débat sur les fonds propres des entreprises nationalisées, les négociations en cours avec Chrysler, les Japonais et Volvo.

Un exemple récent montre malheureusement le niveau de dégradation atteint : les administrateurs salariés n'ont pas été informés du projet d'accord Renault-Volvo. C'est par la presse, suite à la conférence de presse tenue à Amsterdam par les P.-D.G. de Renault et de Volvo, le 23 février 1990, qu'ils ont été informés, alors que les négociations duraient depuis plus d'un an, selon l'avis même de Louis Schweitzer, directeur financier de Renault et grand négociateur de l'accord !

On notera enfin qu'il aura fallu plusieurs semaines pour que les administrateurs salariés puissent prendre connaissance de la fameuse lettre d'intention - elle ne nous a d'ailleurs toujours pas été communiquée - sans d'ailleurs qu'une copie de celle-ci leur ait été remise.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Tout à fait défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Par amendement n° 85, Mme Luc, MM. Leyzour, Viron et Souffrin, Mme Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 2, un article additionnel rédigé comme suit :

« Les comités d'établissement de la Régie nationale des usines Renault et du comité central d'entreprise interviennent sur la gestion dans les domaines suivants : condition d'organisation du travail, emploi et rémunération, formation et recherche, choix des investissements, productions, financements et prix. »

La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous vous proposons, par cet amendement, d'insérer dans le projet de loi un article additionnel, après l'article 2.

Il s'agit, par ces dispositions, de réaffirmer les rôles et les prérogatives des institutions représentatives du personnel de l'entreprise Renault que sont les comités d'établissement et le comité central d'entreprise.

Depuis 1984, Renault est un véritable modèle de régression sociale.

Cette orientation s'oppose, bien entendu, au statut des nationalisations issu de l'ordonnance de 1945, statut qui plaçait bien au contraire la justice sociale comme un axe de la direction de l'entreprise.

Nous avons assisté, au cours des dernières années, à une remise en cause systématique des acquis et des droits sociaux chez Renault. La différence entre une entreprise privée et une telle entreprise nationale devient de plus en plus ténue et difficile à discerner.

L'un des exemples les plus marquants de la volonté de la direction de briser la force des institutions du personnel de la Régie Renault, c'est celui de M. Praderie, directeur du personnel, transformant les avis négatifs du C.E. et du C.C.E. en avis favorables, avant la transmission des dossiers aux pouvoirs publics.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que nous assistions à la rétention systématique d'informations économiques et financières au niveau des C.E. et du C.C.E., ce qui empêche les élus du personnel de jouer pleinement leur rôle.

Certains sujets, comme la comptabilité analytique, les prix de revient, les comptes consolidés et la sous-traitance, font l'objet d'un verrouillage systématique de la direction.

Le développement de l'entreprise - pour ne pas parler de sauvetage - passe par la relance d'une politique sociale audacieuse.

Le renforcement du rôle des institutions représentatives du personnel est, dans cet objectif, une nécessité absolue.

L'objet du comité d'entreprise, selon notre droit positif, est « d'assurer une expression collective des salariés » et sa mission, « de permettre la prise en compte permanente de leurs intérêts »... « dans les décisions relatives à la gestion, à l'évolution économique et financière de l'entreprise, à l'organisation du travail et aux techniques de production ».

Ce nouvel article L. 431-4 du code du travail remplace les dispositions de l'ancien article L. 431-4 évoquant « la coopération avec la direction ».

L'article L. 432 dispose, quant à lui, que « dans l'ordre économique, le comité d'entreprise est obligatoirement informé et consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise ».

La Cour de cassation confirmait, par une décision du 14 juin 1984, la généralité de ces pouvoirs du comité d'entreprise : « En décidant qu'une consultation du comité d'entreprise ne saurait être obligatoire que préalablement à des mesures envisagées d'une façon certaine et précise ayant des incidences sur la situation des salariés, l'arrêt attaqué ajoute à la loi une condition qu'elle ne comportait pas. »

Le C.E. « est habilité à donner un avis sur les augmentations de prix. Il peut être consulté par les autorités chargées de la fixation et du contrôle des prix ».

Selon MM. Gérard Lyon-Caen et Jean Pélissier, professeurs de droit, cette « disposition est peu respectée ».

Aux termes du dernier alinéa de l'article L. 423-1, « le comité est consulté chaque année sur la politique de recherche de l'entreprise ». Une telle obligation supposerait qu'un plan annuel soit élaboré et que des indications soient fournies aux représentants, notamment sur les moyens mis en œuvre et leur coût.

« Le C.E. est obligatoirement informé et consulté sur les mesures de nature à affecter le volume ou la structure des effectifs, les conditions d'emploi du personnel. »

« Chaque année, le C.E. étudie l'évolution de l'emploi dans l'entreprise au cours de l'année passée et les prévisions d'emploi établies par l'employeur pour l'année à venir. »

La loi du 28 octobre 1982, vous vous le rappelez, mes chers collègues, avait renforcé le pouvoir du C.E. en posant le principe de la consultation préalable à la décision de l'employeur dans les domaines concernés pour que cette dernière soit régulière.

Je pourrais énumérer encore longtemps, mes chers collègues, la liste des compétences et des conditions de leur application, mais je préfère me contenter de ces quelques exemples.

Notre amendement tend à confirmer ces prérogatives dans le présent projet de loi.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission est défavorable à cet amendement, qui, je le souligne au passage, fait partie d'une série dans laquelle il n'est question ni du statut ni du capital de la Régie nationale des usines Renault, qui font l'objet du projet de loi.

Cet amendement n'a donc pas sa place dans le présent projet, d'autant que les compétences des comités d'établissement, comme il vient d'être rappelé, avaient été parfaitement précisées dans ce qu'on a appelé les « lois Auroux ». Il me semble que ceux qui défendent cet amendement avaient voté ces lois. N'ont-ils donc même plus confiance dans ce qu'ils ont voté et qui fait toujours partie de la législation nationale ? (*Murmures sur les travées communistes.*)

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Article additionnel après l'article 3

M. le président. Par amendement n° 87, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Fraysse-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 3, un article additionnel rédigé comme suit :

« La présente loi reprend les prérogatives de la loi n° 82-915 du 28 octobre 1982 relative au développement des institutions représentatives du personnel instituant les comités de groupe.

« Le comité de groupe, pour ce qui est de son ressort, se voit attribuer les mêmes prérogatives et moyens que le comité central d'entreprise. »

La parole est à M. Vizet.

M. Robert Vizet. Monsieur le président, cet amendement a déjà été défendu.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Article 4

M. le président. « Art. 4. - Les bilans mentionnés au premier alinéa de l'article 285 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 précitée et au premier alinéa de l'article 32 de la loi n° 85-1321 du 14 décembre 1985 modifiant diverses dispositions du droit des valeurs mobilières, des titres de créances négociables des sociétés et des opérations de bourse comprennent, le cas échéant, les bilans de la Régie nationale des usines Renault approuvés par les ministres compétents ».

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Mes chers collègues, la commission des finances a décidé de vous proposer de voter conforme l'article 4.

M. le président. La parole est à Mme Beaudeau.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Nous pensons que 10 p. 100 du temps de travail doivent être consacrés à la formation au sein de la Régie nationale des usines Renault.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Ce n'est pas le sujet !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Premièrement, il convient de considérer l'évolution quantitative de la formation des dernières années chez Renault : 2 p. 100 de la masse salariale en 1980, 4,2 p. 100 en 1989 et quarante-cinq heures de formation, en moyenne, pour les salariés qui vont en stage. La direction considère qu'il existe un problème de disponibilité du personnel pour effectuer les stages de formation professionnelle.

Deuxièmement, la demande de formation est de plus en plus personnalisée en fonction des besoins locaux. En 1989, il était prévu d'avoir plus de 70 000 stagiaires. Cependant une personne peut effectuer plusieurs stages dans l'année.

Troisièmement, la direction constate que la formation concernait jusqu'à présent essentiellement les catégories de salariés les plus qualifiés de l'entreprise : techniciens, ouvriers professionnels P3. L'objectif, selon la direction, doit être de professionnaliser ceux qui ne le sont pas.

Ces analyses développées par la direction sont identiques aux constats fait par M. Antoine Riboud dans son rapport publié à la demande de M. Jacques Chirac en 1987. Je rappelle que M. Riboud est à la fois le P.-D.G. du groupe agro-alimentaire B.S.N. et un proche de M. François Mitterrand.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est son droit !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Ainsi, le patronat reconnaît aujourd'hui la nécessité de mettre en œuvre des plans de formation du personnel afin de relancer, en lien avec l'automatisation, de nombreuses fabrications et, avec un nouveau type d'organisation industrielle - flux tendus - la course à la rentabilité financière.

Pour cela, la formation doit jouer un rôle pivot, y compris en mettant en place des structures d'intégration idéologique du personnel : thème de la culture d'entreprise, largement développé par M. Riboud et repris par la Régie Renault.

Un des axes importants du plan de 1989, qui concerne également 1990 et les quatre prochaines années, est donc la professionnalisation des ouvriers les moins qualifiés, les employés étant laissés de côté. Il s'agit essentiellement des 25 000 P1 de production, que la formation doit amener, pour une partie d'entre eux, au niveau C.A.P. et à la classification P2 de production. Le personnel concerné par cette « reprofessionnalisation » se trouve actuellement, au minimum, au niveau « sait lire et écrire ».

Dans les unités de carrosserie-montage ou de fabrications mécaniques, ces P2 de production occupent des postes de conducteurs d'installations diverses ou de conducteurs confirmés d'installation automatisée. Ces postes de travail incluent, en plus du fonctionnement même de l'installation, des fonctions d'entretien, de contrôle des approvisionnements et de gestion de la production.

Cette présentation de la professionnalisation d'une partie importante des O.S. peut paraître alléchante. En y regardant de plus près, on s'aperçoit que la réalité est tout autre.

En effet, de cette professionnalisation est exclu dès le départ un nombre important de salariés : les salariés de plus de cinquante ans, ceux qui ont des problèmes d'alphabétisation - donc de nombreux travailleurs immigrés. La formation est découpée en modules et des tests de sélection permettent de passer d'un module à l'autre, laissant ainsi à chaque fois de côté un nombre important de salariés.

Une telle politique place de nombreux salariés de l'usine dans une situation de précarité permanente face à l'avenir. La « reprofessionnalisation » du personnel annoncée par la direction de Cléon - passage de P1 à P2 - s'est traduite en 1987 et 1988 par la volonté de la direction de licencier 220 travailleurs, essentiellement des P1 qui n'entraient pas dans le contingent des salariés à « reprofessionnaliser ».

Ces 220 salariés étaient les premiers concernés sur un total de 945 suppressions d'emplois prévues dans la maquette emplois de 1987-1989.

Après plusieurs mois de lutte, les salariés de Cléon sont parvenus à faire reculer la direction sur l'essentiel de ces 220 suppressions d'emplois programmées. Cet exemple est cependant révélateur de la nature exacte du plan de « reprofessionnalisation » du personnel mis en place par la direction.

Au-delà de cet aspect du plan de formation de 1989, la direction a précisé ses orientations en matière de formation hors temps de travail : on assiste bien à une tentative de développement important de la formation hors temps de travail ; dans l'esprit de la direction, cela s'accompagne d'une introduction très nette de la flexibilité.

Le schéma retenu est le suivant : les salariés désirant recevoir une formation devront le manifester de façon volontaire et s'engager par contrat. Ils seront ensuite astreints à une série d'heures supplémentaires afin de récupérer le temps dégagé pour se former.

Là encore, la direction de Renault s'inspire principalement du rapport Riboud, comme l'avait d'ailleurs précisé M. Praderie lors du lancement de la Renault 19 à Douai.

Des structures sont mises en place dans les établissements pour cette formation hors temps de travail : F.A.O. minitel, télé-enseignement, centres de documentation. Cinq cents à six cents personnes pourraient être concernées dans un premier temps.

