



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

3^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

(117^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du samedi 12 décembre 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE

1. **Transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme.** - Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 7233).
M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.
M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production.

Exception d'irrecevabilité de M. Joxe : MM. Philippe Basinet, le président, Guy Ducloné, le rapporteur, Bernard Deschamps, Mme Jacqueline Hoffmann. - Rejet par scrutin.

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

2. **Ordre du jour** (p. 7255).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE,
vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

TRANSFORMATION DE LA RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT EN SOCIÉTÉ ANONYME

Discussion, après déclaration d'urgence,
d'un projet de loi

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

La parole est à M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.

M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je souhaite tout d'abord remercier M. le président Jacques Dominati et M. le rapporteur Franck Borotra pour la qualité du travail effectué en commission. J'y reviendrai tout à l'heure.

Mais permettez-moi de dire en cet instant que ce débat est exceptionnel.

C'est la raison pour laquelle je souhaite, d'entrée de jeu, vous faire connaître, brièvement, le point de vue du Gouvernement. J'interviendrai plus longuement à l'issue de la discussion générale, ainsi, bien sûr, que sur les articles.

De quoi s'agit-il ?

De la modernisation de ce qui est la première entreprise industrielle française : Renault. En effet, Renault est aujourd'hui, du point de vue juridique, une entreprise en dehors du droit commun des autres sociétés. Et c'est ce que nous vous proposons de réformer.

C'est le résultat de l'histoire, pas celui de l'économie. Et ce qui, hier, pouvait, peut-être, apparaître comme un avantage pour Renault est aujourd'hui sûrement un handicap pour Renault dans la compétition internationale.

Cette forme juridique exceptionnelle est-elle bonne pour Renault aujourd'hui ? Vraiment, je ne le crois pas. Au contraire ! Elle a souvent entraîné des choix qui n'étaient pas dictés par la seule logique économique de l'entreprise. Et Renault en porte aujourd'hui la trace dans son bilan.

Renault est la seule société automobile du monde à avoir des fonds propres négatifs : moins 16,4 milliards de francs.

M. Guy Ducoloné. A qui la faute ?

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Renault est la société automobile la plus endettée au monde : plus de 54 milliards de francs.

M. Philippe Basalnet. C'est de votre faute !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Et pour effacer cette dette, pour être au niveau de ses concurrents étrangers, il faudrait que Renault maintienne près de quinze années les bénéfices records de 1987, pour les consacrer - sans investir - au seul désendettement.

Alors, oui ! aujourd'hui, la situation juridique de Renault est inadaptée à la compétition.

C'est pourquoi il nous faut faire de Renault une entreprise comme les autres, même si son actionnaire reste l'Etat.

Une entreprise comme les autres pour bouger, pour s'allier, pour investir, pour gagner, pour se battre à armes égales avec ses concurrents.

M. Guy Ducoloné. Et pour la privatiser !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Cela est indispensable ! Et ce n'est pas là une affaire de parti, ce n'est pas une affaire d'idéologie, ce n'est pas une affaire de gauche, ce n'est pas une affaire de droite, c'est l'intime conviction de tous ceux qui sont en charge de cette entreprise, de Georges Besse hier - dont c'était l'objectif - à Raymond Levy aujourd'hui.

Et si je défends moi-même ce projet aujourd'hui, c'est parce que je partage cette conviction.

Et je pense à l'avenir de Renault, je pense à l'avenir de ceux qui y travaillent - sans oublier jamais, d'ailleurs, que mon père y fut ouvrier. (*Interruptions sur les bancs du groupe communiste.*)

Oui ! il nous faut faire de Renault une entreprise comme les autres. Il faut faire de Renault une entreprise comme les autres, parce qu'il nous faut aussi respecter nos engagements européens. On ne peut pas souhaiter faire l'Europe de 1992 et refuser dans le même temps l'application d'un certain nombre de règles de concurrence, celles du traité de Rome, dont la Commission de Bruxelles...

M. Georges Hage. Nous y voilà !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. ...impose aujourd'hui le respect.

Renault ne peut échapper à ces règles de concurrence.

Prenons un exemple : les 8 milliards de fonds propres - qui, au demeurant, étaient loin de compenser les pertes - versés à la Régie de 1983 à 1986 sont présumés, ce que nous contestons d'ailleurs, être des aides dont le remboursement par Renault peut être exigé de Bruxelles. Je vous rappelle d'ailleurs que la Belgique a été récemment condamnée par la Cour de Luxembourg dans une affaire semblable.

