

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 20 décembre 1974.
Enregistré à la Présidence du Sénat le 18 mars 1975.

PROPOSITION DE LOI

tendant à la **nationalisation de Citroën S.A.**

PRÉSENTÉE

Par MM. Guy SCHMAUS, Jacques DUCLOS, André AUBRY, Serge BOUCHENY, Fernand CHATELAIN, Roger GAUDON, et les membres du groupe communiste (1) et apparenté (2),

Sénateurs

(Renvoyée à la Commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. André Aubry, Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Duclos, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, MM. Raymond Guyot, Paul Jargot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Léandre Létouquart, Louis Namy, Guy Schmaus, Louis Talamoni, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Société Citroën. — *Industrie automobile - Régie nationale de la construction automobile - Nationalisations.*

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Gouvernement a, selon ses propres termes, mis en œuvre des « moyens sans précédent » pour la « réorganisation des entreprises » de l'industrie automobile.

Au vu des mesures adoptées, force est de constater que ces « moyens sans précédent » constituent certes un scandale sans précédent dans l'utilisation de l'argent des contribuables, mais qu'ils ne permettent nullement de résoudre les problèmes actuels.

Les besoins de la population, les intérêts des salariés de l'automobile, l'avenir industriel du pays ne figurent manifestement pas parmi les objectifs centraux des mesures gouvernementales.

Face au scandale des mesures gouvernementales, notre parti propose une mesure immédiate et urgente : la nationalisation de Citroën S.A.

LE SCANDALE DE LA « RÉORGANISATION » DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Il s'agit d'un scandale sur tous les plans : démocratique, social, financier, industriel, économique...

Un scandale financier.

L'Etat vient d'attribuer, sous forme de prêts du FDES, 1.450 millions pour la « réorganisation des entreprises » de l'industrie automobile, sous le double prétexte de « renflouer » Citroën et restructurer le poids lourd.

1.000 millions sont remis directement à Peugeot et Citroën (filiale de Michelin) et 450 millions sont remis à la Régie Renault pour le rachat de Berliet (filiale de Michelin), somme à laquelle la Régie doit ajouter 30 millions sur ses fonds propres.

Cela suffirait à racheter — et à bon prix — la part de Michelin dans le capital de Citroën SA (Citroën, Berliet et leurs filiales). En effet, la capitalisation boursière de Citroën SA ne dépasse par 300 millions actuellement. C'est sur la base d'une valeur de Citroën SA de 290 millions que les groupes Michelin et Peugeot proposent le rachat des actions des petits porteurs. De deux choses l'une ou bien les petits actionnaires sont spoliés de façon inqualifiable ou bien l'Etat peut nationaliser Citroën SA à un coût cinq fois inférieur au montant des prêts. En 1973, Michelin a racheté au groupe Fiat, sa participation d'un quart de Citroën SA pour 230 millions seulement. La valeur de Citroën SA était donc de 920 millions et les difficultés actuelles de la société ont fait baisser sensiblement cette valeur.

L'Etat se contente de racheter à un prix exorbitant Berliet et octroie un milliard à Citroën, somme nettement supérieure à la valeur de cette entreprise, sans la nationaliser ! Il s'agit donc bel et bien d'un financement déguisé aux firmes Michelin et Peugeot.

• Les monopoles privés Michelin et Peugeot sont les grands bénéficiaires de l'opération. Ils vont recevoir, directement et indirectement 1.480 millions dont 1.000 prêtés à un taux inférieur au taux du marché (qui peut atteindre actuellement les 12 %), sans prendre d'engagements préalables sur l'utilisation des fonds et sans contrôle.

Par contre, la Régie Renault devra rembourser le capital et payer les intérêts des 450 millions que l'Etat lui prête, sans bénéficier elle-même de financement public pour restructurer le secteur du poids lourd.

Le Chef de l'Etat et le Ministre des Finances ont déclaré que « l'aide de l'Etat ne comporte aucune dépense définitive à la charge du contribuable » et que « le prêt du FDES était assorti d'une clause de participation aux résultats ».