En conclusion, on constate donc que « le plus de formation » proposé pour 1989 a été conçu dans une logique d'intégration du personnel à la culture d'entreprise, de poursuite des suppressions d'emplois et d'introduction d'une plus grande flexibilité pour le personnel.

Une telle politique de formation ne permet pas de répondre aux besoins des salariés de l'entreprise et de placer celle-ci sur les bons rails pour l'avenir. Cela confirme que l'utilisation qui est faite des technologies nouvelles - automatisation d'actes productifs importants - et d'une nouvelle organisation du travail est pauvre, parce que soumise aux critères exclusifs de rentabilité financière et de productivité apparente.

Préparer les hommes d'aujourd'hui et de demain, chez Renault, passe par la création, à Billancourt, d'un institut technologique et universitaire de formation pour le personnel du groupe Renault, mais également pour des stagiaires extérieurs : jeunes à la recherche d'un emploi, élèves en formation initiale, en perfectionnement, enseignants d'autres pays, fournisseurs de Renault. Cet institut serait géré collectivement par Renault, le ministère de l'éducation nationale, les collectivités territoriales et les organisations syndicales. Cet institut pourrait accueillir cinq cents stagiaires dans un premier temps, avec cent formateurs.

Demande de clôture

M. Jean-Pierre Masseret. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Masseret. Je renonce à m'exprimer sur l'article 4 et, avec votre permission, monsieur le président, je ne prendrai la parole que pour demander la clôture de la discussion. En effet, après avoir entendu M. le rapporteur général nous dire que la commission appelait le Sénat à voter cet article, j'ai entendu Mme Beaudeau nous expliquer qu'elle était d'un avis contraire. Le Sénat étant maintenant suffisamment informé, je demande l'application de l'article 38, premier alinéa, du règlement.

Mme Hélène Luc. Nous avons deux « Monsieur Clôture » !

Mme Paulette Fost. C'est « Monsieur Clôture bis » !

M. le président. Je consulte le Sénat sur cette demande de clôture.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Par amendement n° 58, M. Lederman, Mme Fost, M. Bécart, Mme Beaudeau, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 4.

La parole est à M. Bécart.

M. Jean-Luc Bécart. Mes chers collègues, les sénateurs du groupe communiste et apparenté vous proposent, par cet amendement, de supprimer l'article 4 du projet de loi.

Comme l'explique M. le rapporteur général dans son rapport écrit : « L'article 4 tend à autoriser la société anonyme nouvellement créée à émettre sans délai des obligations et des billets de trésorerie. » Cet article 4 est la conséquence logique de la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme. Nous le rejetons !

« Votre argumentation est donc bien fragile, lorsque vous avancez que la modification du statut rendra ce progrès irréversible. Cela n'a pas de sens. » Ces derniers propos ne sont pas les miens, mais ceux que M. Le Garrec a tenus le 12 décembre 1987, à l'occasion du débat sur le projet Madelin.

Il poursuivait en ces termes : « M. le Président de la République disait, il y a quarante-huit heures » - le 10 décembre donc - « lors d'une visite qu'il faisait au Creusot, à quel point sont illusions toutes les théories qui consistent à penser que l'Etat aurait achevé son rôle.

« La France, disait-il, ne peut vivre qu'avec le concours intelligent de la puissance publique qui doit être présente pour sauvegarder les intérêts de la nation, des populations et des catégories sociales qui souffrent plus que d'autres. »

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

Aujourd'hui, cette consultation - chère à M. Le Garrec à l'époque et chère au groupe communiste - a eu lieu. Le syndicat C.G.T. de Renault en est à l'origine. Près de 60 000 salariés de la Régie ont répondu, et une écrasante majorité s'est dégagée contre le changement de statut.

Je me tourne vers mes collègues du groupe socialiste. Alors qu'il y a deux ans vous vous opposiez avec fermeté au projet du gouvernement Chirac, que vous en appeliez, M. Le Garrec en tête, à la consultation des salariés, comment pouvez-vous, aujourd'hui, refuser le résultat de la consultation effective des salariés ? Comment pouvez-vous accepter l'absence totale de démocratie dans le choix du statut de société anonyme pour la Régie Renault ? Comment pouvez-vous accepter cet article 4, qui organise et amplifie l'intégration de l'entreprise nationale au jeu boursier, royaume des spéculateurs, dont l'intérêt national n'est pas le premier des soucis ? Comment pouvez-vous tolérer, enfin - mon ami Georges Hage évoquait, à juste titre, « le machiavélisme et le florentinisme du pouvoir » - le secret maintenu par le Gouvernement et son fidèle commis Raymond Lévy sur les tenants et les aboutissants de l'accord Renault-Volvo ?

Nous faisons nôtres les propos que tenait M. Le Garrec en 1987 : « Les salariés sentent très bien que la transformation de Renault en société anonyme ne règle aucun des problèmes d'aujourd'hui, ne prépare pas pour autant l'avenir et n'est qu'une première étape. » Il affirmait même - et à cette lecture, le reniement des parlementaires socialistes d'aujourd'hui semble de la provocation : « Si vous en aviez le pouvoir, monsieur le ministre, cette première étape serait suivie d'une privatisation des établissements Renault. Cette méfiance des salariés est justifiée par votre idéologie, vos discours, vos actions depuis deux ans. Et cette méfiance, monsieur le ministre, est incontournable, insupportable pour l'avenir de Renault. Renault est un symbole et nous avons besoin de symboles. »

Ces dernières lignes sont d'une cruelle actualité aujourd'hui. Nous vous proposons donc, mes chers collègues, de supprimer cet article 4, car il est caractéristique de la volonté de banalisation de Renault comme société anonyme assujettie à toutes les manœuvres financières.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Article additionnel après l'article 4

M. le président. Par amendement n° 88, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Fraysse-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 4, un article additionnel rédigé comme suit :

« La Régie nationale des usines Renault garantit les libertés syndicales. Les licenciements, sanctions, poursuites et procédures contre les militants syndicaux sont annulés. Chaque salarié peut défendre ses intérêts par l'action syndicale.

« Les représentants syndicaux ont le droit de libre circulation, d'information des salariés de toutes catégories, de réunion pendant le temps et sur le lieu de travail. Les titulaires de mandats syndicaux doivent pouvoir disposer du temps nécessaire à leur service. »

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Cet amendement vise à garantir les libertés syndicales. En outre, il prévoit que les licenciements, les sanctions, les poursuites et procédures contre les militants syndicaux sont annulés.

Chaque salarié doit pouvoir défendre ses intérêts par l'action syndicale.

Les représentants syndicaux doivent avoir le droit de libre circulation, d'information des salariés de toutes catégories, de réunion pendant le temps et sur le lieu de travail. Les titulaires de mandats syndicaux doivent pouvoir disposer du temps nécessaire à leur service.

Or, depuis 1984, les mauvais coups se multiplient contre ces droits.

On remarque une multiplication des atteintes aux libertés et aux droits de l'homme dans l'entreprise. Ainsi, une chasse aux sorcières est menée contre les militants syndicaux C.G.T., dont l'illustration la plus grave est, bien évidemment, le licenciement, en 1986, des « Dix de Billancourt » et la monstrueuse machination montée autour de ces élus du personnel, situés au premier rang de la lutte contre les licenciements et la casse de la nationalisation.

On peut observer la même démarche de la part de la direction à l'usine de Douai, avec le licenciement du secrétaire du syndicat C.G.T. et du secrétaire du comité d'entreprise, ainsi qu'à R.V.I., la Française de mécanique et dans le réseau.

Dans la même logique dangereuse, sont placés aux portes des usines des nervis spécialisés dans les provocations en tout genre. Dans l'usine de Billancourt, on procède à l'enlèvement de Claude Jaguelin, secrétaire de section du parti communiste français ; on procède également au licenciement systématique des élus du personnel C.G.T., qui recueillent des scores dépassant souvent les 80 p. 100, dans le cadre de licenciements dits « économiques ».

Il est fait recours aux opérations commandos anti-grévistes, afin de répondre aux demandes du patronat. L'exemple le plus significatif en est l'opération hélicoptère destinée à déménager des pièces de rechange au M.P.R. de Cergy-Pontoise, lors du conflit d'octobre 1986.

M. Praderie, venu pour « casser » la C.G.T. chez Renault, n'hésite pas à transformer les avis négatifs des comités d'entreprise et du comité central d'entreprise, à majorité C.G.T., en avis favorables, avant la transmission des dossiers aux pouvoirs publics. Il s'agit d'une « première » dans l'entreprise nationale.

Lors des derniers conflits survenus chez Renault, la direction n'a pas hésité à remettre en cause le droit de grève, à prendre des otages, militants C.G.T., à Billancourt et au Mans, afin d'exercer un véritable chantage contre les travailleurs.

Les sanctions, notamment des retenues sur paie, des mises à pied sont devenues monnaie courante, dans les différentes usines et dans le réseau commercial, à l'encontre des militants de la C.G.T., mais également à l'encontre de travailleurs, simplement parce qu'ils sont malades, ou qu'ils ne supportent pas les cadences du travail à la chaîne, devenues insupportables dans la dernière période, compte tenu du sous-effectif régnant dans les usines de fabrication.

Ces mauvais coups sont révélateurs du climat social que veut imposer à l'entreprise la direction, qui, en fait, n'accepte aucune contestation de sa stratégie et veut éliminer tous les obstacles qui s'y opposent.

A tous ces faits, s'ajoute « le grand coup » porté aux dix militants de l'usine symbole des luttes et des conquêtes ouvrières. La direction de la Régie et le pouvoir en place ont décidé de jeter à la rue ces militants de la C.G.T. auxquels on ne pouvait rien reprocher, sinon d'avoir rempli les responsabilités que leur avaient confiées leurs camarades de travail.

Les « Dix de Renault », ouvriers de l'usine de Billancourt, délégués C.G.T., syndicalistes licenciés en 1986 pour avoir défendu les intérêts de leurs collègues de travail, et des milliers d'autres syndicalistes sanctionnés ne sont toujours pas réintégrés dans leurs entreprises.

De quels crimes ces hommes sont-ils coupables ? Ils sont donc si graves, que l'on refuse de tirer les conséquences, à leur égard, de la loi d'amnistie de l'été 1988, qui entraîne l'effacement des faits pour lesquels ils ont été poursuivis et condamnés, et que l'on refuse de les réintégrer. La réintégration de ces travailleurs aurait dû être la juste et logique conséquence de l'adoption des lois d'amnistie.

Comment pourrait-on parler d'amnistie, pour ces travailleurs et tous les syndicalistes victimes comme eux de la répression patronale et gouvernementale, si le licenciement, conséquence directe des faits ultérieurement amnistiés, n'était pas annulé et la réintégration prononcée ?

Par ailleurs, pour ce qui concerne les « Dix », le jugement de la quatorzième chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Nanterre, rendu le 7 décembre 1987, avait clairement établi que les faits qui leur étaient reprochés n'avaient aucun caractère de gravité, la condamnation la plus sévère s'étant élevée à 3 000 francs d'amende.

Depuis, ces travailleurs et leurs familles attendent la réparation de cette scandaleuse injustice.

En juillet 1988, l'Assemblée nationale avait adopté une première loi d'amnistie qui, avant son examen par le Conseil constitutionnel, ouvrait la voie à la réintégration des « Dix » et des autres syndicalistes. Le 21 juillet 1988, le Conseil constitutionnel annulait la disposition favorable.

En juillet 1989, le Parlement adoptait à nouveau un texte ouvrant la perspective d'une réintégration. Une nouvelle fois, les représentants de la nation se prononçaient sans équivoque pour une solution de justice et d'apaisement. Et, une nouvelle fois, le Conseil constitutionnel, par sa décision du 8 juillet 1989, intervenait, à l'encontre de la volonté du législateur et de toute équité, pour briser toute espérance.

L'argument avancé par cette institution, au mois de juillet 1989, était celui de « l'autorité de la chose jugée ». En clair, pour les neuf « Sages du Palais-Royal », la décision du 21 juillet 1988 ne pouvait et ne pourra jamais être remise en question, de même que tout autre problème de société une fois « jugé », les problèmes étant pourtant évolutifs par nature.