Qu'est-ce que cela signifie ? Tout simplement que Renault ne peut plus compter sur le parachute de l'Etat actionnaire.

C'est pourquoi, je le répète, nous devons changer aujourd'hui la forme juridique de Renault.

Est-ce que cela va changer quelque chose pour les hommes et les femmes de Renault ? La réponse est non.

Le projet de loi qui vous est soumis ne change en rien les relations de l'entreprise avec ses salariés. Pour eux, ce ne sera pas un moins, ce sera même un plus.

Un plus parce que ce projet de loi permettra à l'ensemble des salariés de Renault d'accéder à la propriété de 10 p. 100 du capital en 1989.

M. Georges Hage. Les veinards !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Et puis nous accompagnerons cette restructuration juridique d'une restructuration financière, afin de permettre à Renault de retrouver rapidement une situation nette positive. Pour cela, le Gouvernement a décidé un effort exceptionnel : la reprise de 12 milliards de francs de dette.

Ce texte doit donc être adopté. Il doit l'être maintenant. Il doit l'être maintenant parce qu'il est vital pour Renault. Vital parce qu'il faut offrir à Renault les moyens juridiques et financiers d'un combat à armes égales avec ses concurrents. Vital parce que le maintien du *statu quo* d'aujourd'hui, ce serait aggraver le contentieux avec Bruxelles, ce serait soumettre l'avenir de Renault aux décisions de Bruxelles. Vital parce que Renault en a besoin pour préparer son avenir, pour assurer sa restructuration financière, pour être crédible dans les grandes manœuvres internationales de l'industrie automobile.

M. Guy Ducoloné. Financières !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Nous ne pouvons pas perdre de temps.

A la majorité de cette assemblée...

M. Guy Ducoloné. Où est-elle ?

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. ... je dis : « Oui ! ce texte doit être voté. Il le sera grâce à vous. »

M. Georges Hage. Non !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Le Gouvernement ne reculera pas. (*Rires sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Reculer, ce serait faire de Renault l'otage du parti communiste contre la volonté de la majorité, contre le vœu de l'opinion publique, contre les intérêts de l'entreprise.

Oui ! cela serait un désastre industriel. Non ! nous ne laisserons pas Renault en otage.

M. Willy Diméglio. Très bien !

M. Guy Ducoloné. Vous préférez prendre les ouvriers en otages !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. A l'opposition, je dis : « Faisons ensemble un vrai débat ! »

Pour ma part, je ferai tout ce qui est en mon pouvoir, avec bonne volonté, sans polémique, pour qu'il en soit ainsi. Comme nous l'avons fait en commission.

M. Guy Ducoloné. Oh !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Car nous avons eu un vrai débat en commission !

Eh bien ! poursuivons ici sur le même ton, dans le même esprit, au sein de cette assemblée. Et montrons que notre seule préoccupation commune : c'est Renault.

Aux communistes, je dirai : Ne manœuvrez pas ! Retirez tous ceux de vos amendements qui n'ont pour but que d'empêcher le vrai débat !

M. Guy Ducoloné. Et vous, retirez le projet !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Ils ne serviront à rien ! Et, en tout cas, ils ne serviront pas Renault !

Aux socialistes, je dis : « Je connais bien sûr vos préoccupations politiques du moment. J'ai bien vu que, depuis quelques jours, le parti communiste marchande ses reports de voix. Mais oubliez cela pour aujourd'hui ! N'écoutez pas les communistes ! Ne soyez pas à leur remorque ! Écoutez l'entreprise ! Vous ne vous attaquez pas au Gouvernement, vous vous attaquez à Renault ! »

Les Français aiment leur industrie automobile. Ils aiment Renault. Leur fierté, c'est Renault qui gagne, pas le Renault « numéro un mondial des pertes » que nous avons connu ces dernières années. Le Renault qu'ils aiment, c'est le Renault d'aujourd'hui, celui qui retrouve ses forces.

Et puis le Renault qu'ils aiment, c'est aussi le Renault de demain, celui dont nous préparons ensemble l'avenir par cette réforme. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Georges Hage. C'est d'un lyrisme inhabituel !