Peut-on croire ces assertions quand on connaît les précédents ; ils comportaient la même clause. Pourtant cette participation n'a rien rapporté à l'Etat. En effet cette redevance était calculée à l'aide d'une formule compliquée qui prenait notamment en considération les charges annuelles d'intérêts des entreprises et la variation des prix du barème de l'acier. On a multiplié les restrictions :

- aucune redevance ne sera perçue avant la deuxième étape du programme de Fos de 1980 ;
- la marge brute de SOLMER devra dépasser 20 % du chiffre d'affaires ;
- la redevance ne pourra dépasser 60 % de la charge d'intérêt des prêts.

S'il s'agit de la même participation que celle de SOLMER elle apparaît pour ce qu'elle est : une mystification.

Le refus de nationaliser Citroën SA, l'attribution d'une somme aussi considérable à Peugeot et Michelin, les conditions du prêt de l'Etat... tout cela constitue un transfert massif des fonds publics vers les entreprises privées.

On peut ajouter que l'expérience confirme l'idée que le financement public accordé à Peugeot et Michelin sous prétexte de « renflouer » Citroën est un scandale financier.

On sait que Citroën a déjà reçu de l'Etat près de 600 millions depuis 1967, mais que cela n'a pas empêché l'entrée d'un groupe étranger (Fiat) chez Citroën en octobre 1968, l'extension des atteintes au droit syndical, la compression des salaires, les licenciements actuels, etc.

Des mesures antidémocratiques.

- L'opération de renflouement s'est tramée dans le secret le plus total, au point que le financement de l'Etat a été annoncé avant que les conditions du rapprochement de Peugeot et Citroën soient rendues publiques. Les élus nationaux, et les travailleurs concernés ont été mis devant le fait accompli, alors que le sort de centaines de milliers de travailleurs en dépend. Le fait que les fonds publics soient destinés aux entreprises privées empêchera tout contrôle sur leur utilisation, tant par les élus nationaux que par les travailleurs de l'industrie automobile.

De plus, le Gouvernement qui dispose pourtant de moyens de pression considérables avec l'attribution de ses fonds, n'impose aucune clause garantissant les libertés démocratiques, notamment syndicales dans les entreprises automobiles concernées.

Des mesures antisociales.

- Le groupe privé Peugeot-Citroën, loin d'assurer la sécurité d'emploi et le progrès social de ses salariés, pratiquera très certainement une politique de réduction des effectifs et appliquera les méthodes antidémocratiques et antisociales pratiquées chez Citroën et essayées déjà chez Peugeot (à Saint-Etienne notamment). L'annonce de 2.900 licenciements chez Citroën, la veille de l'allocution de Giscard d'Estaing annonçant des « moyens sans précédent » pour réorganiser les entreprises de l'industrie automobile, est révélatrice des objectifs poursuivis sans vergogne par l'Etat.

Le Ministre des Finances a annoncé que la politique de réduction des effectifs serait poursuivie : « Il faudra en effet que les effectifs de Citroën soient ramenés à un niveau normal compte tenu de l'exploitation ».

Alors que le pouvoir fait supporter le fardeau d'une politique d'austérité très rude aux travailleurs, alors que le pouvoir d'achat des salariés et des retraités s'abaisse, que le chômage s'accroît rapidement, que l'intensité du travail augmente... il faut mesurer le scandale que représente l'octroi de 1.480 millions aux trusts Peugeot et Michelin : cela équivaut à 500.000 AF par travailleur de l'industrie automobile, ou à 1.500.000 AF par travailleur de l'ensemble Peugeot-Citroën.

Une réorganisation industrielle Incohérente.

— L'opposition de deux groupes de taille équivalente, l'un public et l'autre privé, ne peut qu'entraîner un *gaspillage* accru, et *gêner la coopération* des constructeurs français amorcée avec l'accord Peugeot-Renault de 1966.

— Le nouveau groupe privé, constitué de deux entreprises moyennes ayant des difficultés (crise financière pour Citroën et difficultés commerciales pour Peugeot), ne posséderait ni la taille, ni l'organisation, ni l'expérience de gestion d'un grand groupe de taille mondiale, apte à affronter une phase de concurrence acharnée.