Cette décision de 1989 - d'éminents juristes l'ont souligné - confirme le rôle particulièrement politique joué par les membres du Conseil constitutionnel.

Les « militants exemplaires » ont défendu les conditions de vie et de travail de l'ensemble des salariés de Renault, ainsi que l'existence et l'avenir de leur entreprise. Et ce qui se passe aujourd'hui, malheureusement, contre la Régie, leur donne entièrement raison. Ce sont eux les défenseurs de l'intérêt national, et non pas le Gouvernement auquel vous appartenez, monsieur le ministre !

Après la honteuse loi d'amnistie, que seuls les députés et sénateurs communistes ont rejetée... (*Protestations sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. Roger Chinaud, rapporteur général. C'est faux !

Mme Paulette Fost. ... et qui vient de « blanchir » un ancien ministre après un grave délit, il serait grand temps que ces travailleurs soient réintégrés. Eux n'ont pas besoin d'être « blanchis ». Leur réintégration ne serait que justice. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

Mme Hélène Luc. C'est ainsi que les choses sont ressenties par la majorité des gens.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Article additionnel après l'article 5

M. le président. Par amendement n° 89, MM. Pagès et Leyzour, Mmes Fraysse-Cazalis et Beaudeau, MM. Lederman et Renar, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 5, un article additionnel rédigé comme suit :

« La formation du personnel au sein de la Régie nationale des usines Renault doit représenter au moins 10 p. 100 du temps de travail. »

La parole est à M. Vizet.

M. Robert Vizet. Cet amendement a déjà été défendu, monsieur le président.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Défavorable.

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

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

M. le président. Personne ne demande la parole contre l'amendement ?...

Article 6

M. le président. « Art. 6. - Sont abrogés, à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1^{er} de la présente loi, le titre II de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault modifiée par l'ordonnance n° 45-1582 du 18 juillet 1945, et la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault. »

La parole est à M. le rapporteur général.

M. Roger Chinaud, rapporteur général. La commission des finances a conclu, à l'issue de ses délibérations, à l'adoption de cet article.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Nous sommes opposés à l'article 6, comme nous sommes opposés à l'ensemble de ce très mauvais texte, texte de la même veine que celui qui avait été déposé, en 1987, par un gouvernement de droite.

L'un et l'autre de ces deux projets de loi, celui de 1987 et celui d'aujourd'hui, se terminent par un article qui, dans un cas, porte le numéro 9 et, dans l'autre, le numéro 6. L'article 6 n'est donc que la reprise de l'article 9 du projet Madelin.

Ces deux articles ne se différencient que par la seule formulation des modalités d'entrée en vigueur des textes. Dans le projet de 1987, l'entrée en vigueur intervient « à compter de la transformation de la Régie en société anonyme » et, dans le projet de 1990, elle intervient « à compter de l'entrée en vigueur des dispositions de l'article 1^{er} ». Il s'agit donc, vous en conviendrez, de différences tout à fait mineures.

A part cela, ces deux projets se terminent par ce que l'on doit appeler raisonnablement le même article :

« Sont abrogés ... le titre II de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault, modifiée par l'ordonnance n° 45-1582 du 18 juillet 1945 et par la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault. »

Il est tout à fait édifiant de constater cette similitude, car elle porte sur une disposition majeure du texte, celle qui, par l'abrogation du titre II de l'ordonnance de 1945, renie tant les missions assignées à la Régie nationale des usines Renault que l'organisation et le fonctionnement qui en découlent.

Je me limiterai à une seule de ces missions, celle que lui confère l'article 7 de l'ordonnance de 1945, dont je vous donne lecture :

« Il est institué, sous le nom de Régie nationale des usines Renault, un établissement de caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière et placé sous l'autorité et le contrôle du ministre de la production industrielle.

« La Régie nationale des usines Renault a pour objet de continuer, dans l'intérêt exclusif de la nation, l'exploitation de la société dissoute, de gérer et d'exploiter les différents biens, droits et participations dévolus à la Régie par le titre I^{er}, et, d'une manière générale, d'assurer le développement, dans l'intérêt national, de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié. »

Il est donc parfaitement clair qu'abroger de telles dispositions, c'est bien renoncer à ce que Renault soit au service de l'intérêt national, et c'est - vous en conviendrez, je l'espère - très très grave.

Force est de constater qu'avant même l'examen de ce texte au Sénat d'autres décisions gouvernementales sont allées dans le même sens.

Je pense notamment à votre récente approbation de la décision de la Commission européenne d'ordonner à Renault le remboursement d'une partie de l'aide publique que cette entreprise avait perçue en 1988. C'est encore un fait qui illustre bien votre volonté d'utiliser les institutions supranationales pour livrer Renault aux appétits financiers.

Comment pouvez-vous, dans ces conditions, prétendre que, l'Etat restant à 75 p. 100 propriétaire du capital de Renault, c'est toujours une Régie nationale, alors que, dans le même temps, vous vous pliez, comme l'ont fait vos prédécesseurs, aux demandes de la Commission européenne ?

Bruxelles demandait des réductions d'emplois et de capacités de production ? C'est fait !

Bruxelles demandait la fermeture du site de Billancourt ? Ce n'est pas encore fait, mais c'est déjà annoncé.

Bruxelles demandait le remboursement d'une part des 12 milliards de francs accordés par l'Etat à la Régie Renault ? Vous l'avez récemment accepté, et le seul bénéficiaire à court terme de l'opération sera Volvo !

Bruxelles demandait le changement de statut de Renault ? Nous sommes dans le vif du sujet !

M. le président. Et moi, madame, je vous demande maintenant de bien vouloir ne plus poursuivre : je vous ai encore fait cadeau d'une demi-minute.

Mme Hélène Luc. Ce n'est pas vraiment un cadeau !

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, j'en aurai terminé dans trente secondes.

Votre objectif, monsieur le ministre, est bien de gonfler les profits financiers en évacuant toute considération pour les hommes, les productions et les besoins du pays.

Cet objectif, nous y sommes fortement opposés car d'autres choix sont possibles, à condition d'avoir comme préoccupation la satisfaction des besoins du pays et de la population.

Merci, monsieur le président !

Demande de clôture

M. Robert Laucournet. Je demande la parole.

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

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, nous sommes suffisamment informés et je demande la clôture de la discussion sur l'article 6, en application de l'article 38, premier alinéa, du règlement du Sénat. Nous avons maintenant tout compris, nous allons pouvoir nous décider et voter.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Vous avez tout compris ? Eh bien, vous avez de la chance !

Mme Hélène Luc. Vous êtes informé, mais vous n'êtes pas bavard !

Mme Marie-Claude Beaudeau. Et la lettre d'intentions ?

M. le président. J'ignore si vous avez tout compris ou non, mais je sais que nous avons entendu deux orateurs d'opinion contraire. En conséquence, l'article 38, que vous invoquez, peut s'appliquer.

Je consulte donc le Sénat sur la demande de clôture.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre.

M. le président. La clôture est ordonnée.

Par amendement n° 91, Mme Fost, MM. Viron et Bécart, Mme Bidard-Reydet, MM. Souffrin et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 6.

La parole est à Mme Fost.

Mme Paulette Fost. Monsieur le ministre, l'article 6 est l'une des pièces maîtresses de votre projet de loi, avec l'article 1^{er} et l'article 3.

Avec cet article 6, vous mettez en place la dénationalisation de la Régie, bien que vous vous en défendiez.

Regardons-y de plus près : cet article abroge le titre II de l'ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault, modifiée par l'ordonnance n° 45-1582 du 18 juillet 1945 et par la loi n° 70-11 du 2 janvier 1970 relative à la Régie nationale des usines Renault.

Que prévoit ce titre II de l'ordonnance de 1945 ?

Il traite de « l'organisation de la Régie nationale des usines Renault et de son fonctionnement ».

Il prévoit notamment, en son article 7, que la Régie assure l'exploitation de la société dissoute, la gestion et l'exploitation des différents biens, droits et participations dévolus à la

Régie, dans l'intérêt exclusif de la nation ; le développement de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié, dans l'intérêt national.

Votre texte, en abrogeant de telles dispositions, est bien un texte de capitulation nationale, un texte qui fait le choix de se plier avec zèle aux injonctions de la Commission de Bruxelles, de réduire de 25 p. 100 les capacités de production de Renault, de tourner délibérément le dos aux besoins du pays et de sa population.

Parce que le temps de parole ne me permet pas de vous exposer plus en détail l'ensemble du contenu du titre II de l'ordonnance de 1945, je ne vous en exposerai qu'un deuxième aspect.

En son article 11, il pose le principe qu'en fin d'exercice le solde disponible, après les prélèvements à effectuer pour les amortissements industriels, est réparti entre le Trésor public, les œuvres sociales de la Régie et le personnel.

Force est de constater qu'une telle répartition des bénéfices n'a jamais été réellement appliquée dans cet esprit. Plus grave encore, la politique salariale mise en œuvre au sein de la Régie ces dernières années va totalement à l'opposé des principes posés en 1945.

Pourquoi ce qui fut envisagé à la Libération, alors que le pays venait d'être ruiné, dévasté par des années de guerre et d'occupation, ne le serait-il pas aujourd'hui ?

Les bénéfices de Renault se sont élevés à 8 milliards de francs en 1988, à plus de 9 milliards en 1989 et, en outre, l'examen des comptes de 1989 fait apparaître une amputation de ces bénéfices.

C'est ainsi qu'une provision de 1,4 milliard de francs est réalisée en vue de la fermeture de Billancourt et de la suppression de 4 000 emplois.

Lorsqu'on examine attentivement l'évolution des salaires, il apparaît que, de janvier 1982 à janvier 1990, la perte cumulée de pouvoir d'achat du salaire Renault de base est de 15,72 p. 100, si l'on fait référence à l'indice I.N.S.E.E.

Les milliards de bénéfices de Renault, réalisés par une exploitation accrue des salariés - le contenu de « l'accord à vivre », déjà évoqué au cours du débat, est, à ce titre, édifiant - et par une politique de déclin et de suppression d'emplois, ces milliards pourraient, au contraire, être utilisés pour le développement de l'entreprise et le bien-être des hommes.

J'ai tenu à évoquer ces deux aspects du titre II de l'ordonnance de 1945 que l'article 6 tend à abroger, car le lien entre le progrès social et le développement de l'entreprise est essentiel, et c'est bien pourquoi il fut inscrit dans le statut de la Régie Renault en 1945.

Cet article 6, par sa gravité - et tout particulièrement parce qu'il supprime, concernant l'organisation et le fonctionnement de la Régie nationale, toute référence à l'intérêt national - conclut ce texte en éclairant parfaitement sur ses objectifs.

D'ailleurs, si l'on avait encore le moindre doute sur le caractère très grave de cet article 6, il suffirait de le comparer avec l'article 9 du projet de loi que MM. Chirac, Balladur et Madelin furent contraints de retirer en 1987, pour s'apercevoir qu'ils sont quasiment identiques.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Il est défavorable puisque la commission est favorable à l'adoption de l'article 6.

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

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

Vote unique

M. le président. Avant de procéder au vote unique demandé par le Gouvernement, je donne la parole à M. Masseret pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Masseret. Si je comprends bien, monsieur le président, nous allons voter sur chacun des amendements...

M. le président. Monsieur Masseret, il s'agit d'un vote unique sur les articles 4 et 6, à l'exclusion des amendements qui y sont rattachés et des amendements tendant à insérer des articles additionnels après les articles 1^{er}, 2, 3, 4 et 5.

M. Jean-Pierre Masseret. Dans ces conditions, le groupe socialiste étant favorable aux articles 4 et 6, il les votera.

M. le président. La parole est à M. Vizet pour explication de vote.

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous arrivons au terme de ce débat...

M. le président. Ne confondons pas, monsieur Vizet : il ne s'agit pas encore du vote sur l'ensemble !

M. Robert Vizet. J'ai bien compris, mais nous arrivons tout de même au terme de ce débat !

Mme Hélène Luc. A cause de vous, d'ailleurs, monsieur le président !