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. Aussi, en cet instant, face à Renault, face à ceux qui y travaillent, face à ceux qui font confiance à Renault, face aux Français qui aiment Renault, il n'y a qu'une voie pour faire gagner Renault. Choisissez-la avec nous. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

M. le président. La parole est M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Franck Borotra, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs les parlementaires, le projet de loi propose de transformer la régie Renault, née de l'ordonnance du 16 janvier 1945, en une société anonyme de droit commun.

Renault est aujourd'hui dans une situation difficile.

Le statut de régie n'est pas, bien sûr, le seul responsable de cette situation. Il a simplement permis, face à la crise, de retarder la nécessaire réaction de l'entreprise, et donc d'en accroître les conséquences.

Le changement de statut ne va pas non plus effacer les difficultés présentes de Renault, mais c'est un point de passage obligé pour rendre possibles les nécessaires solutions au problème de Renault.

La modification de statut n'est que la conséquence logique, la conclusion juridique du changement de politique et de comportement engagé par M. Besse.

Une crise s'est abattue sur tous les constructeurs automobiles dans les années 80.

Je ne reviendrai que rapidement sur les causes de cette crise, dans un secteur soumis à des chocs périodiques, d'intensité variable.

Les mutations technologiques, la redistribution des cartes au niveau mondial, la saturation du marché des pays développés, tout cela a créé les conditions d'une concurrence exacerbée.

La baisse de la demande dans les années 80 aux Etats-Unis d'Amérique a déclenché la crise.

Dans cette crise quasi mondiale de l'industrie automobile, tous les constructeurs ont immédiatement réagi, avec des stratégies très voisines.

D'abord en améliorant la productivité, par la rationalisation de la gestion et par des réductions d'effectifs.

A titre d'exemple, Chrysler a réduit ses effectifs de 50 p. 100, fermé un tiers de ses sites de production, cessé l'activité de ses filiales européennes, resserré ses liens avec Mitsubishi.

Entre 1981 et 1985, Fiat a ramené de 142 000 à 100 000 ses effectifs.

En améliorant ensuite l'outil de production et en créant des unités de production dans des pays à faible coût de main-d'œuvre.

En recentrant enfin les activités de ces groupes sur l'activité automobile ou sur leurs marchés traditionnels.

En 1983, à part American Motors, tous les constructeurs américains avaient retrouvé des comptes positifs : General Motors dès 1981, après une année de perte ; Ford en 1983, après trois années de perte ; Chrysler en 1982, après trois années de perte, qui avaient exigé l'aide exceptionnelle de l'Etat fédéral et une réduction de 50 p. 100 des effectifs.

Tous les Européens, à part Renault et British Leyland, ont engagé dans des délais comparables leur redressement.

Fiat a retrouvé une situation de profit à partir de 1981 et de 1982 pour sa branche automobile. Volkswagen a connu deux années de perte en 1982 et 1983, puis de nouveau une situation profitable. Les constructeurs japonais - Nissan, Toyota - n'ont pas connu de pertes. Quant à P.S.A., il a connu trois années de pertes en 1981, 1982 et 1983, avant d'engager à son tour un spectaculaire redressement.

Pendant que ses concurrents faisaient face à la crise, la Régie Renault a poursuivi imperturbablement la même politique, à contre-courant des autres constructeurs, creusant les déficits et accroissant de manière démesurée son endettement.

Pendant que ses concurrents réduisaient les effectifs, Renault continuait à embaucher.

Ainsi, pour un effectif de 100 de base en 1981, Volkswagen était en 1983 à 93,8, Ford à 93,7, General Motors à 93,2, P.S.A. à 93,1, Chrysler à 92,8. Renault était à 101,8.

En avril 1982 avait été signé un contrat de solidarité prévoyant l'embauche de 3 500 personnes, en compensation de 3 500 départs anticipés à la retraite.

Pendant que ses concurrents recentraient leur activité, Renault conservait des filiales qui ont accumulé 5 milliards de francs de pertes entre 1981 et 1983, et poursuivait son redéploiement, notamment par la prise de contrôle d'American Motors.

Pendant que ses concurrents réduisaient leurs dépenses, Renault, qui ne gagnait plus d'argent, accroissait sa production, en perte, et ses investissements : entre 1981 et 1983, 28,5 milliards de francs, c'est-à-dire plus 10 p. 100 par an en moyenne.