— Le nouveau groupe dispose d'ores et déjà de surcapacités industrielles considérables. Les usines Citroën ne tournent qu'à 75 % de leur capacité et la nouvelle usine d'Aulnay-sous-Bois de Citroën doit produire en 1976 20 % de la production actuelle.

Dans ces conditions le groupe Peugeot-Citroën n'hésitera pas à fermer ses unités les plus anciennes et notamment les usines parisiennes de Citroën, sans se soucier des travailleurs.

— D'autre part la constitution d'un groupe privé tendant à isoler la Régie Renault, stériliserait en partie les atouts considérables de Renault, entreprise mondiale qui résiste le mieux à la crise actuelle. On peut à ce sujet s'interroger sur la tendance gouvernementale à favoriser Peugeot pour les contrats d'usines clés en main à l'étranger.

Ainsi le Premier Ministre est revenu de son voyage en Irak avec un contrat destiné à Peugeot pour l'implantation d'une usine de voitures particulières, et Renault perdrait au profit de Peugeot le bénéfice d'un projet discuté de longue main avec le Gouvernement algérien (Oran).

Contrairement aux déclarations gouvernementales sur l'équilibre des mesures entre le secteur privé et le secteur public, le financement de l'opération en cours conduit à accorder des privilèges exorbitants

aux entreprises privées, et à créer des difficultés financières à l'entreprise nationalisée, qui fait pourtant preuve de sa supériorité éclatante à l'heure actuelle.

Cette politique reflète bien la priorité accordée aux grandes entreprises privées multinationales.

— Le regroupement Peugeot-Citroën destiné ouvertement à rivaliser avec l'entreprise nationale entraîne des difficultés pour la restructuration du secteur du poids lourd (coupure des liens entre Berliet et Citroën), pour le développement du machinisme agricole et de la machine-outil (par regroupement des activités de Renault et de Citroën et l'extension de leurs débouchés internes).

Dans ces trois secteurs, la situation de l'industrie française est critique, la dépendance vis-à-vis de l'étranger et la perméabilité du marché à la concurrence étrangère s'accroissent. Le gaspillage résultant de la rivalité entre les deux groupes et les charges financières mises sur le dos de la Régie empêcheront donc Renault d'investir suffisamment et conformément à l'intérêt national.

— Le fait pour l'Etat de favoriser et de financer massivement sur fonds publics le concurrent d'une entreprise nationale provoquera donc un gaspillage considérable des ressources de la collectivité. En effet, la tournure prise par cette rivalité mettra en cause soit le remboursement des fonds publics par Peugeot, soit le potentiel industriel de l'entreprise nationale.

Les décisions du Gouvernement auront également des répercussions chez les fabricants d'équipements automobiles et chez les sous-traitants qui subissent le contre-coup de la réduction d'activité des constructeurs de véhicules.

LA POLITIQUE ACTUELLE DANS L'AUTOMOBILE NE PEUT QU'AGGRAVER LA CRISE

La situation de l'industrie automobile dans les principaux pays capitalistes est caractérisée par une crise profonde, de grande portée et que les dirigeants capitalistes sont incapables de surmonter.

Les marchés s'effondrent depuis quelques mois. Depuis janvier 74 les immatriculations ont diminué de 22, 5 % aux USA, de 20 % au Japon, de 22 % en RFA, de 25 % en Grande-Bretagne, etc.

Les licenciements, le chômage partiel se multiplient dans tous les pays et déjà des centaines de milliers de foyers de travailleurs sont frappés cruellement. Dans les mois qui viennent, cela ne peut que

s'aggraver et il faut s'attendre à des opérations de concentration capitaliste très brutales et sur une vaste échelle, accompagnées de licenciements massifs et de chômage.

La dégradation du marché intérieur français, déjà sensible depuis le début de l'année, s'accélère brutalement à partir du mois de juin, c'est-à-dire au moment de la mise en place du plan de « refroidissement » de l'économie, et non au moment des hausses du prix de l'essence, à la fin de 1973. En effet :

- de janvier à juin, les immatriculations ont diminué de 5,9 % ;
- de mai à octobre, les immatriculations ont diminué de 18,6 %.

