

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1968.

PROPOSITION DE LOI

tendant à la nationalisation des principales sociétés
de construction automobile (véhicules de tourisme et poids lourds),

PRÉSENTÉE

Par MM. Guy SCHMAUS, Jacques DUCLOS, André AUBRY,
Raymond BOSSUS, Roger GAUDON, Louis NAMY, Jean
BARDOL, Léon DAVID, Hector VIRON 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, Jean Bardol, Raymond Bossus, Fernand Chatelain, Georges Cogniot, Léon David, Jacques Duclos, Roger Gaudon, Mme Marie-Thérèse Goutmann, M. Raymond Guyot, Mme Catherine Lagatu, MM. Fernand Lefort, Louis Namy, Léon Rogé, Guy Schmaus, Louis Talamoni, Hector Viron.

(2) *Apparenté :* M. Marcel Gargar.

Automobiles. — *Nationalisation - Entreprises publiques.*

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La construction automobile est un secteur industriel très important de l'économie française. Son chiffre d'affaires annuel avoisine 14 milliards de francs ; un tiers de la production est exporté. L'industrie automobile fait vivre directement ou indirectement près d'un million de salariés.

Son expansion est nécessaire à l'équilibre général de l'économie et joue un rôle croissant du point de vue de l'équilibre de certaines régions. Le niveau de l'emploi dans la vallée de la Seine en aval de Paris avec les différentes usines Renault, dans la région de Rennes avec l'usine de Rennes-la-Janais, par exemple, l'emploi dans l'ensemble de la région parisienne, sont largement tributaires de l'activité automobile.

Les problèmes soulevés par le regroupement des usines Citroën à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) montrent le rôle joué par les unités de production d'automobiles, en ce qui concerne les divers aspects de l'aménagement du territoire.

*
* *

Les implantations d'usines nouvelles de la taille des usines automobiles posent de tels problèmes généraux pour la collectivité (aménagement du territoire, urbanisme, logement, formation du personnel, etc...) qu'on ne conçoit plus que les décisions correspondantes ne résultent pas de la participation concertée de tous

les intéressés — Etat, collectivités locales, entreprises — et que celle-ci puisse y prendre part sous l'angle de l'intérêt de groupes financiers du secteur de l'industrie.

A cette importance économique et sociale du secteur de l'industrie automobile s'ajoutent, d'une part le rôle croissant des transports routiers et des véhicules utilitaires, d'autre part et surtout l'ampleur du phénomène social de l'automobile. C'est ainsi qu'en France, selon l'I. N. S. E. E., 46 % des ménages possèdent une voiture. Se pose donc avec acuité la question de savoir si le degré de satisfaction de ce besoin social, aussi largement populaire, doit rester subordonné aux décisions des constructeurs privés, maîtres de l'orientation des recherches, des études et des investissements.

La même question se pose lorsqu'on considère les rapports étroits de la politique des transports et des communications avec les programmes de production de véhicules, aussi bien pour les quantités que pour les modèles. Depuis la Libération, en France, la production d'automobiles a anticipé sur les investissements routiers réalisés par les pouvoirs publics, au point que se dessine aujourd'hui un goulot d'étranglement pour l'expansion de la production, du fait des conditions de la circulation. L'étude des programmes de production de véhicules devra de plus en plus tenir compte de l'état du réseau routier, de même que l'opinion exigera que soient renforcées toutes les dispositions de sécurité, sur les routes et sur les voitures.

*
* * *

Or, à l'heure actuelle, trois groupes privés (dont Simca, sous contrôle américain) et la Régie nationale Renault contrôlent l'essentiel de la construction automobile française.

C'est ainsi qu'au cours de l'année 1967, les quatre constructeurs Renault, Citroën - Panhard, Simca et Peugeot ont produit 1.776.776 véhicules, soit la quasi-totalité de la production française (99,96 %).

Avec Saviem filiale de la R. N. U. R., Unic filiale de Fiat, et Berliet dont Citroën détient la majorité des actions, ces quatre constructeurs ont livré en 1967 : 2.008.094 voitures particulières et commerciales, véhicules utilitaires, autocars et autobus.

Production française des voitures particulières.