M. Robert Vizet. Le débat qui se termine n'était pas un débat secondaire sur un petit texte de six articles, comme le laissait entendre dès mardi M. le président Poher.

L'avenir de l'industrie automobile française, l'avenir des dizaines et des dizaines de salariés concernés et de leur famille ne mérite pas, de l'avis des sénateurs communistes, ce débat mineur que vous décrivez.

Le résultat de la politique industrielle mise en œuvre ces dernières années - politique de casse qui se concrétise, dans le domaine de l'automobile, par la montée inquiétante des immatriculations étrangères - a pour conséquence première de jeter à la rue des milliers de travailleurs et de précariser la situation de milliers d'autres.

Savez-vous, monsieur le ministre, quelle est la formation proposée à de très nombreux salariés d'expérience de l'usine Renault de Billancourt ? La tenue de fonds de commerce dans des débits de boissons ! Est-ce digne, monsieur le ministre, mes chers collègues, d'un pays développé comme la France ?

Le projet de loi présenté par le Gouvernement de Michel Rocard et défendu par le ministre d'ouverture que vous êtes, monsieur Fauroux, est un projet dangereux pour l'avenir de la France parce qu'il dessaisit la nation de son contrôle sur l'une de ses principales entreprises et qu'il confirme la capitulation du pouvoir face aux multinationales allemandes et japonaises.

C'est bien parce que notre indépendance économique et politique est en jeu, parce que tant de salariés sont menacés par le rouleau compresseur du libéralisme que les parlementaires communistes, à l'Assemblée nationale, tout d'abord, au Sénat, à présent, ont décidé de mener un combat d'une ampleur exceptionnelle contre ce texte d'abandon national.

Cette attitude des parlementaires communistes est une attitude de dignité. Ce n'est pas le cas - loin s'en faut - de celle de l'ensemble des autres groupes, qui n'ont pas cru bon de déposer le moindre amendement sur ce texte fondamental.

C'est en cela que la démocratie est bafouée ; seuls les sénateurs communistes ont eu l'attitude qui doit être celle des représentants du peuple.

La majorité sénatoriale, élargie au groupe socialiste, confortée par les interventions florentines du Gouvernement, a tout fait pour mettre le droit constitutionnel d'amendement au placard.

Ensemble, ces partenaires ont déployé tous les artifices de procédure, contourné la procédure, dévoyé le règlement pour contrer la volonté des représentants du peuple de crier ici, dans cette enceinte capitonnée, l'inquiétude de dizaines de milliers de familles.

Jamais je n'ai constaté tant de hargne pour annihiler toute opposition à un projet gouvernemental.

Nous voterons donc contre votre projet de capitulation, monsieur le ministre, et nous ferons connaître dans les plus brefs délais votre comportement cynique et antidémocratique aux salariés de Renault, ainsi qu'aux travailleurs et travailleuses de France. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.)*

M. le président. Monsieur Vizet, je ne peux pas laisser passer sans les relever vos derniers propos.

Vous vous êtes plaint de ce que le règlement aurait été violé ; à aucun moment il ne l'a été depuis le début de l'examen de ce texte. Je vous mets au défi de prouver le contraire.

Vous vous êtes également plaint du fait que le droit constitutionnel avait été « mis au placard ». Tout au long de ce débat la Constitution a été scrupuleusement respectée, et vous le savez très bien !

Vous propos ne sont donc pas acceptables, il était de mon devoir de vous le dire ! *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du R.D.E., de l'U.R.E.I., de l'union centriste et du R.P.R. ainsi que sur les travées socialistes.)*

Mme Hélène Luc. Le droit des parlementaires, c'est d'amender !

M. le président. Je rappelle au Sénat qu'en application de l'article 44, dernier alinéa, de la Constitution et de l'article 42, alinéa 7, du règlement, le Gouvernement a demandé au Sénat de procéder à un vote unique sur les articles 4 et 6, à l'exclusion des amendements portant sur ces articles, et à l'exclusion des amendements nos 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83 et 84 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 1^{er}, nos 23 et 85 tendant à insérer des articles additionnels après l'article 2, n° 87 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 3, n° 88 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 4 et n° 89 tendant à l'insertion d'un article additionnel après l'article 5.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix les articles 4 et 6.

(Les articles 4 et 6 sont adoptés.)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à Mme Luc pour explication de vote.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion sur le projet relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault se termine.

Ainsi, en quelques heures seulement, le projet gouvernemental, déjà très dangereux, aura encore été aggravé par le vote de la majorité de droite au Sénat.

Après l'échec de la tentative du gouvernement de M. Chirac et de son ministre M. Madelin, il aura fallu, malheureusement, que ce soit un gouvernement socialiste, avec son ministre d'ouverture, M. Fauroux, qui présente au Parlement un projet de démantèlement de la Régie, lourd de conséquences pour l'industrie automobile de notre pays et pour l'emploi.

C'est pourquoi, avec les députés communistes, forts du soutien des travailleurs de chez Renault, n'en déplaise aux sénateurs de droite et du parti socialiste, nous avons décidé de nous battre pied à pied contre ce projet, tranquillement, dignement, mais fermement.

Vous voulez démanteler cette belle entreprise, née dans une période où la Résistance avait sauvé la France, où le Conseil national de la Résistance avait voulu stimuler l'industrie française automobile, avec les résultats extraordinaires que l'on connaît, car, nous, nous sommes fiers de Renault, que nous connaissons bien. Vous voulez la livrer à l'étranger au lieu de la moderniser.

A ceux d'entre vous qui ont parlé de sabotage, ce qui est scandaleux - le *Journal officiel* mentionnera leurs propos - parce que les sénateurs communistes et apparentés ont osé utiliser leur droit d'amendement, je dirai qu'il leur manque et du cœur et la notion de l'intérêt de la France.

Des travailleurs qui ont suivi le débat dans les tribunes nous ont fait part de l'atmosphère créée à Billancourt par M. Lévy. Des téléviseurs sont installés dans les ateliers pour vanter les mérites du commerce, des étalages et des bars sont installés pour les initier. Quel mépris pour ces ouvriers ! Quelle perspective pour eux, eux qui refusent de quitter Billancourt parce qu'ils résistent à la casse, eux qui ont envie de construire des voitures, car ils aiment leur travail ! Mais ils ne baisseront pas les bras.

Si cette politique se poursuit, ces travailleurs iront rejoindre ceux de La Ciotat - j'en parlais, tout à l'heure, avec mon ami Minetti - que les médecins voient très nombreux à leur consultation. Comme c'était le cas pour les sidérurgistes de Longwy, ils sont malades du chômage, malades de se sentir rejetés, malades de se sentir inutiles. Quel gâchis financier et humain !

Je laisse donc aux accusations de blocage, de sabotage le sort qu'elles méritent, c'est-à-dire le mépris. Les travailleurs, eux, sauront reconnaître ceux qui les ont défendus.

Vous n'avez pas voulu, messieurs, engager le débat avec nous sur la base de notre argumentation, car les sénateurs de la majorité présidentielle ont approuvé le projet gouvernemental ; l'enrichissement qu'ils ont apporté au débat a consisté à demander la clôture de la discussion sur de nombreux articles. Les sénateurs de droite, eux, trouvent que vous n'allez pas assez loin et ont tout fait pour empêcher la discussion.

Après le débat sur la flexibilité du temps de travail, ce débat fera date. Prenez garde, monsieur le ministre, messieurs les sénateurs socialistes et de droite ! Vous rappelez-vous ce débat sur la flexibilité ? Nous faisons aussi du blocage ! Nous avons déposé de nombreux amendements. Mais nos prévisions, nos mises en garde, malheureusement, dirai-je, se réalisent. La précarité du travail est devenue tellement grave que le Gouvernement est obligé de reconnaître qu'il faut faire quelque chose.

Ce projet sera donc voté avec la complicité de la droite, mais la lutte ne sera pas terminée pour autant, car les travailleurs sont bien déterminés, selon des formes dont ils décideront, à continuer à se battre pour leur emploi, pour leur famille, pour la France, afin que l'Europe ne domine pas la France, afin que les voitures japonaises ou autres n'envahissent pas les rues françaises, alors que nous avons le savoir-faire des ouvriers, des ingénieurs, des cadres et des techniciens, alors que nous avons aussi les entreprises, même s'il faut les moderniser. D'ailleurs, on aurait dû moderniser Billancourt bien avant. De cela, vous êtes aussi responsable avec les gouvernements précédents. Vous serez obligé, monsieur le ministre, de tenir compte de la volonté de tous ces travailleurs.

Ce débat fera date aussi par la manière dont il s'est déroulé. Depuis que je suis sénateur, je n'avais jamais entendu le président, avant même que le débat ne commence, faire une pression inadmissible sur le Sénat pour qu'il écoule le débat et préparer ainsi le coup de force que le bureau a fait ce matin pour empêcher la discussion de deux mille amendements.

C'est avec tristesse que je me tourne vers le groupe socialiste, avec tristesse parce que, par ses propositions de clôture de la discussion sur les articles, il a prêté main-forte à la droite pour réduire les droits des parlementaires.

Cela augure bien mal du résultat des discussions sur l'amélioration des méthodes de travail du Sénat qui, comme nous l'avons dit, risque de se solder par la diminution des droits du Parlement, par une soumission plus grande à l'Europe, par une remise en cause toujours plus grande des décisions du Parlement par le Conseil constitutionnel.

Le sommet a été atteint à minuit, le deuxième jour du débat, lorsque le ministre a, lui aussi, apporté sa pierre, et elle est grosse,...

M. le président. Madame, je vous prie de conclure.

Mme Hélène Luc. Je termine, monsieur le président.

M. le président. Vous devriez avoir terminé.

Mme Hélène Luc. ... en empêchant la discussion par un vote bloqué.

Tous ces efforts combinés des uns et des autres équivalent, en fait, au 49-3 de l'Assemblée nationale. Le Sénat, je le crois, ne s'est pas grandi.

Quant aux sénateurs communistes et apparentés, leur volonté d'être aux côtés des travailleurs reste intacte, renforcée même devant tant de mépris et de soumission à l'étranger. Notre solidarité ne fera jamais défaut à ceux qui subissent la répression, notamment chez Renault...

M. le président. Cela suffit, madame Luc, vous avez déjà dépassé de trois minutes votre temps de parole !

Mme Hélène Luc. Monsieur le président,...

M. le président. Je voudrais vous dire, madame Luc, qu'aux fonctions qui sont les miennes je ne peux pas accepter de vous entendre parler d'un coup de force du bureau. L'article 49, alinéa 2, du règlement prévoit : « Les

amendements, lorsqu'ils viennent en concurrence et sauf décision contraire du bureau, font l'objet d'une discussion commune. »

Le bureau a reçu une lettre de M. le président de la commission des finances...

M. Christian Poncelet, président de la commission. Exact !

M. le président. ... qui demandait, compte tenu du nombre d'amendements, que le bureau veuille bien prendre cette décision contraire prévue par l'article 49, alinéa 2, de notre règlement, en sorte que les amendements venant en concurrence ne fassent pas l'objet d'une discussion commune.

Il est probable, madame Luc, que, si votre groupe n'avait pas déposé environ 2 400 amendements - je n'ai plus le chiffre exact en tête -...

Mme Hélène Luc. Deux mille quatre cent un !

M. le président. ... la commission des finances n'aurait pas été amenée à formuler cette demande. Ce sont les circonstances que vous avez créées, qui l'ont conduite à procéder ainsi !

Mme Paulette Fost. Ce n'est pas cela le problème, c'est le fond !

M. le président. Il n'y a donc eu aucun coup de force de la part de quiconque ; il y a seulement eu application rigoureuse du règlement en vue de maintenir à ce débat la dignité et le sérieux qu'il méritait.

Je ne peux pas davantage vous avoir entendu mettre en cause comme vous venez de le faire M. le président du Sénat. Vous avez parlé d'une pression inadmissible qu'il aurait exercée sur le Sénat !

M. le président du Sénat a dit à la Haute Assemblée ce que ses fonctions lui commandaient de lui dire. C'était sa responsabilité. C'était son rôle. Il faut bien reconnaître que nous ne nous étions jamais trouvés jusqu'ici devant 2 401 amendements de cette nature...