Des facteurs particuliers ont joué et continuent à agir en France et, là encore, la responsabilité gouvernementale est totale :

- les restrictions du crédit — le paiement de 43 % du prix des véhicules neufs est exigé comptant ;
- le niveau de la TVA qui frappe l'achat de véhicules neufs de 33,3 % du prix hors taxes ; l'automobile est considérée comme un produit de luxe. Les Français qui paient ainsi plus cher que dans les pays du Marché commun (la TVA est de 11 % en RFA par exemple) des véhicules dont les prix à la production sont pourtant les plus bas d'Europe ;
- l'insuffisance persistante de nos infrastructures autoroutières et le prix excessif des péages expliquent que l'automobiliste français est parmi ceux, en Europe, qui circulent le moins.

Les exportations, qui depuis le début de l'année, contribuaient de manière décisive au maintien de la production à un niveau élevé, sont aujourd'hui victimes des politiques d'austérité appliquées dans les pays capitalistes européens ; le développement des nouveaux marchés (Afrique, Asie) ne suffit pas à renverser cette tendance. Enfin, le marché du poids lourd est à son tour sévèrement touché depuis le mois d'octobre.

La crise qui frappe aujourd'hui l'industrie automobile, était prévisible depuis un certain temps déjà, bien avant l'apparition des problèmes du pétrole. Dès le début de 1973, l'amorce d'un ralentissement de l'activité économique internationale, la hausse accélérée des prix et la tendance à la dégradation du pouvoir d'achat avaient entraîné, de la part des constructeurs, des prévisions de vente en baisse pour 1974. En Grande-Bretagne et en RFA, c'est d'ailleurs depuis plusieurs années que l'on enregistrait une diminution des marchés et des productions.

En France, derrière une situation apparemment favorable, des tendances nouvelles et inquiétantes s'accroissent sur le marché intérieur :

- ralentissement et irrégularité prononcés des rythmes de croissance des immatriculations (perceptibles depuis le milieu des années 60) ;
- augmentation plus rapide du prix des voitures particulières par rapport à la montée générale du coût de la vie ;
- tendance à la réduction des achats d'une première voiture de la part des ménages les moins fortunés (partiellement compensée par le phénomène de « multimotorisation »).

Tous les grands marchés capitalistes connaissent actuellement une chute prononcée et parallèle des immatriculations, ce qui ne s'était encore jamais produit depuis la dernière guerre. En même temps et pour les mêmes raisons (celles des difficultés grandissantes pour le capital de se mettre en valeur), la déqualification et l'intensification du travail, notamment pour les OS, conduisent à une très grave crise de productivité dans les entreprises d'automobile. A cela s'ajoutent les contradictions grandissantes de la croissance économique capitaliste : l'urbanisation anarchique, l'insuffisance des transports collectifs et des infrastructures routières entraînent des encombrements, des nuisances et une insécurité qui s'opposent à une bonne utilisation de la voiture particulière pourtant indispensable.

L'industrie automobile est donc particulièrement frappée par la crise actuelle. Il ne s'agit pas d'une crise spécifique de l'industrie automobile, mais la manifestation d'une crise générale — sous des formes spécifiques évidemment. Dans ces conditions, qu'apportera la réorganisation en cours ? Il faudrait qu'elle s'inscrive dans le cadre de mesures aptes à s'attaquer aux causes profondes de la crise, en un mot, de mesures antimonopolistes, tant du point de vue du développement prioritaire des capacités des travailleurs, que des structures industrielles, du financement, des implantations, des investissements, du choix des productions.

Mais la réaction des puissants monopoles de l'industrie automobile, avec l'aide des Etats capitalistes, c'est de comprimer les salaires, de licencier du personnel, d'accroître l'intensité du travail, d'éliminer les capitaux les moins forts (les formes de dumping grandissent sur les marchés mondiaux), de s'implanter — sous couvert de diversification — dans de nouveaux secteurs de production où le taux du profit est plus élevé, de rechercher par priorité des pays du tiers monde à régimes fascisants pour y réaliser une exploitation intense de la main-d'œuvre, d'exiger un financement public accru, comme on le voit déjà à l'étranger avec Volvo et BLMC.