CONSTRUCTEURS ET MARQUES	1965	1966	1967
Citroën	401.439	451.875	419.245
Panhard	11.631	»	»
Peugeot	243.300	314.804	374.028
Renault	479.707	666.224	706.622
Simca Automobile.....	237.486	327.192	275.281
Divers	»	»	»
Total y compris divers (Alpine, Facel, Matra-sports, Sovam).	1.373.969	1.761.348	1.775.176

La tendance à une concentration encore plus poussée, à la constitution d'une firme qui s'assurerait le monopole quasi total de la construction automobile en France est indéniable. Elle résulte de la pression aigüe de la concurrence étrangère tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation.

Les constructeurs américains qui disposaient d'un million de voitures neuves en stock aux Etats-Unis au début de 1967 sont portés à disputer plus âprement les marchés à leurs concurrents. De plus, ils sont inquiets du développement régulier des importations (670.000 unités environ en 1966). C'est ainsi qu'ils étendent et rationalisent l'activité de leurs filiales en Europe : Ford a des projets en Sarre et en France, Chrysler s'efforce de coordonner les productions de Simca, dont elle détient 76 % du capital, et du groupe Rootes auquel elle participe en Grande-Bretagne.

La suppression des barrières douanières au sein de la C. E. E. va mettre en compétition directe les firmes françaises avec les allemandes et les italiennes qui, comme les américaines et les britanniques, comptent des unités de production très supérieures quantitativement à celles des constructeurs français : Fiat, quatrième constructeur mondial avec 1.331.000 véhicules en 1967 ; Volkswagen, cinquième constructeur mondial avec 1.162.000 véhicules.

Enfin, des pays jusqu'ici importateurs ou faiblement exportateurs voient leur potentiel de production croître rapidement tels la Suède, les Pays-Bas, la Belgique, les pays de l'Amérique du Sud,

l'Australie, l'Afrique du Sud, mais surtout le Japon qui, à chaque salon de l'automobile français, augmente sa participation au marché (Toyota : 832.000 véhicules en 1967 ; Nissan : 737.000).

*
* *

Ce développement des facteurs de concurrence internationale pousse objectivement l'industrie automobile française à se concentrer et à rationaliser ses fabrications.

La faveur du Gouvernement à la constitution d'un seul groupe monopolistique privé contrôlant toute la production automobile est manifeste depuis la mise au point du V^e Plan : attribution de 100.000.000 F à Citroën sur les 155.000.000 F accordés à l'automobile sur l'emprunt d'Etat d'un milliard de francs en 1966 ; autorisation de regroupement des usines Citroën de la région parisienne à Aulnay-sous-Bois ; accord-programme conclu entre le Gouvernement et la Chambre nationale des constructeurs, etc.

Avec l'objectif proclamé de donner à la France des unités de production permettant de rendre les prix compétitifs, on s'efforcera de maintenir le taux de profit le plus élevé possible pour les constructeurs et les groupes financiers intéressés à l'industrie automobile.

Sous cet angle, l'augmentation de la productivité par une rationalisation toujours plus poussée de la production, les investissements énormes financés grâce aux prêts publics et surtout à l'autofinancement (à concurrence de 69 % en 1963), c'est-à-dire par l'effort des travailleurs, ne profiteront ni aux travailleurs de l'industrie automobile ni aux acheteurs de voitures. Les prix n'évoluent pas en fonction de la réduction des prix de revient due à la productivité, mais au contraire augmentent (alors qu'il fallait 401 heures en 1950 pour fabriquer une 403 Peugeot, il suffisait de 190 heures pour fabriquer une 404 en 1966... le temps nécessaire à la production diminue dans des proportions considérables).

*
* *

La création d'un monopole unifié des constructeurs français impliquerait la dénationalisation de Renault depuis longtemps souhaitée par les milieux réactionnaires.

L'existence et le succès de la Régie nationale représentent pour eux une concurrence directe et plus encore le défi permanent d'une nationalisation réussie.

Après les propositions d'un député U. N. R. de transformation de la Régie nationale des usines Renault en société d'économie mixte du type Volkswagen, on a fait largement état dans la presse spécialisée de la possibilité pour la Régie d'émettre des obligations convertibles en actions, ce qui permettrait de faire passer progressivement et insidieusement le potentiel de la Régie en capital privé.

Par ailleurs, la création de filiales (poids lourds, fonderie, caoutchouc, matériel agricole) ouvre juridiquement la voie à des prises de participation et au contrôle par le capital privé, bien que la direction de la Régie ait veillé jusqu'à présent à détenir largement la majorité du capital de ses filiales.