Ainsi, mis dans le même contexte que ses concurrents, Renault aura connu six années de pertes consécutives : 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, c'est-à-dire une crise deux fois plus longue que celle qui a touché les autres constructeurs, avec, on le verra, de lourdes conséquences.

Ce n'est pas le statut de Renault qui est responsable de cette situation...

M. Michel Margnes. Ah bon !

M. Franck Borotra, rapporteur... mais il a permis un comportement qu'aucun de ses concurrents ne pouvait envisager.

Il a fallu attendre 1985 et l'arrivée de Georges Besse pour que soit engagé un formidable effort de redressement comparable à celui réalisé par les concurrents de la Régie, effort qui a été poursuivi par M. Lévy. Cet effort s'est traduit par la réduction des effectifs du groupe de 31 300 emplois - soit une diminution de 14,6 p. 100 entre 1984 et 1986 - et par la réduction de ceux de la Régie elle-même qui, en trois ans, a supprimé 21 300 emplois, soit 20,3 p. 100 de ses effectifs ; par la baisse des investissements de 23 p. 100 en 1985, soit 2 milliards de francs et de 35 p. 100 en 1986, soit 2,3 milliards de francs ; par la cessation d'activités non rentables et la cession de certains actifs tels, par exemple, Micmo, Renix ou April ; par le recentrage des activités sur le marché européen ; par la fermeture en 1985 de l'usine mexicaine et par la cession à Chrysler, en mars 1987, des actifs d'A.M.C.

En même temps ont été engagés : un remarquable effort de rationalisation de la production et de la gestion, en particulier de la gestion des stocks - ils étaient de 20,3 jours en 1983, ils sont de 9 jours en 1987 ; un remarquable effort sur la qualité puisque l'indice de qualité dans la construction, qui était de 120 en 1985, est passé à 140 en 1987 ; un remarquable effort de productivité puisque la Régie, qui produisait 10,9 véhicules par an et par personne en 1984, en produira 15 par an et par personne en 1987.

La régie Renault a donc prouvé qu'elle était capable de mener à bien son œuvre de redressement.

Mais trois ans après le début de ce redressement, malgré cet effort considérable, la situation de Renault reste difficile. La société n'a pas fini de supporter le prix de la crise prolongée, et il lui faudra consentir des sacrifices importants pour effacer les lourdes conséquences de son retard à réagir. L'entreprise ne doit en tout cas pas renouer avec ses mauvais démons.

Pendant six ans de crise, Renault a accumulé 32,5 milliards de pertes. De 1981 à 1983, c'est-à-dire pendant trois années de crise, P.S.A., qui fait un chiffre d'affaires équivalent dans la branche automobile, a accumulé 6 milliards de pertes. C'est dire que la crise a été pour Renault deux fois plus longue que, et cinq fois plus coûteuse que pour P.S.A.

Les conséquences sont là. Elles sont incontournables.

L'endettement total de Renault était à la fin de 1986 de 54,5 milliards de francs, dont 27 milliards de dettes à moyen et long terme, c'est-à-dire plus du double de l'endettement de P.S.A. A cette époque, l'endettement de Fiat était nul et Ford disposait de 9 milliards de dollars en cash pour se prêter aux éventuelles restructurations du marché.

Comme l'a souligné M. le ministre tout à l'heure, la situation nette de l'entreprise est négative de 16,4 milliards et de 9,3 milliards pour l'ensemble du groupe Renault, c'est-à-dire que Renault est en état virtuel de faillite parce que son endettement dépasse ses actifs.

Le poids des frais financiers excède de 40 p. 100 le résultat d'exploitation du groupe : en 1986, il était de 7 milliards de francs et les charges nettes représentaient 5,1 milliards de francs. C'est dire que, au départ de la course, Renault partait avec un handicap, sur Ford, de 5 milliards de dépenses de frais financiers.

Quant à l'investissement, s'il a été très important entre 1981 et 1984, il n'a représenté, en 1986, que la moitié des besoins de Renault, soit 4 milliards ; toutefois, en 1987, il s'est légèrement redressé.

Comment en est-on arrivé là ?

Il faut bien sûr être prudent, et les réponses ne sont pas simples. Certaines choses ne seraient pas arrivées si l'Etat y avait, dès 1981, regardé de plus près. En réalité, le comportement de Renault a été rendu possible par le fait que l'entreprise peut échapper aux contraintes financières, et qu'elle a pu, sans sanction, accumuler les pertes et accroître son endettement.