La crise ne provient pas de la pénurie d'énergie ou de la hausse du coût du pétrole, comme le prétend le Gouvernement. Nous avons vu que le ralentissement de la croissance de la motorisation était antérieur à l'augmentation des prix du pétrole. En France et dans la plupart des pays capitalistes la dramatisation de l'embargo pétrolier, par son impact psychologique, et la hausse des prix du carburant, n'ont joué que le rôle d'un accélérateur plus ou moins brutal d'une évolution à la baisse, prévisible et souvent amorcée. La crise n'est pas le résultat d'un manque d'investissements, d'une moindre compétitivité par rapport aux firmes étrangères. Au contraire, l'industrie française réalise des profits considérables, investit des sommes colossales et exporte plus que ses concurrents. La crise a pour origine le fonctionnement du système capitaliste qui entraîne l'augmentation des prix de vente et la compression des salaires, le gaspillage d'investissements, la dévalorisation du travail humain, l'exportation massive de capitaux pour remédier à la tendance à la baisse du taux de profit.

L'orientation prise par les constructeurs ne peut donc qu'aggraver la crise et non la résoudre. Or, c'est cette orientation que le Gouvernement appuie.

Selon les déclarations gouvernementales elles-mêmes, les fonds mis à la disposition des groupes Michelin et Citroën-Peugeot vont servir à accroître les exportations et à financer des investissements massifs à l'étranger.

Contrairement aux promesses de Valéry Giscard d'Estaing, le taux de TVA frappant l'automobile comme les produits de luxe (33 %) n'a pas été réduit. De plus, le Gouvernement a accordé la liberté totale des prix aux constructeurs sur le marché intérieur pour favoriser l'exportation (qui atteint déjà 58 % de la production nationale !). Il est donc clair que le Gouvernement ne s'oriente nullement vers la progression du marché intérieur.

Le nouveau directeur général de l'industrie, Hugues de l'Estoile, nommé récemment administrateur de la Régie Renault, a déclaré quelques jours avant l'annonce du financement public au groupe Peugeot-Citroën, que « d'ici cinq à six ans, la France importera massivement des automobiles en provenance des pays du tiers monde ».

Sans nul doute, il pensait au développement de la production des filiales étrangères de la Régie Nationale Renault et du nouveau groupe Peugeot-Citroën, financé par l'Etat. Cette orientation vers la production dans les pays de bas salaires permet peut-être à quelques entreprises multinationales de faire progresser leur taux de profit, mais cela entraînera inévitablement une guerre commerciale acharnée à l'échelle internationale (entraînant gaspillages, austérité, chômage),

et un renforcement de l'exploitation et de l'insécurité des travailleurs mis en concurrence entre eux à une échelle internationale également.

L'austérité pousse au redéploiement, le redéploiement aggrave l'austérité !

NATIONALISATION DE CITROEN SA

Le Ministère des Finances, dans un communiqué officiel, a annoncé les principales modalités du regroupement Peugeot-Citroën. Le Gouvernement s'apprête à verser 1 milliard de F, sous forme de prêt du FDES, à Citroën SA, tandis que cette même société recevra 480 millions, correspondant au produit de la vente à la Régie Renault de sa participation dans Automobiles Berliet.

Le groupe Peugeot, par l'intermédiaire d'une holding qui contrôle Peugeot SA, prendra 1/3 du capital de Citroën SA, tandis que Michelin en conservera provisoirement les 2/3.

Toutefois, de nombreux points restent dans l'ombre et il est indiscutable que des accords secrets sous-tendent les prises de position des différents protagonistes : Michelin, Peugeot et le Gouvernement.

Seule, la nationalisation de Citroën SA peut clarifier la situation puisque, dans ce cas, comme il est précisé plus loin, les transferts liés au financement public seront quantifiés, portés à la connaissance de la population, et déduits des indemnités à verser au groupe Michelin et à la Famille Berliet. Automobiles Citroën et Automobiles Peugeot n'ayant pas fusionné, Citroën ayant gardé sa personnalité et l'accord n'étant pas encore réellement entré dans les faits, il n'est pas trop tard pour nationaliser Citroën.