Mme Hélène Luc. Mais si !

M. le président. ... alors que, de surcroît, plus de 2 300 amendements ne différaient que par le nom de la firme avec laquelle les contrats conclus par la Régie devaient être maintenus.

Cela ne s'était jamais vu, et croyez-vous donc que, si cela avait été d'usage courant, M. le président du Sénat aurait dû procéder à la mise en garde qu'il a faite ici même, mardi après-midi, lorsque nous avons abordé la discussion de ce texte ? M. le président a donc dit au Sénat tout ce qu'il avait à lui dire. La Haute Assemblée et le Gouvernement en ont ensuite fait ce qu'ils ont cru devoir en faire mais il n'y a eu à aucun moment de « pression inadmissible » de M. le président du Sénat.

Aussi suis-je certain, mes chers collègues, de traduire le sentiment de la majorité de cette assemblée en élevant une protestation solennelle contre les propos que j'ai entendus Mme Luc tenir à son endroit. (*Applaudissements sur les travées du R.D.E., de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur les travées socialistes.*)

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

Mme Hélène Luc. Un seul mot...

M. le président. Non, madame ! Je ne vous donne pas la parole.

Afin que tout soit clair, je consulte le Sénat pour savoir s'il entend accorder un temps de parole supplémentaire à Mme Luc.

(*Cette proposition n'est pas adoptée.*)

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, je tiens à rendre hommage au personnel et à le remercier.

M. le président. Le Sénat, madame Luc, ne m'autorise pas à vous donner la parole plus avant. N'insistez pas, madame. Vous ne l'avez plus ! Je vous en prie, ne m'obligez pas à vous rappeler à l'ordre avec inscription au procès-verbal. Ne m'obligez pas à vous censurer, je vous en prie ! Et que ce débat se termine dans des conditions convenables.

Mme Hélène Luc. Vos menaces ne nous intimident pas !

Mme Paulette Fost. Pas du tout !

M. le président. Il n'y a aucune menace, madame, mais nous avons été l'objet néanmoins d'une obstruction systématique de la part de votre groupe, il faut appeler les choses par leur nom.

Mme Hélène Luc. C'est votre avis, pas le nôtre !

M. le président. Eh bien, contre l'obstruction systématique, il existe heureusement dans notre règlement des remèdes exceptionnels. La commission des finances en a usé et a demandé au Sénat d'en user. A qui la faute ?

M. Christian Poncelet, président de la commission. Tout simplement.

M. le président. Libre à ceux qui le voulaient de faire de l'obstruction. C'était leur droit, et peut-être l'estimaient-ils, leur devoir. Nous ne les critiquons pas d'avoir utilisé les ressources du règlement à cette fin. Il n'y avait pas d'autre issue possible et M. le président du Sénat a bien fait de faire ce qu'il a fait et de dire ce qu'il a dit !

Mme Hélène Luc. Chacun en jugera !

M. le président. La parole est maintenant à M. Guéna pour explication de vote, et à lui seul.

M. Yves Guéna. Le débat qui vient de se dérouler portait sur deux questions distinctes et conjointes. Comme vous avez pu le constater, mes chers collègues, le groupe du R.P.R. les a abordées dans un esprit naturellement critique, mais avec le seul souci de l'intérêt général, dans le respect de la tradition sénatoriale qui n'est pas de faire de l'obstruction. Je vous donne donc tout à fait raison, monsieur le président.

Mme Hélène Luc. Et les débats sur les nationalisations et sur l'enseignement privé ? Vous avez la mémoire courte !

M. Yves Guéna. La première question concerne l'accord industriel Renault-Volvo.

Nous sommes convaincus par la démonstration présentée par M. le ministre sur la complémentarité des deux constructeurs, complémentarité dans les gammes de véhicules et dans la couverture et la conquête des marchés.

Il est vrai que, face à la redoutable concurrence japonaise, l'industrie automobile française doit se renforcer, même si, pour certains, des principes considérés comme intangibles ou des habitudes de près d'un demi-siècle sont remis en cause. Nos collègues communistes pourraient se rappeler que « quand les blés sont sous la grêle, fou qui fait le délicat ». (*Sourires.*) Cette première question, en vérité, ne posait pas de problème.

J'en viens à la seconde question que soulevait ce débat : s'agissant d'une entreprise nationalisée, comment lui donner les moyens de souscrire à cet accord international ?

Sur ce point, nous avons usé - et non point abusé - de notre droit d'amendement. Certes, des formules plus simples auraient pu être retenues, et M. le rapporteur général s'est expliqué très clairement à cet égard. Mais voilà... le Gouvernement socialiste me paraît encore empêtré dans les derniers lambeaux de son idéologie. Le « nini », d'ailleurs inapplicable, est un carcan, et le refus de prendre en considération les lois de 1986 - parce qu'elles n'émanent pas de vous, monsieur le ministre - est la marque d'un sectarisme - pardonnez le mot - bien mal venu dans cette affaire qui aurait pu réunir un très large consensus au sein du Parlement.

Ainsi, à l'initiative de la commission des finances et de son rapporteur général, avons-nous apporté des améliorations, sur lesquelles je ne reviens pas à cette heure-ci, mais qui garantissent un meilleur cadre juridique, un meilleur développement de l'entreprise, une plus grande facilité de financement pour aujourd'hui et pour demain, et un meilleur respect des droits des salariés, notamment au titre de l'intéressement.

De plus, notamment par la voie de notre collègue Emmanuel Hamel, nous avons marqué notre souci concernant certaines modalités d'application de cet accord.

Avant de conclure je ferai deux remarques.

Premièrement, la Commission de Bruxelles a condamné le Gouvernement français dans cette affaire. Nous sommes de ceux au R.P.R. qui n'acceptent pas ce genre de diktat de la Commission. Celui-ci a d'ailleurs pris l'aspect d'un marchandage : si nous avions tort, il fallait nous condamner à verser

les 12 milliards de francs, sinon pourquoi de ces 12 milliards de francs est-on descendu à 6 milliards de francs dont on ne versera en réalité que 3,5 milliards de francs ?

Je constate, mes chers collègues, que la Commission de Bruxelles est extraordinairement attentive à réprimer toutes les prétendues atteintes à la concurrence au sein de la Communauté économique européenne mais d'une pusillanimité coupable lorsqu'il s'agit de la concurrence venant de l'extérieur, notamment du Japon, s'agissant de l'industrie automobile. Je tenais à le souligner.

Deuxièmement, j'ai noté - je le dis avec le sourire - que l'opposition entre le parti socialiste et son « appoint » gouvernemental ou majoritaire du parti communiste est en train de s'accroître sensiblement, non seulement de façon fondamentale mais également verbale. Aussi me dis-je que, peut-être, des temps nouveaux arrivent dont je suis sûr que l'opposition républicaine saura tirer parti.

Au nom du groupe du R.P.R., j'indique donc que nous voterons le texte modifié par le Sénat.

Monsieur le ministre, hier, l'un de nos collègues nous a demandé d'applaudir l'honnête homme que vous êtes. Nous étions tout prêts à le faire, si la demande avait été formulée avec un peu moins d'insistance. Toutefois, monsieur le ministre, nous sommes prêts, sur les travées du R.P.R. - et au-delà sans doute - à applaudir, naturellement l'honnête homme, mais également le ministre, à la condition - je vous en prie, remplissez la ! - que vous acceptiez le texte qui ressort de nos travaux parce que, tel qu'il est amendé, il est meilleur que le texte initial. Il est meilleur pour Renault, il est meilleur pour notre industrie et il est meilleur pour la France. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

M. le président. La parole est à M. Masseret pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Masseret. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne ferai pas écho à l'optimisme de mon collègue M. Guéna quant au devenir de l'opposition nationale.

Nous avons abordé les questions soulevées par ce texte, animés par trois préoccupations et nos convictions ont toujours été les mêmes, à savoir : que faire pour servir les intérêts de la France en matière d'industrie automobile ? Que faire pour permettre à Renault de tenir sa position dans la compétition internationale ? Que faire en faveur des personnels qui ont à travailler, qui travaillent et qui travailleront demain dans cette entreprise ? Cette dernière question étant, bien évidemment, liée aux deux premières.

Nous avons observé que les intérêts de la France étaient préservés dès lors que la puissance publique restait présente dans cet accord - je ne reviens pas sur les détails techniques qui ont été développés au cours du débat.

S'agissant des intérêts de Renault, chacun s'accorde à dire que la compétition va devenir très dure dans le secteur de l'automobile, quant aux regroupements, aux investissements ou aux recherches. Il était donc nécessaire que cette entreprise trouve un partenaire. Ce dernier a été choisi par les industriels - c'est Volvo - et je n'ai rien à redire là-dessus. J'observe simplement, à l'analyse du dossier, que toutes les chances sont préservées afin que Renault soit, demain, une entreprise forte, compétitive, dynamique, créant de la richesse et maintenant ses emplois.

Par ailleurs, nous étions également préoccupés par le statut du personnel et par son devenir. Or, la discussion et les réponses apportées par M. le ministre nous ont rassurés. Par conséquent, rien n'autorise à dire que ce soit à dire qu'à travers ce projet de loi on met à mal la situation du personnel de Renault.

Nous avons donc soutenu ce texte présenté par M. Fauroux. Malheureusement, la commission des finances et la majorité du Sénat y ont apporté quelques modifications substantielles - je pense notamment à la disparition des articles 3 et 5. Dès lors, la cohérence que nous espérions y trouver au début n'existe plus. C'est pourquoi, au stade où nous en sommes maintenant, nous ne voterons pas le texte ainsi modifié par la majorité du Sénat. (*Applaudissement sur les travées socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Cartigny pour explication de vote.

M. Ernest Cartigny. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après un débat difficile, long, et parfaitement maîtrisé, deux observations fondamentales me viennent à l'esprit.

La première est que ce projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, judicieusement amendé par la commission des finances, donne aujourd'hui à Renault des atouts et des moyens. Il lui permet de passer des accords qui placent cette grande entreprise française en meilleure position dans une compétition impitoyable où il est vital de lutter autant que possible à armes égales. Il lui entrouvre également la voie vers l'évolution et la libre entreprise.

Seconde observation : je dirai que, mieux que par de belles paroles, n'est-ce pas en donnant le meilleur, le plus solide, le plus moderne outil de travail à ceux qui lui apportent le meilleur d'eux-mêmes que nous leur témoignons respect, solidarité ainsi que notre sens des responsabilités ?

C'est pourquoi le groupe du rassemblement démocratique et européen, dans sa majorité, votera le projet de loi. (*Applaudissements sur certaines travées du R.D.E., ainsi que sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. La parole est à M. de Villepin pour explication de vote.

M. Xavier de Villepin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe de l'union centriste est favorable à l'accord Renault-Volvo. Pourquoi ? Il nous paraît la meilleure réponse à la concurrence japonaise qui a su prendre une part de marché de 10 p. 100 dans la Communauté économique européenne et qui devrait s'intensifier dans l'avenir. Il augmente les chances de notre constructeur national dans le nord de l'Europe et à l'exportation. Il élargit ses gammes et rend moins vulnérable Renault véhicules industriels.

Si notre groupe a voté les amendements de la commission des finances, c'est avec la conviction que le Gouvernement et la majorité sénatoriale pourraient se rapprocher au sein de la commission mixte paritaire.

Pour donner de plus grandes chances à cette nouvelle étape de la vie de Renault, nous espérons que ce projet de loi pourra recueillir une large approbation. Cela permettrait de constater que nous sommes nombreux à comprendre la nécessité de donner à notre industrie nationale, je dis bien : « nationale » - c'est l'honneur de la majorité sénatoriale de n'avoir pas soulevé, dans ce débat, la question de la privatisation de Renault - la flexibilité indispensable pour s'adapter aux exigences de la concurrence.