Renault, société anonyme, n'aurait pas pu s'endetter au niveau actuel, sans reconstituer son capital : les administrateurs d'une société anonyme n'auraient jamais laissé faire.

M. Michel Margnes. C'est faux !

M. Franck Borotra, rapporteur. L'Etat, de son côté, n'a pas joué son rôle d'actionnaire : pour des pertes cumulées de plus de 32 milliards de francs, il a doté en capital la Régie de 12 milliards, obligeant celle-ci à supporter dans sa gestion les frais financiers correspondant à 20 milliards d'endettement supplémentaire.

Tout cela tient à l'incroyable ambiguïté des relations entre l'Etat et la Régie, aux procédures de décision de cette dernière, à la pseudo-responsabilité nationale et internationale que lui dicte son statut, toutes choses qui ont contribué à créer cette « culture Renault », laquelle est la cause principale de la situation actuelle de la Régie.

C'est M. Dreyfus qui écrivait qu'« être fidèle aux objectifs de 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 ».

La « culture Renault », c'est la priorité au volume produit, à la position, sans référence aux résultats.

Je voudrais vous donner deux illustrations de cette politique de position.

Le contrat de plan, irréal, de février 1983 prévoyait de porter en trois ans la part de marché mondial de la Régie à 7 p. 100 avec 2,5 millions de véhicules par an et 28,5 milliards d'investissements ; or, en 1984 et 1985 - méditez cela - le point mort fut supérieur à la production totale de la Régie !

Les titres des communiqués de presse diffusés à l'occasion de la publication des comptes sont également particulièrement éloquentes : Renault 1981 : année médiocre mais investissements records ; Renault 1982 : le cap des 100 milliards de francs est franchi ; Renault 1983 : plus de 10 milliards de francs d'investissements.

Faut-il rappeler qu'au cours de ces trois ans, Renault avait accumulé 3,6 milliards de pertes, et que dans ces résultats couvaient des pertes de plusieurs dizaines de milliards supplémentaires ?

La « culture Renault », ce sont des décisions mutuelles qui ont conduit à des implantations imposées, à une stratégie internationale qui n'était pas nécessairement conforme à l'intérêt de l'entreprise, à des reprises d'activités en difficulté - R.V.I., machines agricoles, machines-outils - sans considération économique !

La « culture Renault », c'est ce rôle de vitrine sociale, qui fait que la Régie supporte aujourd'hui un surcoût social de 14 p. 100 par rapport à son concurrent P.S.A., dû, sans doute, pour partie, à son implantation parisienne, mais surtout à la surcatégorisation. Ce surcoût a été accumulé pour moitié entre 1981 et 1986.

Ce qui est en cause, c'est bien cela. Il faut rompre avec l'idée fautive que Renault peut mener une politique détachée des considérations économiques. Renault doit devenir une entreprise nationalisée comme les autres, soucieuse d'abord de ses équilibres économiques.

Pour cela, bien sûr, Renault doit, dans son redressement, disposer des mêmes atouts que ses concurrents.

Le changement de statut est l'un d'eux.

Le statut a sa part de responsabilité dans le développement de la « culture Renault » que j'évoquais à l'instant. Il a sans doute été responsable du retard dans le redressement, et a permis à l'entreprise de se mettre à l'abri de sanction économique.

Changer de statut, c'est d'abord responsabiliser l'entreprise et rendre irréversible le changement de comportement des dirigeants qui a été engagé en 1985 ; c'est libérer Renault du cordon de décision qui le relie à l'Etat.

Changer de statut, c'est ensuite ouvrir pour l'entreprise la voie du nécessaire assainissement de ses structures financières. Renault doit reconstituer sa situation nette et engager son désendettement. La participation de l'Etat, pourtant nécessaire, apparaîtra de plus en plus difficile au regard des règlements communautaires. Comme vous l'avez indiqué tout à l'heure, monsieur le ministre, la C.E.E. refuse de considérer l'Etat comme un actionnaire comme les autres. Du reste, dans une décision de 1984, la Commission a indiqué que les apports en capital de l'Etat à des entreprises publiques faisaient partie des aides soumises à son contrôle.