Nationaliser Citroën SA équivaut à faire passer sous contrôle public les filiales de cette holding : Automobiles Citroën, Automobiles Berliet, et les usines de montage à l'étranger.

Compte tenu de l'existence d'un groupe à capitaux publics dirigé par la Régie nationale des usines Renault, dont la principale filiale industrielle dans le domaine des véhicules industriels est Saviem, la restructuration du secteur public automobile proposée sera la suivante : création d'un établissement public à caractère financier qui porterait le nom de Régie nationale de la construction automobile, qui détiendra et gèrera les participations de l'Etat dans quatre entreprises distinctes : Renault, Citroën, Berliet et Saviem, et qui pourra passer des conventions avec les constructeurs privés, par exemple dans le cadre d'une extension des accords existant entre Renault et Peugeot.

Il est nécessaire de conserver l'identité des entreprises regroupées au sein du secteur public dans la mesure où elles constituent, sur le plan de la recherche, de la fabrication et de la commercialisation, des ensembles cohérents.

Ainsi, Renault et Citroën conserveront une structure juridique distincte et s'efforceront de coopérer sur le plan de la gestion et du financement, de la recherche, des fabrications croisées, des investissements en commun, des réseaux commerciaux, des usines de montage à l'étranger et procéderont à la mise en harmonie de leur potentiel industriel, commercial et de gestion.

Il en sera de même pour Berliet et Saviem. D'autre part, une collaboration s'établira entre les quatre entreprises dans le cadre d'une planification à long terme.

Les accords existant entre Renault et Peugeot seront renégociés pour leur donner des bases équitables. Le poids du nouveau secteur public automobile permettra, en faisant reculer le pillage, l'extension du bénéfice de cet accord à d'autres entreprises.

L'indemnisation des actionnaires de Citroën SA sera assurée par le budget de l'Etat et s'opérera de la façon suivante :

1° Un groupe d'experts, dont la composition sera fixée par décret et qui comprendra des représentants des syndicats, évaluera à la fois la valeur de Citroën SA et l'importance des transferts de fonds publics dont ont bénéficié sous différentes formes les groupes Citroën, Berliet et Michelin au cours des quinze années précédant la promulgation de la présente loi. Les travaux de ce groupe seront rendus publics.

2° Conformément aux principes retenus par le programme commun de gouvernement, une distinction essentielle sera opérée entre les « gros actionnaires » de Citroën SA (groupe Michelin, famille Berliet) et les petits et moyens porteurs.

3° L'indemnisation des groupes Michelin et de la famille Berliet sera effectuée sur la base de la valeur de leur portefeuille diminué du montant des transferts (l'un et l'autre étant déterminés selon des modalités prévues au 1°. Les paiements, s'il y a lieu, seront échelonnés sur dix ans.

4° Les autres actionnaires seront indemnisés sur la base de la valeur de leur portefeuille. Ils pourront, s'ils le désirent, céder leurs actions à l'Etat contre espèces, ou les échanger contre des obligations portant intérêt à un taux à déterminer.

Les directions des entreprises devront ouvrir des négociations pour définir, dans les six mois, avec les représentants des travailleurs, une convention collective et un statut des salariés de l'industrie publi-

que de l'automobile, portant notamment sur les droits syndicaux et politiques, l'intervention des travailleurs dans la gestion, la politique sociale des entreprises, l'intégration des filiales, la politique industrielle, commerciale et financière.

La nationalisation de Citroën SA correspond aux critères définis par le programme commun de gouvernement et constitue la seule façon démocratique d'utiliser les fonds publics. C'est la meilleure garantie sociale et c'est une mesure cohérente sur le plan industriel.

Sur le plan démocratique.

- La nationalisation de Citroën SA, comme la procédure suivie, est la seule façon de s'assurer que les fonds publics ne sont pas détournés de leur destination pour financer les profits privés et pour qu'ils rapportent à la collectivité.