L'accord Peugeot-Renault, annoncé en avril 1966, en même temps que la dénonciation du protocole Peugeot-Citroën qui a achoppé devant les exigences de Michelin, a contrarié momentanément des projets de regroupement plus vaste. Le dynamisme de Renault, société nationale, met certes le Gouvernement dans l'obligation de lui laisser prendre sa place, comme il le conduit à s'appuyer sur la Régie dans certaines négociations économiques récentes, avec les pays socialistes notamment.

*
* *

Certes, l'existence d'une forte concurrence étrangère n'est pas chose nouvelle et, en 1966, les exportations françaises ont augmenté de 39 % alors que les importations des voitures étrangères diminuaient d'un peu plus de 1 %.

Mais après avoir été abaissé de 30 % en 1958 à 6 %, les droits de douanes à l'intérieur du Marché commun, réduits à 3 %, ont été supprimés en juillet 1968. Or, ces 6 % jouaient un rôle de protection encore décisif.

L'offensive « européenne » de Michelin avec l'accord Citroën-Fiat s'inscrit dans ce contexte en mettant le Gouvernement au pied du mur.

L'accord réalisé, même s'il est pour l'instant limité, va avoir des répercussions radicales sur le marché français de l'automobile. Le nouveau groupe fera tomber — compte tenu de Simca-Chrysler — plus de 40 % de la production française de véhicules sous contrôle ou influence étrangère.

Le sort des 67.000 salariés de Citroën sera, pour une part, fonction de la stratégie européenne du groupe Fiat-Michelin. L'avenir des sous-traitants de la marque française sera compromis à terme, Fiat étant attachée à l'intégration industrielle et faisant très peu appel aux sous-traitants.

Or, la Société Citroën fait travailler chez ses fournisseurs autant de salariés qu'elle en emploie elle-même.

Le réseau commercial de Citroën en France servira à accroître, sans commune mesure, la pénétration, déjà énorme sur le marché français, d'Autobianchi, d'abord, et de Fiat ensuite.

Berliet, absorbé par Citroën, se trouvant ainsi lié à Fiat-Om, la production des poids lourds, dont l'importance économique et même stratégique n'est pas démontrer, est concernée au premier chef.

Les motivations de l'accord ont été affichées sans vergogne par le patron de droit divin que se veut M. Pierre Bercot, qui était le porte-parole de M. François Michelin.

Michelin gagne beaucoup en vendant des pneumatiques par ses filiales étrangères. L'accord envisagé lui donne l'accès aux marchés italiens, le contrôle de Pirelli et les moyens d'accéder au marché américain. La considération que Fiat, qui vaut, comme on l'a dit, cinq fois Citroën, viendra s'installer en France au cœur d'une activité industrielle aussi importante que l'automobile, n'est pour lui qu'une contrepartie ! M. Pierre Bercot a pris soin de dire que les difficultés que peut connaître Citroën du fait de l'étroitesse de la gamme de ses véhicules, du prix de revient élevé de ses voitures et de sa politique commerciale étriquée ne sont pas, pour l'essentiel, à l'origine de l'accord. L'exercice 1967 de Citroën, compte tenu des pertes et profits exceptionnels et après affectation normale aux investissements, s'est d'ailleurs, selon les dires de la société elle-même, soldé par un bénéfice net de 11 milliards 8 millions de francs.

Le communiqué du 7 octobre 1968, peu aimable pour un gouvernement qui a dispensé tant de fonds publics à la firme du quai de Javel, qui a favorisé ses implantations industrielles et l'a laissé violer systématiquement le droit au travail, est sans ambages : Citroën est opposé à toute solution de caractère national et déterminé à créer le groupe européen envisagé avec Fiat.

Dans ces industries de pointe ou d'entraînement, les intérêts financiers agissent de façon déterminée et non velléitaire et, derrière le regroupement de Fiat — où les intérêts américains sont déjà représentés — et de Citroën, on retrouve encore, avec la banque Lazard de New York, l'interpénétration des groupes capitalistes européens et de la finance américaine.

*
* *

La nationalisation ouvrirait au contraire pour l'industrie automobile française la voie des solutions d'avenir, conformes aux données économiques et techniques ainsi qu'aux exigences sociales et nationales.

1° Elle permettrait, sans méconnaître les conditions du marché international ni les débouchés de l'exportation, d'orienter les études et les fabrications par priorité vers la satisfaction des besoins populaires, vers la production massive des modèles de voitures susceptibles de satisfaire l'importante demande populaire potentielle sur les marchés intérieur et extérieur.