Nous sommes convaincus qu'un large accord sur un statut moderne pour une société nationale dynamique serait la meilleure récompense et le plus grand encouragement que nous pourrions donner à tous ceux qui travaillent dans ce groupe, en France et à l'étranger. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

M. le président. La parole est à M. de Bourgoing pour explication de vote.

M. Philippe de Bourgoing. En tête de sa présentation générale du texte, M. le rapporteur général a écrit à propos de la Régie Renault : « Un redressement inachevé dans un environnement en recomposition. »

Après les votes intervenus sur proposition de la commission des finances - nous la remercions très vivement pour le travail qu'elle a accompli - nous avons le sentiment que ce texte, dans sa rédaction actuelle, permettra de poursuivre ce redressement en tenant le plus grand compte de l'environnement international actuel qui est si difficile.

Poursuivre ce redressement n'est pas une ambition mineure. Ce n'en est pas une non plus que d'espérer voir notre Régie Renault prendre toute sa place parmi les grands constructeurs automobiles. Je crois que c'est ainsi que nous donnerons leur meilleure chance à tous ceux qui travaillent chez Renault.

Pour toutes ces raisons, nous voterons le projet tel qu'il vient d'être amendé par le Sénat. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. Roger Chinaud, rapporteur général. Monsieur le président, à l'issue de ce débat, je voudrais formuler quelques remarques.

Je vous avais dit, monsieur le ministre, au nom de la commission des finances, que nous voulions aborder la discussion dans la clarté et, comme l'a très bien rappelé mon collègue et ami M. de Villepin, sans poser le problème de la privatisation de cette grande entreprise publique, car ce n'était ni l'objet ni le moment. Nous voulions donc l'aborder très franchement, en tenant compte du pas important que le Gouvernement faisait en acceptant d'ouvrir le débat sur le nécessaire changement du statut de la Régie Renault.

Nous vous avions dit également que nous examinerions ce texte sans aucun réflexe idéologique, et que nous avions une double ambition, la Régie Renault demeurant dans le secteur public.

La première, c'était de permettre aux dirigeants de Renault de ne pas se trouver figés à cause de ce petit pas que vous leur proposez de faire, afin qu'ils puissent bénéficier, dans les trois ou quatre années qui viennent, de la souplesse suffisante pour mener les opérations internationales nouvelles qui pourraient se révéler nécessaires ou, tout simplement, pour conduire la bataille que mène tout chef d'entreprise - vous le savez mieux que quiconque, monsieur le ministre - afin d'augmenter ses fonds propres, lesquels seront nécessaires à très court terme.

C'est dans cet esprit que nous avons progressé et que nous avons fait des propositions que la majorité du Sénat a bien voulu retenir.

La seconde ambition concerne - nous y sommes attachés depuis longtemps - le maintien des droits des salariés, notamment en ce qui concerne l'actionnariat. C'est, pour nous, un vieux choix doctrinal. Vous l'avez fort bien compris, d'ailleurs, mais sans le partager malheureusement.

Très franchement, ce décor étant planté, vous auriez pu accepter le débat que nous vous proposons. Je parle au passé, mais peut-être suis-je trop réaliste à cette heure ! Or, vous avez condamné ces amendements parce que, nous avez-vous dit, vous ne partagiez pas notre logique. Cependant, j'ai eu le sentiment que nous avions parfois, et même souvent, la même logique, puisque nous voulions faire un pas pour moderniser le statut de Renault.

Voyez-vous, monsieur le ministre, finalement, on laisse toujours des travaux inachevés ; c'est la nature des choses. En français, le passé ne se nomme-t-il pas imparfait ? Nous avons essayé d'être moins imparfaits. Il est peut-être regrettable que le Gouvernement, à ce stade de la discussion, ne nous ait pas entendus.

Comme l'a déclaré mon collègue et ami M. de Villepin, rendez-vous en C.M.P. ! Nous essaierons, si possible, de rapprocher nos points de vue, dans l'intérêt de cette grande entreprise à laquelle, les uns et les autres, sur quelques travées que nous siégeons, nous sommes attachés. En effet, elle fait partie, comme l'ensemble des entreprises françaises, du grand patrimoine intellectuel, social et humain de notre patrie. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je demande la parole.

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

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, cette très longue discussion s'est révélée utile car elle a permis au débat démocratique, quoi que l'on ait pu dire, de se développer dans toute son ampleur et de se hisser à la hauteur des intérêts en jeu et de la grandeur de Renault.

Naturellement, je suis défavorable à l'adoption du projet tel qu'il a été amendé, puisqu'il a été amputé de quelques-uns de ses articles essentiels. Je regrette de n'avoir pu trouver, jusqu'à présent, un point de conciliation avec la majorité du Sénat. Il me semble, néanmoins, que votre Haute Assemblée, dans son ensemble, a la même conception que le Gouvernement quant à la vocation internationale de Renault

et à la nécessité d'assurer son expansion. C'est là, je crois, l'essentiel, même si nos avis divergent sur les moyens juridiques pour y parvenir et sur le chemin à parcourir.

Le Gouvernement - je l'ai dit - a adopté une démarche pragmatique, conforme aux intérêts et, en tout cas, aux demandes de l'entreprise telles qu'elles lui ont été formulées. Je voudrais dire à ce propos à M. Guéna que le compromis qui a été conclu avec la Commission de Bruxelles est tout à fait extérieur à notre débat. Il ne s'agit que d'une coïncidence de date, et de rien d'autre.

En tout cas, c'est un chapitre nouveau que nous avons ouvert - nos débats ne sont sans doute pas terminés et je ne perds pas l'espoir de vous convaincre - et c'est un bon départ pour Renault, pour l'industrie française. De cela, je me félicite. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

4

NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la demande de constitution d'une commission mixte paritaire sur le texte que nous venons d'adopter.

Il va être procédé immédiatement à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de cette commission mixte paritaire.

La liste des candidats établie par la commission des finances a été affichée conformément à l'article 12 du règlement.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire :

Titulaires : MM. Christian Poncelet, Roger Chinaud, René Monory, Yves Guéna, Claude Belot, Jean-Pierre Masseret, Paul Lorient.

Suppléants : MM. Ernest Cartigny, Emmanuel Hamel, Jean Arthuis, Geoffroy de Montalembert, Jean Clouet, Tony Larue, Robert Vizet.

5

FAITS PERSONNELS

M. le président. En application de l'article 36, alinéa 3, du règlement, la parole est à Mme Beaudeau pour un fait personnel.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Des propos, que je considère d'une extrême gravité, ont été prononcés par M. Allouche à mon égard. Je me permets de vous les rappeler : « C'est l'assassin qui revient sur les lieux de son crime. »

Je demande solennellement, monsieur le président, que M. Allouche retire ce que je considère comme une insulte, une atteinte grave à ma dignité et à mon honneur.

Je vous demande également de provoquer une réunion du bureau du Sénat pour exiger de M. Allouche des excuses exprimées publiquement, en séance, et de prendre la décision que la phrase soit retirée du procès-verbal de la séance.

M. le président. Madame Beaudeau, pour l'instant, je ne peux que vous donner acte de votre déclaration et vous dire que, dans les plus brefs délais, j'en informerai M. le président du Sénat, lequel aura l'occasion, le cas échéant, de tenir à M. Allouche les propos qu'il conviendra et, de toute manière, d'en parler à la conférence des présidents.

Vous pouvez être assurée que M. le président du Sénat en sera informé à la première heure. Bien entendu, c'est lui qui prendra les décisions qui s'imposent, d'autant que notre collègue en cause n'est pas présent, en ce moment, dans l'hémicycle.

Mme Marie-Claude Beaudeau. Je prends acte, monsieur le président, de votre réponse. Je crois qu'il serait grave qu'ici l'insulte remplace l'argument.

Mme Hélène Luc. Très bien !

M. le président. Je pense que tout le monde est d'accord sur le principe général que vous venez d'évoquer.

Toujours en vertu de l'article 36, alinéa 3, du règlement, la parole est à M. Bécart pour un fait personnel.

M. Jean-Luc Bécart. Monsieur le président, plusieurs fois cet après-midi, M. Laucournet, membre du groupe socialiste, s'est tourné vers nous et a proféré des paroles que l'on peut qualifier d'inadmissibles à l'égard de mon ami Charles Lederman et de mes collègues du groupe communiste.

M. Emmanuel Hamel. Ce n'est pas grave !

M. Jean-Luc Bécart. Il a utilisé à plusieurs reprises le terme de « saboteurs ».

Un tel terme, adressé à Charles Lederman connu pour son action dans la Résistance, tient de la provocation. Ces propos s'ajoutent aux méthodes peu admissibles qui ont été utilisées pour réduire les droits du Parlement. L'utilisation ce jour, discrète mais assassine, du vote bloqué est significative.

Pour ce qui est du propos insultant exprimé par M. Laucournet, qui nous avait pourtant habitué à beaucoup plus de courtoisie, je demande, monsieur le président, que le terme « saboteurs » ne soit pas inscrit au procès-verbal car il manque, pour le moins, de mesure.

M. le président. Monsieur Bécart, nous connaissons tous suffisamment M. Laucournet qui, d'ailleurs, a été vice-président de cette assemblée, pour pouvoir être tout à fait sûrs qu'en aucun cas il n'a voulu mettre en cause le passé de résistant de M. Lederman.

M. Jean-Pierre Masseret. Tout à fait !

M. le président. C'est un fait dont je peux me porter garant, comme tous ceux qui siègent ici en cet instant.

Pour le reste, vous venez de faire une déclaration dont je vous donne acte et qui s'apparente à celle de Mme Beaudeau. M. le président du Sénat en sera également informé et il lui donnera la suite qui convient.

6

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à la répartition de l'indemnité versée par la République du Zaïre en application de l'accord du 22 janvier 1988.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 332, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

7

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Lucien Lanier un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale, en deuxième lecture, relatif à la participation des communes au financement des collèges (n° 310, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 329 et distribué.

J'ai reçu de M. Hubert Haenel un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur la proposition de loi de MM. Hubert Haenel, Marcel Rudloff, Daniel Hoeffel et Roger Husson, tendant à l'introduction dans le code des assurances de dispositions particulières aux départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle (n° 54, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 330 et distribué.

J'ai reçu de M. Marcel Rudloff un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur la proposition de loi de MM. Marcel Rudloff, Daniel Hoeffel, Louis Jung, Paul Kauss, Henri Gœtschy, Hubert Haenel, Pierre Schiélé, André Bohl, Jean-Eric Bousch, Roger Husson et Jean-Pierre Masseret, portant diverses mesures d'harmonisation entre le droit applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle et le droit applicable dans les autres départements (n° 193, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 331 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Faure un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation du service public de la Poste et des Télécommunications (n° 294, 1989-1990).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 334 et distribué.

8

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Faure un rapport d'information fait au nom de la mission d'information désignée par la commission des affaires économiques et du Plan sur l'avenir du service public de la Poste et des Télécommunications dans le nouveau contexte international.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 333 et distribué.

9

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, jeudi 31 mai 1990, à quinze heures et le soir :

Discussion du projet de loi (n° 281, 1989-1990), adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au crédit-formation, à la qualité et au contrôle de la formation professionnelle continue et modifiant le livre IX du code du travail.

Rapport (n° 319, 1989-1990) de M. Jean Madelain fait au nom de la commission des affaires sociales.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n° 294, 1989-1990) est fixé au mardi 5 juin 1990, à onze heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n° 294, 1989-1990) devront être faites au service de la séance avant le mardi 5 juin 1990, à onze heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le jeudi 31 mai 1990, à trois heures quinze.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
JEAN LEGRAND

QUESTIONS ORALES

Création de divers services administratifs à Calais

216. - 30 mai 1990. - **M. Henri Collette** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la transformation fondamentale de l'arrondissement de Calais. Il lui rappelle que Calais, chef-lieu d'arrondissement, est la ville la plus peuplée du Pas-de-Calais. Le Calaisis est actuellement en pleine transformation, au cœur du plus grand chantier du monde. Situé à l'intersection du tunnel sous la Manche, de l'autoroute A 26 et du T.G.V., il est en passe de devenir un nœud de relations internationales de la plus haute importance. Les habitants du Kent et de Londres ont relancé les activités immobilières et se rendent acquéreurs de très nombreuses propriétés sur le littoral et dans l'arrière-pays, à des fins commerciales, artisanales ou simplement pour y habiter. Dans de telles conditions, il lui demande de créer à Calais, dans le cadre d'un remaniement adminis-

tratif, un tribunal de grande instance, un centre d'impôts fonciers, un centre de conservation des hypothèques et une recette de finances (n° 216).