- Elle garantit que l'entreprise ainsi financée ne tombera pas sous la dépendance d'un groupe multinational étranger comme cela a été déjà le cas avec l'introduction de Fiat chez Citroën après un financement public important.

- Elle facilite l'introduction immédiate de formes de contrôle de la gestion des entreprises, existantes ou à créer, de la part des élus nationaux et des représentants des travailleurs.

Sur le plan social.

- La nationalisation de Citroën SA créera les conditions d'un développement industriel solide puissant et diversifié, comme nous le verrons plus loin, meilleure garantie du progrès social.

- La nationalisation de Citroën SA s'accompagnera de la discussion d'une convention collective et d'un statut du personnel, inspiré de celui de la Régie Renault et adapté pour répondre aux questions nouvelles, ce qui rendra service également aux travailleurs de la RNUR. La question de la garantie de l'emploi sera mise au premier rang des préoccupations. Il faudra définir une politique de plein emploi prévoyant pour toute suppression de poste une création équivalente et préalable. Cela pose le problème de l'élévation progressive des qualifications par des plans de formation professionnelle et de la diversification industrielle, en accord avec les représentants des travailleurs.

Les questions de la diminution du temps de travail et de l'âge de la retraite ne pourront être éludées.

- La nationalisation de Citroën SA s'accompagnera de la suppression de toute entrave au droit syndical et de toute pression patronale à l'égard des travailleurs.

- La nationalisation de Citroën SA créera un vaste secteur public de l'automobile. Il réduira donc les effets nocifs de la concurrence sans éliminer la compétition d'ensembles autonomes. Il créera des conditions plus favorables pour développer une industrie des moyens individuels et collectifs de transport, répondant mieux aux besoins de la population, et adaptant ses méthodes de fabrication aux aspirations des travailleurs. Un effort important pourrait ainsi être réalisé pour améliorer le contenu et alléger les charges du travail des salariés de l'automobile.

- La nationalisation de Citroën SA facilitera le contrôle des élus nationaux et des représentants des travailleurs sur l'utilisation des fonds publics et sur la formation des prix dans les grandes entreprises. Elle s'accompagnera d'un contrôle accru des représentants des travailleurs, notamment sur les plans d'investissements et sur les relations entre les grandes entreprises et leurs filiales (comités centraux de groupe).

L'intervention des travailleurs dans la gestion constituera un frein permanent aux tentatives de la hausse des prix et infléchira la production vers des modèles adaptés aux besoins des masses, fabriqués en grande série, ce qui aura pour effet d'abaisser les coûts de revient.

Sur le plan industriel.

L'industrie automobile n'est pas, contrairement aux thèmes de la propagande officielle, une industrie en déclin. L'automobile satisfait des besoins incompressibles de transports individuels, en complémentarité avec d'autres modes de transport.

Les besoins en véhicules individuels restent importants : rappelons que 40 % des ménages ouvriers n'ont pas d'automobile contre 15 % seulement pour les cadres supérieurs et les professions libérales. Aux Etats-Unis, le taux de motorisation maximum est de 96 % des ménages.

La consommation d'automobiles qui dépend essentiellement du niveau du pouvoir d'achat, peut encore progresser dans des proportions non négligeables. Le développement de véhicules mieux adaptés et moins polluants est à l'ordre du jour. Il peut être entrepris par un puissant secteur public automobile.

D'autre part, à long terme, les besoins en moyens de transport, quelle que soit la technique employée, ne peuvent que se développer. Les firmes d'automobiles, et notamment les entreprises du secteur

public, peuvent jouer un rôle de premier plan pour la recherche et l'application des innovations.

D'autres pôles de développement pourraient être assignés aux entreprises nationales d'automobiles en relations avec des propositions de politique industrielle au niveau national, pour satisfaire en priorité les besoins du marché intérieur et promouvoir la coopération internationale.

- Sur le plan de l'industrie française, l'ensemble public, composé de Renault, Citroën, Berliet et Saviem, formerait *un groupe situé au troisième ou quatrième rang mondial* pour sa production de véhicules, aux bases suffisamment solides pour affronter la concurrence sévère qui se prépare à l'échelle mondiale.