Le gaspillage des ressources financières et d'énergie humaine qui résulte de la mise au point de trop de modèles de luxe destinés à des couches restreintes de la population et de la concurrence entre constructeurs français serait ainsi évité. Or, il faut savoir que le coût de lancement d'un nouveau modèle est évalué à 30 ou 40 milliards d'anciens francs (études, instrument de production, commercialisation, etc.) ; il a été de 50 milliards pour la 204 Peugeot avant que la première voiture de série ne sorte des chaînes !

Dans le même temps, les positions sur les marchés extérieurs pourraient être améliorées. Les résultats obtenus par Renault en ce domaine en sont le gage, la Régie étant de loin le premier exportateur français.

La nationalisation de l'ensemble de la branche ne serait pas un obstacle au développement de l'exportation. Bien au contraire, l'existence d'un vaste secteur public donne aux pays importateurs des garanties supérieures ; elle faciliterait, par ailleurs, la conclusion des contrats de coopération technique avec les états en voie de développement et avec les pays socialistes ;

2° Cette orientation sociale de la production justifierait l'intervention des fonds publics à la fois pour les investissements de recherches et de modernisation et pour que les unités de production atteignant les dimensions qu'exigent les conditions de la concurrence internationale.

Les prêts directs de l'Etat à des taux d'intérêts bonifiés, les formes plus déguisées de financement sur fonds publics dont bénéficient actuellement les groupes de l'automobile (garantie aux exportations, subventions à la recherche, exonérations fiscales), prendraient, s'agissant d'une industrie nationale, un caractère nouveau ;

3° Le développement technologique rationnel et coordonné de l'industrie automobile serait rendu possible.

S'appliquant dans le cadre d'un plan démocratique de développement économique et social, une telle orientation donnerait à la production automobile française une assise plus large et plus solide lui assurant une plus grande stabilité.

L'industrie automobile est un vaste champ d'application des découvertes scientifiques et techniques dans les domaines les plus variés de la production (séries automatisées, techniques de base de toutes les industries mécaniques). Elle contribue à accroître le degré de productivité de l'ensemble de l'économie.

Une industrie nationalisée, avec des unités de production de grande dimension et rationalisées, jouerait de façon beaucoup plus dynamique et ouverte ce rôle de promotion technique.

La mise en commun des inventions, le développement de la recherche, la répartition rationnelle des fabrications, la création de moyens de production plus modernes, la mise au point de nouveaux modèles mieux adaptés, engendreraient des progrès plus rapides que dans la situation actuelle où la concurrence anarchique des groupes français provoque un certain piétinement de la technique.

De plus, ôtant à la firme américaine Chrysler le contrôle de Simca, la nationalisation permettrait de faire face efficacement à d'éventuelles tentatives de main-mise étrangère sur un secteur clé

de l'économie nationale, tout en créant des conditions favorables à une véritable coopération internationale ;

4° Pour garantir le maintien de l'orientation définie ci-dessus dans les usines nationalisées de construction automobile, leur gestion devrait être réellement contrôlée par les travailleurs. Ceux-ci, ouvriers, techniciens, employés, ingénieurs et cadres devront être représentés dans les conseils d'administration des sociétés nationalisées et y disposer de pouvoirs effectifs tandis que les droits syndicaux et les prérogatives des comités d'entreprises, tant dans le domaine économique que social, devront être étendus.

La nationalisation pourrait être ainsi le cadre le mieux adapté pour harmoniser le progrès social, pour les travailleurs de l'automobile, avec le progrès technique et l'augmentation de la productivité et, notamment, pour mettre en œuvre une série de mesures : amélioration des conditions de travail et réduction de sa durée ; unification des conditions de rémunération et des avantages sur la base la meilleure (par exemple, la retraite à 60 ans chez Peugeot) ; organisation de la formation et du perfectionnement professionnel ; garantie de l'emploi et des ressources et, éventuellement, du reclassement professionnel si celui-ci est rendu nécessaire par la rationalisation des fabrications et la modernisation des techniques de production.

L'ensemble de ces mesures pourrait être codifié dans un accord paritaire ou une convention collective nationale d'industrie. Elles auraient un effet d'entraînement qui bénéficierait à tous les travailleurs français.