Suspension de l'activité de la commission nationale chargée d'autoriser les établissements d'hospitalisation à effectuer des prélèvements d'organes

217. - 30 mai 1990. - **M. Adrien Gouteyron** appelle l'attention de **M. le ministre de la solidarité, de la santé et de la protection sociale** sur les conséquences préjudiciables en matière de médecine régionale que présente la suspension, depuis un an, de l'activité de la commission nationale chargée d'autoriser les établissements d'hospitalisation à effectuer des prélèvements d'organes. Il lui demande les raisons qui ont motivé cette décision et s'il est exact qu'un nouveau décret en préparation dans ses services substituerait à cette commission nationale des commissions régionales. Dans l'affirmative, compte tenu de l'urgence des problèmes qui se posent, il souhaiterait savoir quand serait publié ce décret (n° 217).

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la séance

du mercredi 30 mai 1990

SCRUTIN (N° 135)

sur l'amendement n° 75 présenté par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à insérer un article additionnel avant l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 173
Suffrages exprimés 172

Pour 16
Contre 156

Le Sénat n'a pas adopté

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Paul Alduy
Guy Allouche
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
François Autain
Germain Authié
René Ballayer
Bernard Barraux
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Claude Belot
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Daniel Bernardet
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
Marc Bœuf
André Bohl
Roger Boileau
Marcel Bony
Raymond Bouvier
André Boyer
Louis Brives
Jean-Pierre Cantegrit
Jacques Carat
Paul Caron
Ernest Cartigny
Robert Castaing
Louis de Catuelan
William Chervy
Auguste Chupin
Jean Cluzel
Henri Collard

Yvon Collin
Francisque Collomb
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly
Michel Darras
André Daugnac
Marcel Daunay
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
André Diligent
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
André Egu
Claude Estier
Jean Faure
André Fosset
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
Jacques Genton
François Giacobbi
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Bernard Guyomard
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoefel
Jean Huchon
Claude Huriet
Pierre Jeambrun
Louis Jung
Philippe Labeyrie
Pierre Lacour

Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Laurent
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Bernard Legrand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
François Lesein
Roger Lise
Louis Longueue
Paul Loridant
François Louisy
Jacques Machet
Jean Madelain
Philippe Madrelle
Kléber Malécot
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
François Mathieu
Jean-Luc Mélenchon
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Michel Moreigne
Jacques Mossion
Georges Mouly
Jacques Moutet
Georges Othily
Bernard Pellarin
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte

Louis Philibert
Robert Pontillon
Roger Poudonson
Jean Pourchet
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Guy Robert
Jacques Roccaserra
Jean Roger

Gérard Roujas
André Rouvière
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Claude Saunier
Pierre Schiélé
Paul Séramy
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucayet
Michel Souplet

Fernand Tardy
Georges Treille
André Vallet
Pierre Vallon
Albert Vecten
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Xavier de Villepin
Louis Virapoullé

S'est abstenu

M. Emmanuel Hamel

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d' Aillières
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d' Andigné
Maurice Arreckx
Honoré Baillet
José Ballarello
Bernard Barbier
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Jacques Bérard
Roger Besse
André Bettencourt
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brispierre
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Jean Clouet
Henri Collette
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours

Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
Jean-Paul Emin
Marcel Fortier
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Marie-Fanny Gourmay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Jacques Habert
Hubert Haenel
Nicole
de Hauteclocque
Bernard Hugo
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Paul Kauss
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Jean-François
Le Grand
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luat
Marcel Lucotte
Hubert Martin
Paul Masson
Serge Mathieu

Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Arthur Moulin
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d' Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncet
Michel Poniatowski
Richard Pouille
André Pourny
Claude Prouvoveur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Michel Rufin
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Jean Simonin
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Serge Vinçon
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 136)

sur l'amendement n° 76 présenté par M. Charles Lederman et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à insérer un article additionnel avant l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants	107
Suffrages exprimés	107

Pour	16
Contre	91

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle
Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc
Louis Minetti

Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Boeuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Emmanuel Hamel
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longueueue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle

Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Frack Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard

Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer

Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Guy Cabanel
Michel Caldaquès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet

Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Dagnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Dubosq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert
Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry

Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier

Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travers
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	106
Nombre des suffrages exprimés	106
Majorité absolue des suffrages exprimés	54

Pour l'adoption	16
Contre	90

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 137)

sur l'amendement n° 7 présenté par M. Robert Pagès et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à supprimer l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants	107
Suffrages exprimés	106

Pour	16
Contre	90

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longuequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet

Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhiet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

S'est abstenu

M. Emmanuel Hamel

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejane

Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin

Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour

Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard

René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourry
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi

Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 138)

sur l'amendement n° 8 présenté par M. Robert Pagès et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à supprimer les deux premiers alinéas de l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 106
Suffrages exprimés 106

Pour 16
Contre 90

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony

André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis

Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue

Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond Lenglet
François Lesein
Louis Longuequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne

Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault

Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri de Cossé-Brissac
Maurice Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Dubosq

Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole de Hauteclocque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu

Michel Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pouchet
Christian Poncelet
Michel Poniowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoveur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 139)

sur l'amendement n° 9 présenté par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste et apparenté tendant à modifier l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 107
Suffrages exprimés 106

Pour 16
Contre 90

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude Beaudreau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline Fraysse-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond Lenglet
François Lesein
Louis Longuequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet

Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

S'est abstenu

M. Emmanuel Hamel

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux

Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel

Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin

Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani

Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Nicole
de Hauteclocque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion

Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Traver
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoulle
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beauveau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayse-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pages
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Boëuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucourmet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longueueue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet

Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillères
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthus
Alphonse Arzel
Honoré Bailet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperre
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan

Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton

Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclocque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 140)

sur l'amendement n° 10 présenté par Mme Jacqueline Frayse-Cazalis et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à supprimer le troisième alinéa de l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 106
Suffrages exprimés 106

Pour 16
Contre 90

Le Sénat n'a pas adopté.

Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moirard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet

Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff

Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

Michel Moreigne
Georges Mouly
Charles Ornano
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte

Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière

Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Dagnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet

Franz Dubosq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de LaMalène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu

Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moirard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 141)

sur l'amendement n° 11 présenté par Mme Paulette Fost et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à modifier le dernier alinéa de l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 112
Suffrages exprimés 112

Pour 16
Contre 96

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beauveau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Philippe Adnot
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baume
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bouff
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing

William Chervy
Roger Chénard
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Etienne Dailly
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delis
Gérard Delfau
François Delga
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Hubert Durand-Chastel
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud

François Giacobbi
Paul Girod
Jean Grandon
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Jacques Habert
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longuequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 142)

sur l'amendement n° 3 présenté par M. Roger Chinaud au nom de la commission des finances à l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 320
Suffrages exprimés 320

Pour 230
Contre 90

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baitet
José Ballarelo
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Jacques Bimbenet
François Bjaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguin
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejjane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Ernest Cartigny
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Francisque Collomb

Charles-Henri de Cossé-Brissac
Maurice Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
Etienne Dailly
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Machet
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson

André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kaus
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Bernard Legrand
Jean-François Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond Lenglet
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Moully
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua

Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert

Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian Taittinger

Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Henri Bangou
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Marie-Claude Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Danielle Bidard-Reydet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Jacques Carat
Robert Castaing
William Chervy
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteir
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis

Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Paulette Fost
Jacqueline Fraysse-Cazalis
Aubert Garcia
Jean Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Charles Lederman
François Lesein
Félix Leyzour
Louis Longueue
Paul Lorient
François Louisy
Hélène Luc
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Louis Minetti
Michel Moreigne
Georges Othily

Robert Pagès
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Ivan Renar
Jacques Rocaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Paul Souffrin
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Hector Viron
Robert Vizet

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 319
Nombre des suffrages exprimés 319
Majorité absolue des suffrages exprimés 160

Pour l'adoption 229
Contre 90

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 143)

sur l'amendement n° 12 présenté par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à insérer un alinéa additionnel à l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 106
Suffrages exprimés 106

Pour 16
Contre 90

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayse-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau

Etienne Dailly
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucourmet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle

Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Frank Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet

Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwrith
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoyeur

Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Tréguët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourgoing
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier

Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brispierre
Guy Cabanel
Michel Caldauguès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie

Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Dubosq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani

N'a pas pris part au vote

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 144)

sur la motion n° 2406, présentée par le Gouvernement, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité aux amendements n°s 92 à 177 (à l'exception de l'amendement n° 130) déposés à l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 319
Nombres de suffrages exprimés 319

Pour 303
Contre 16

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

François Abadie
Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Guy Allouche
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis

Alphonse Arzel
François Autain
Germain Authié
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Gilbert Baumet

Jean-Pierre Bayle
Henri Belcour
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Maryse
Bergé-Lavigne
Roland Bernard

Daniel Bernardet
Roger Besse
Jean Besson
André Bettencourt
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
Marc Bœuf
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Marcel Bony
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe
de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
André Boyer
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Jacques Carat
Paul Caron
Ernest Cartigny
Robert Castaing
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
William Chervy
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Yvon Collin
Francisque Collomb
Claude Cornac
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
Michel Darras
André Daugnac
Marcel Daunay
Marcel Debarge
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
André Delelis
Gérard Delfau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
Rodolphe Désiré

André Diligent
Michel Doublet
Michel
Dreyfus-Schmidt
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert
Durand-Chastel
Bernard Dussaut
André Egu
Jean-Paul Emin
Claude Estier
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
François Giacobbi
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Roland Grimaldi
Georges Gruillot
Yves Guéna
Robert Guillaume
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Philippe Labeyrie
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Bernard Legrand

Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
François Lesein
Roger Lise
Maurice Lombard
Louis Longueue
Paul Lorient
François Louisy
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Philippe Madrelle
Kléber Malécot
Michel Manet
Hubert Martin
Jean-Pierre Masseret
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jean-Luc Mélenchon
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Michel Moreigne
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Georges Othily
Jacques Oudin
Sosefo
Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Albert Pen
Guy Penne
Jean Pépin
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Robert Pontillon
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Pradille
Claude Prouvoveur
Jean Puech
Roger Quilliot
Henri de Raincourt
Albert Ramassamy

René Regnault
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Jacques Rocca Serra
Nelly Rodi
Jean Roger
Josselin de Rohan
Roger Romani
Gérard Roujas
André Rouvière
Olivier Roux
Michel Rudloff
Michel Rufin
Claude Saunier
Pierre Schiélé

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle
Bidard-Reydet

Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Fernand Tardy
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre

Ont voté contre

Paulette Fost
Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour

René Travert
René Tréguët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
André Vallet
Pierre Vallon
Albert Vecten
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	318
Nombre de suffrages exprimés	318
Pour l'adoption	302
Contre	16

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 145)

sur l'ensemble de l'article premier du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants	319
Nombre de suffrages exprimés	311
Pour	229
Contre	82

Le Sénat a adopté

Ont voté pour

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau

Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe
de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldagues
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Ernest Cartigny
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty

Jean Chérioux
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas

Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay

Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoefel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène

Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Bernard Legrand
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel

Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo
Makapé Papilio

Ont voté contre

Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Henri Bangou
Jean-Pierre Bayle
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Danielle
Bidard-Reydet
Marc Bœuf
Marcel Bony
Jacques Carat
Robert Castaing
William Chervy
Claude Cornac
Marcel Costes

Raymond Courrière
Roland Courteau
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Paulette Fost
Jacqueline
Frayse-Cazalis
Aubert Garcia
Jean Garcia
Gérard Gaud
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Charles Lederman
Félix Leyzour
Louis Longequeue

Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiellé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Tréguët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé

Paul Souffrin
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet

Marcel Vidal
Robert Vigouroux
Hector Viron
Robert Vizet

Se sont abstenus

MM. François Abadie, Gilbert Baumet, André Boyer, Yvon Collin, François Giacobbi, François Lesein, Hubert Peyou et Jean Roger

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 318
Nombre des suffrages exprimés 310
Majorité absolue des suffrages exprimés 156

Pour l'adoption 228
Contre 82

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 146)

sur l'amendement n° 13 tendant à supprimer l'article 2 du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 105
Nombre des suffrages exprimés 105

Pour 16
Contre 89

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle
Bidard-Reydet

Paulette Fost
Jacqueline
Frayse-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baumet
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse
Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Lesein
Louis Longequeue
Paul Lorient
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet

Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d' Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d' Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe
de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Guy Cabanel
Michel Caldaquès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet

Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert
Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luat
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu

Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d' Ornano
Jacques Oudin
Sosefo
Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Ruffin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	106
Nombre de suffrages exprimés	106
Majorité absolue	54

Pour l'adoption	16
Contre	90

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 147)

sur l'amendement n° 14 tendant à supprimer le premier alinéa de l'article 2 du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants	105
Suffrages exprimés	105

Pour	16
Contre	89

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour

Henri Bangou
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Danielle Bidard-Reydet
Paulette Fost

Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Charles Lederman
Félix Leyzour
Hélène Luc

Louis Minetti
Robert Pagès
Ivan Renar
Paul Souffrin
Hector Viron
Robert Vizet

Ont voté contre

François Abadie
Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Gilbert Baume
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Georges Berchet
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Jacques Bimbenet
Marc Bœuf
Marcel Bony
André Boyer
Louis Brives
Jacques Carat
Ernest Cartigny
Robert Castaing
William Chervy
Roger Chinaud
Henri Collard
Yvon Collin
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau

Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Jean François-Poncet
Aubert Garcia
Gérard Gaud
François Giacobbi
Paul Girod
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Pierre Jeambrun
Philippe Labeyrie
Pierre Laffitte
Tony Larue
Robert Laucournet
Bernard Legrand
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
François Leseine
Louis Longueueue
Paul Loridan
François Louisy
Philippe Madrelle

Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Mouly
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Hubert Peyou
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Jean Roger
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Raymond Soucaret
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

N'ont pas pris part au vote

Philippe Adnot
Michel d'Aillières

Paul Alduy
Michel Alloncle

Jean Amelin
Hubert d'Andigné

Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont

Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Marcel Lesbros
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou

Louis Mercier
Daniel Millaud
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Traver
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

SCRUTIN (N° 148)

sur l'amendement n° 4 de M.^e Roger Chinaud, au nom de la commission des finances, tendant à supprimer les cinq derniers alinéas de l'article 2 du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 319
Suffrages exprimés 311
Pour 245
Contre 66

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Henri Bangou
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Danielle Bidard-Reydet
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Briseperrière
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Ernest Cartigny
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Francisque Collomb

Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Paulette Fost
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun

Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Charles Lederman
Bernard Legrand
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
Félix Leyzour
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Hélène Luc
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Minetti
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Robert Pagès
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 106
Nombre des suffrages exprimés 106
Majorité absolue des suffrages exprimés 54

Pour l'adoption 16
Contre 90

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Ivan Renar
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan

Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Paul Souffrin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud

Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Hector Viron
Robert Vizet
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Henri Bangou
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Marie-Claude
Beauveau
Jean-Luc Bécart
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Danielle Bidard-Reydet
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Aimée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine
Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejan
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Ernest Cartigny
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant
Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Auguste Chupin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Dagnac
Marcel Daunay
Desiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Duboscq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu

Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Paulette Fost
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Jacqueline
Frayssé-Cazalis
Jean Garcia
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haelen
Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoeffel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Charles Lederman
Bernard Legrand
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
Félix Leyzour
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Hélène Luc
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu

Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Minetti
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin
Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Robert Pagès
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Ivan Renar
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Paul Souffrin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Martial Taugourdeau
Jacques Thyraud

Ont voté contre

Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes
Marc Bœuf
Marcel Bony
Jacques Carat
Robert Castaing
William Chervy
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis

Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Aubert Garcia
Gérard Gaud
Roland Grimaldi
Robert Guillaume
Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Louis Longueue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Othily
Albert Pen

Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Gérard Roujas
André Rouvière
Paulette Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

Se sont abstenus

MM. François Abadie, Gilbert Baume, André Boyer, Yvon Collin, François Giacobbi, François Lesein, Hubert Peyou et Jean Roger

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	318
Nombre des suffrages exprimés	310
Majorité absolue des suffrages exprimés	156

Pour l'adoption	244
Contre	66

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 149)

sur l'amendement n° 5 présenté par M. Roger Chinaud, au nom de la commission des finances, tendant à supprimer l'article 3 du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants	319
Suffrages exprimés	311

Pour	245
Contre	66

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy

Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné

Maurice Arreckx
Jean Arthuis
Alphonse Arzel

Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin

Ont voté contre

Jacques Bellanger
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski

Pierre Biarnes
Marc Bœuf
Marcel Bony
Jacques Carat
Robert Castaing

William Chervy
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Michel Darras
Marcel Debarge
André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Aubert Garcia
Gérard Gaud
Roland Grimaldi

Robert Guillaume
Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Louis Longequeue
Paul Loridan
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Othily
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein

Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault
Jacques Roccaserra
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

Jean-Paul Chambriard
Jacques Chaumont
Michel Chauty
Jean Chérioux
Roger Chinaud
Auguste Chapin
Jean Clouet
Jean Cluzel
Henri Collard
Henri Collette
Francisque Collomb
Charles-Henri
de Cossé-Brissac
Maurice
Couve de Murville
Pierre Croze
Michel Crucis
Charles de Cuttoli
André Daugnac
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean Delaneau
François Delga
Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Franz Dubosq
Alain Dufaut
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
André Egu
Jean-Paul Emin
Jean Faure
Marcel Fortier
André Fosset
Paulette Fost
Jean-Pierre Fourcade
Philippe François
Jean François-Poncet
Jacqueline
Frayse-Cazalis
Jean Garcia
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Ginésy
Jean-Marie Girault
Paul Girod
Henri Goetschy
Jacques Golliet
Marie-Fanny Gournay
Yves
Goussebaire-Dupin
Adrien Gouteyron
Jean Grandon
Paul Graziani
Georges Gruillot
Yves Guéna
Bernard Guyomard
Jacques Habert
Hubert Haenel

Emmanuel Hamel
Nicole
de Hauteclouque
Marcel Henry
Rémi Herment
Daniel Hoefel
Jean Huchon
Bernard Hugo
Claude Huriet
Roger Husson
André Jarrot
Pierre Jeambrun
Charles Jolibois
André Jourdain
Louis Jung
Paul Kauss
Pierre Lacour
Pierre Laffitte
Christian
de La Malène
Lucien Lanier
Jacques Larché
Gérard Larcher
Bernard Laurent
René-Georges Laurin
Marc Lauriol
Henri Le Breton
Jean Lecanuet
Charles Lederman
Bernard Legrand
Jean-François
Le Grand
Edouard Le Jeune
Max Lejeune
Charles-Edmond
Lenglet
Marcel Lesbros
Félix Leyzour
Roger Lise
Maurice Lombard
Pierre Louvot
Roland du Luart
Hélène Luc
Marcel Lucotte
Jacques Machet
Jean Madelain
Kléber Malécot
Hubert Martin
Paul Masson
François Mathieu
Serge Mathieu
Michel
Maurice-Bokanowski
Jacques de Menou
Louis Mercier
Daniel Millaud
Louis Minetti
Michel Miroudot
Hélène Missoffe
Louis Moinard
René Monory
Claude Mont
Geoffroy
de Montalembert
Paul Moreau
Jacques Mossion
Arthur Moulin

Georges Mouly
Jacques Moutet
Jean Natali
Lucien Neuwirth
Henri Olivier
Charles Ornano
Paul d'Ornano
Jacques Oudin
Robert Pagès
Sosefo Makapé Papilio
Charles Pasqua
Bernard Pellarin
Jean Pépin
Jean-François Pintat
Alain Pluchet
Christian Poncelet
Michel Poniatowski
Roger Poudonson
Richard Pouille
Jean Pourchet
André Pourny
Claude Prouvovoyeur
Jean Puech
Henri de Raincourt
Ivan Renar
Henri Revol
Roger Rigaudière
Guy Robert
Jean-Jacques Robert
Nelly Rodi
Josselin de Rohan
Roger Romani
Olivier Roux
Marcel Rudloff
Michel Rufin
Pierre Schiélé
Maurice Schumann
Bernard Seillier
Paul Séramy
Jean Simonin
Raymond Soucaret
Paul Souffrin
Michel Souplet
Jacques Sourdille
Louis Souvet
Pierre-Christian
Taittinger
Marial Taugourdeau
Jacques Thyraud
Jean-Pierre Tizon
Henri Torre
René Travert
René Trégouët
Georges Treille
François Trucy
Dick Ukeiwé
Jacques Valade
Pierre Vallon
Albert Vecten
Xavier de Villepin
Serge Vinçon
Louis Virapoullé
Hector Viron
Robert Vizet
Albert Voilquin
André-Georges Voisin

Se sont abstenus

François Abadie
Gilbert Baument
André Boyer

Yvon Collin
François Giacobbi
François Lescin

Hubert Peyou
Jean Roger

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants 316
Nombre des suffrages exprimés 308
Majorité absolue des suffrages exprimés 155

Pour l'adoption 244
Contre 64

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

SCRUTIN (N° 150)

sur l'amendement n° 6 de M. Roger Chinaud, au nom de la commission des finances, tendant à supprimer l'article 6 du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants 319
Suffrages exprimés 311

Pour 245
Contre 66

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour

Philippe Adnot
Michel d'Aillières
Paul Alduy
Michel Alloncle
Jean Amelin
Hubert d'Andigné
Maurice Arreckx
Jean Arthus
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Ballarello
René Ballayer
Henri Bangou
Bernard Barbier
Bernard Barraux
Jean-Paul Bataille
Marie-Claude
Beaudeau
Jean-Luc Bécart

Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Danielle Bidard-Reydet
Jacques Bimbenet
François Blaizot
Jean-Pierre Blanc
Maurice Blin
André Bohl
Roger Boileau
Christian Bonnet
Amédée Bouquerel
Joël Bourdin
Yvon Bourges
Raymond Bourguine

Philippe de Bourgoing
Jean-Eric Bousch
Raymond Bouvier
Jean Boyer
Louis Boyer
Jacques Braconnier
Paulette Brisepeyre
Louis Brives
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejeane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
Paul Caron
Ernest Cartigny
Louis de Catuelan
Joseph Caupert
Auguste Cazalet
Jean Chamant

Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Jean-Pierre Bayle
Gilbert Belin
Jacques Bellanger
Maryse Bergé-Lavigne
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnes

Ont voté contre

Marc Bœuf
Marcel Bony
Jacques Carat
Robert Castaing
William Chervy
Claude Cornac
Marcel Costes
Raymond Courrière
Roland Courteau
Michel Darras
Marcel Debarge

André Delelis
Gérard Delfau
Rodolphe Désiré
Michel
Dreyfus-Schmidt
Bernard Dussaut
Claude Estier
Aubert Garcia
Gérard Gaud
Roland Grimaldi
Robert Guillaume

Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Louis Longequeue
Paul Loridant
François Louisy
Philippe Madrelle
Michel Manet
Jean-Pierre Masseret
Jean-Luc Mélenchon
Michel Moreigne
Georges Othily

Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Robert Pontillon
Claude Pradille
Roger Quilliot
Albert Ramassamy
René Regnault

Jacques Roccaserra
Gérard Roujas
André Rouvière
Claude Saunier
Franck Sérusclat
René-Pierre Signé
Fernand Tardy
André Vallet
André Vezinhet
Marcel Vidal
Robert Vigouroux

Se sont abstenus

MM. François Abadie, Gilbert Baومت, André Boyer, Yvon Collin, François Giacobbi, François Lesein, Hubert Peyou et Jean Roger

N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.