- La nationalisation de Citroën et de Berliet permettra — sans risques pour la collectivité — une *coopération poussée* entre les constructeurs du secteur public.

- La nationalisation de Citroën et de Berliet évitera la rivalité exacerbée entre Renault et Peugeot-Citroën et permettra le *développement de la coopération avec Peugeot*. Ce constructeur garderait sa spécialisation dans le créneau du haut de la gamme de voitures particulières, comme BMW, Mercedes ou Volvo.

- La nationalisation de Citroën et de Berliet permettra à la fois de restructurer l'industrie du *poids lourd* et de renforcer notablement les bases d'une industrie nationale du *machinisme agricole*, de la machine-outil, des engins de travaux publics et des *biens d'équipement* à partir de l'expérience des diverses entreprises du secteur public. Ces trois secteurs sont actuellement d'une grande importance pour le redressement de la balance des paiements. La restructuration nationale du poids lourd, accompagnée de la nationalisation de Citroën permettrait de préserver le bénéfice des relations industrielles existant entre Saviem et Renault comme entre Citroën et Berliet.

En outre, la *diversification* des activités de Renault, Saviem, Citroën et Berliet facilitée par la nationalisation, accroîtrait la sécurité d'emploi des travailleurs employés actuellement dans l'automobile.

Il résulte de ce qui précède que la nationalisation de Citroën et de Berliet constituerait un pas en avant très sérieux dans la restructuration de l'industrie automobile qui, à terme, est indispensable, notamment pour abaisser les prix de revient, assurer une diversification industrielle cohérente, améliorer les conditions de travail dans l'industrie automobile, répondre aux besoins des utilisateurs, assurer l'avenir industriel du pays et son indépendance.

C'est pourquoi nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir adopter la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

La société Citroën SA est nationalisée.

Art. 2.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les conditions d'indemnisation des personnes physiques ou morales, actionnaires de la société nationalisée en vertu de la présente loi. L'indemnité pourra être différenciée selon s'il s'agira de gros porteurs ou de petits et moyens porteurs, les intérêts de ces derniers étant en tout état de cause préservés.

Art. 3.

Un établissement public à caractère financier dénommé Régie nationale de la construction automobile sera créé. Cet établissement sera dépositaire du droit de propriété de l'Etat sur la Régie Renault, il détiendra les actions de Citroën SA, Automobiles Berliet et Saviem. Il gèrera les participations de l'Etat dans les sociétés d'automobiles, assurera le financement des entreprises nationales et la coordination de leurs activités, et sera responsable de l'exécution du Plan.

Art. 4.

Les conseils d'administration de la Régie nationale de la construction automobile, et des entreprises nationales Régie nationale des usines Renault, Citroën SA, Berliet et Saviem seront constitués de représentants élus des travailleurs, de certaines catégories d'usagers (syndicats, collectivités publiques, grandes entreprises nationales) et de représentants des ministères intéressés, ces derniers ne pouvant être majoritaires.

Les conseils d'administration éliront leur président et désigneront les directions générales.

Art. 5.

Dans les six mois de la promulgation de la présente loi, les conseils d'administration des sociétés nationales visés à l'article précédent devront conclure avec les organisations syndicales représentatives une

convention collective nationale portant statut des travailleurs de l'industrie publique automobile, déterminant notamment les conditions de travail, les rémunérations, la formation, la promotion, et prenant en compte les différentes revendications des personnels. Les avantages acquis seront en tout état de cause garantis.

Art. 6.

Un comité central de groupe, composé du président de la Régie nationale de la construction automobile et de représentants élus des travailleurs des entreprises nationales d'automobiles et de leurs filiales sera créé. Le comité central de groupe aura au niveau du groupe des entreprises automobiles nationales les mêmes prérogatives économiques que les comités centraux d'entreprise. Il disposera des moyens pour informer les salariés sur le fonctionnement du groupe et ses perspectives dans le contexte économique général.

Art. 7.

Un décret portant règlement d'administration publique précisera en tant que de besoin les conditions d'application de la présente loi.