*
* *

Ainsi, dans tous les domaines, l'avenir de l'industrie automobile exige des décisions ou entraîne des conséquences qui mettent en cause l'intérêt national. Dès lors, des groupes privés restreints, agissant dans leur intérêt exclusif, ne doivent plus imposer leurs vues. L'industrie automobile prend les caractères d'un service public dont la nationalisation est nécessaire.

*
* *

Telles sont les raisons qui nous conduisent à demander la nationalisation des principaux constructeurs de l'industrie automobile française qui, à l'heure actuelle, détiennent un monopole de fait, à savoir la Société anonyme André Citroën, la Société des automobiles Simca, la Société industrielle et commerciale des automobiles Peugeot, la Société anonyme des véhicules industriels et d'équipements mécaniques Saviem (filiale de la Régie Renault), la Société des automobiles M. Berliet et la Société Unic, filiale de Simca.

Les fabrications actuellement réalisées par Berliet, la Saviem, Simca-Unic et Citroën dans le domaine des poids lourds seraient regroupées dans le cadre d'une société nationale de véhicules industriels, établissement public à caractère industriel et commercial.

Avec la Régie nationale des usines Renault, chacune des trois sociétés de construction de véhicules de tourisme nationalisées constituerait une société nationale établissement public à caractère industriel et commercial et respectivement appelée Société nationale des automobiles Citroën, Société nationale des automobiles Peugeot, Société nationale des automobiles Simca. La constitution de quatre établissements distincts permettrait le maintien de marques connues sur le marché français et étranger. Elle faciliterait certaines spécialisations des fabrications, en tenant compte du potentiel et de l'expérience acquise par telle firme dans tel genre de fabrication. Cette forme d'organisation pourrait stimuler l'émulation entre les équipes diverses de chercheurs et de techniciens. Elle doit permettre enfin une meilleure gestion financière et administrative et doit bénéficier aux consommateurs.

L'existence de plusieurs sociétés nationalisées dotées d'une autonomie de direction renforce d'autre part la participation démocratique des travailleurs à la gestion et au contrôle effectif des entreprises à l'intérieur desquelles ils se trouvent groupés. Le statut de ces sociétés nationalisées veille à accorder une large place aux travailleurs et à leurs organisations représentatives au sein des conseils d'administration.

Il est évident cependant que la nationalisation des sociétés existantes n'aurait fait faire à l'industrie automobile qu'une partie du chemin dans la voie du progrès économique et social, si elle n'était pas assortie de dispositions nouvelles permettant une parfaite coordination entre les entreprises et nécessaires à la rationalisation et à la modernisation de l'ensemble du secteur automobile.

C'est pourquoi il est prévu de créer au-dessus des sociétés nationalisées un Groupement national de la construction automobile française (G. N. C. A. F.) qui aura la responsabilité de coordonner l'activité des sociétés nationalisées dans tous les domaines essentiels : études et recherches, production, approvisionnements, distribution, gestion du personnel (à ce titre, le groupement national négociera avec les organisations syndicales la convention collective applicable à tous les travailleurs de l'automobile dotés ainsi d'un statut unique) et, enfin, financement. Doté de la personnalité juridique et financière, le groupement procédera aux augmentations de capital des sociétés et leur consentira les crédits nécessaires ; il tirera ses ressources du budget de l'Etat, des emprunts qu'il émettra dans le public ou auprès des banques et d'une partie des bénéfices qui lui seront réservés par les entreprises.

Le groupement sera dirigé par un conseil d'administration où seront désignés des représentants des sociétés nationalisées, de l'Etat, des travailleurs et des utilisateurs.

Il appartiendra au groupement d'assurer la liaison entre les entreprises et le Gouvernement pour la définition et l'exécution du plan de développement dans le secteur de l'automobile.

Tels sont les motifs et les grandes lignes de la proposition de loi que nous vous demandons, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article premier.

A dater de la promulgation de la présente loi, sont nationalisées :

1° La Société anonyme André Citroën, dont le siège est à Paris (15°), 117 à 167, quai A.-Citroën ;

2° La Société des automobiles Simca, dont le siège est à Paris (8°), 136, avenue des Champs-Élysées ;

3° La Société industrielle et commerciale des automobiles Peugeot, dont le siège est à Paris (8°), 75, avenue de la Grande-Armée ;

4° La Société anonyme des véhicules industriels et d'équipements mécaniques Saviem, dont le siège est à Suresnes (Hauts-de-Seine), 8, quai Gallieni ;

5° La Société des automobiles M. Berliet, dont le siège est à Lyon (7°), 30, quai Claude-Bernard.

Art. 2.

Il est créé quatre établissements publics à caractère industriel et commercial chargés de gérer, dans les conditions ci-après définies, les entreprises nationalisées en application de l'article premier.

Art. 3.

Ces établissements publics sont respectivement dénommés :

1° La Société nationale des automobiles Citroën, à qui sont transférés tous les biens, droits et obligations de la Société anonyme André Citroën ;

2° La Société nationale des automobiles Simca, à qui sont transférés tous les biens, droits et obligations de la Société des automobiles Simca ;

3° La Société nationale des automobiles Peugeot, à qui sont transférés tous les biens, droits et obligations de la Société industrielle et commerciale des automobiles Peugeot ;

4° La Société nationale des véhicules industriels, à qui sont transférés tous les biens, droits et obligations des sociétés Saviem et Berliet.

Ces transferts auront lieu à la date de promulgation de la présente loi.

Un décret déterminera ceux des biens, droits et obligations qui devront être transférés en raison de leur nature des trois premières sociétés nationales créées ci-dessus à la Société nationale des véhicules industriels.

Art. 4.

Les personnes physiques et morales, actionnaires des sociétés nationalisées, en application de l'article premier, auront droit à une indemnité à la charge de la Société nationale venue aux droits de la Société dont elles étaient actionnaires. Le montant de cette indemnité sera fixé d'une façon équitable par une loi ultérieure.

Art. 5.

Chacune des sociétés nationales créées à l'article 2 ci-dessus et la Régie nationale des usines Renault sont administrées par un conseil d'administration de 17 membres, composé de la façon suivante :

- un représentant du Ministère de l'Industrie ;
- un représentant du Ministère chargé des Travaux publics et des Transports ;
- un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances ;
- un représentant du Ministère des Affaires sociales ;
- huit représentants du personnel, à raison de deux représentants des ingénieurs et cadres, deux représentants des agents de maîtrise, techniciens et employés et quatre représentants des ouvriers ;
- cinq représentants des confédérations syndicales de travailleurs, ouvriers et cadres.

Le conseil d'administration élit en son sein le président directeur général de l'établissement.

Art. 6.

Il est créé un Groupement national de la construction automobile française chargé d'assurer entre les Etablissements ci-dessus et le Gouvernement la liaison nécessaire pour l'élaboration et l'exécution du plan de développement du secteur de l'automobile. A ce titre, le Groupement national sera responsable de la coordination des activités entre les Etablissements, notamment dans les domaines suivants : études et recherches, production, approvisionnements, distribution, gestion et statut du personnel et financement.

Art. 7.

Doté de la personnalité juridique et financière, le Groupement national de la construction automobile française, tirant ses ressources du Trésor public et des emprunts qu'il pourra émettre sur le marché financier et monétaire, ainsi que d'une fraction des bénéfices qui lui seront versés par les établissements nationalisés, pourra financer les augmentations de capital des établissements nationalisés, ou leur accorder les crédits nécessaires à leurs investissements et à leur fonctionnement.

Art. 8.

Le Groupement national de la construction automobile française est administré par un conseil d'administration de 21 membres composé de la façon suivante :

- deux représentants de chacun des cinq établissements nationalisés, désignés par le conseil d'administration de ces établissements ;
- cinq représentants de l'Etat, dont un représentant du Ministère de l'Industrie, un du Ministère des Travaux publics et des Transports, un du Ministère des Affaires sociales, un du Ministère de l'Economie et des Finances, un du Commissariat général au Plan ;
- quatre représentants des Confédérations syndicales des travailleurs, ouvriers et cadres ;
- un représentant du syndicat patronal des transporteurs routiers ;
- un représentant de la Fédération française des assurances.

Le conseil d'administration du Groupement national de la construction automobile française élit en son sein le président du G. N. C. A. F.

Art. 9.

Dans les six mois qui suivront la promulgation de la présente loi, le conseil d'administration du Groupement national de la construction automobile française conclura, avec les organisations syndicales, une convention collective qui sera applicable à toute l'industrie automobile. Cette convention collective respectera les droits et avantages acquis par les différentes catégories du personnel et elle prévoira le développement des œuvres sociales dont la gestion sera confiée aux comités d'entreprise.

Art. 10.

Un règlement d'administration publique, qui devra intervenir dans les trois mois qui suivront la promulgation de la présente loi, en déterminera les conditions d'application.