A titre d'exemple, je voudrais vous rappeler que la Commission conteste le rachat d'Alfa Romeo par Fiat, parce que le numéro italien aurait obtenu des conditions financières avantageuses. De même, elle a obligé le Land de Bade-Wurtemberg à renoncer à une aide pour favoriser la construction d'une usine Mercedes sur son territoire. Elle n'a accepté la recapitalisation de British Leyland, qui était destinée à éponger ses dettes dues à la production d'autobus et de camions, que contre l'engagement d'une diminution de production. Elle enquête aujourd'hui sur les 12 milliards de

francs que l'Etat prévoit d'apporter à Renault et a décidé de regrouper les procédures engagées entre 1985 et 1986 à propos des dotations en capital et des prêts F.I.M.

Renault ne peut donc plus, à terme, compter seulement sur l'Etat. L'entreprise doit trouver des capitaux pour faire face à ses propres besoins, c'est-à-dire l'investissement et le désendettement. Ses besoins en investissements s'élèvent à une somme comprise entre 8 à 10 milliards de francs et sont de l'ordre de la marge brute d'autofinancement. Il faut donc des fonds propres supplémentaires pour générer un surplus de marge brute. Ces fonds propres, compte tenu du niveau d'endettement de l'entreprise et de la charge de ses frais financiers, ne peuvent venir de l'emprunt : Renault doit donc trouver d'autres solutions et peut-être ouvrir son capital dans la limite fixée par la loi du 2 juillet 1986. Or son statut ne le lui permet pas !

Le changement de statut, c'est enfin rendre possible une stratégie industrielle d'association. C'est dans l'évolution des choses, et tous les constructeurs développent ou envisagent de tels échanges de capital.

Sans doute, il peut y avoir coopération sans échange de capital. Renault l'a fait dans le passé. Mais, compte tenu de ses objectifs - remplacement de la R.25 ou du véhicule utilitaire Traffic Master à l'horizon 1990 - l'entreprise aura peut-être intérêt à choisir un partenaire industriel et à conforter son association par échange de capital. En tous cas, cette liberté doit lui être donnée. Elle doit pouvoir faire un choix. Or, son statut ne l'y autorise pas !

Le problème du statut ne se pose que parce que Renault bouge, parce que Renault a engagé le redressement et doit s'ouvrir de nouvelles perspectives. Mais, bien sûr, le changement de statut ne résout pas tout.

Renault reste confronté à un « challenge » difficile.

M. Bernard Deschamps et M. Georges Hage. Parlez français !

M. Franck Borotra, rapporteur. D'abord, la compensation financière pour solde de tout compte que lui donne l'Etat est, à mes yeux, minimale, même si elle est en valeur absolue considérable, puisqu'elle représente l'équivalent du produit de la privatisation de Paribas. L'Etat a choisi une remise de dette de 12 milliards de francs qui permet, compte tenu du remarquable résultat de 1987, de ramener à zéro le solde net de Renault. Mais il restera 40 milliards de francs de dettes à la charge de l'entreprise, soit le double de l'endettement de P.S.A.

Cette compensation intervient après la meilleure année de toute l'histoire de Renault, mais avant une année 1988 incertaine et une année 1989 qui s'annonce difficile. Cette remise de dette correspond aux emprunts les moins onéreux et laisse l'entreprise soumise à des frais financiers considérables. Le report fiscal sera, certes, amputé de 12 milliards de francs, mais il restera encore 25 milliards de francs.

Entre le surcoût social, les frais financiers liés à l'endettement par insuffisance de dotations et l'exigence de la reconstitution du capital - 4 milliards de francs appelés sur deux ans - Renault devra supporter 6 milliards de surcharges dont 2, il est vrai, resteront dans l'entreprise.

C'est dire que Renault, après cette remise de dette, est au pied du mur, en face d'une épreuve sérieuse. Cette épreuve ne sera surmontée que si l'entreprise est capable d'entraîner un minimum d'adhésion de la part du personnel. La motivation du personnel sera déterminante pour l'avenir : c'est l'une des clés d'un rétablissement durable de l'entreprise Renault.

L'attachement du personnel à Renault a été, c'est vrai, ébranlé : le personnel reste profondément inquiet et pour partie démotivé en raison de la nécessaire rigueur salariale, des suppressions d'emplois, des conséquences des mutations technologiques et du départ d'un certain nombre de jeunes.

Je n'ai pas, bien sûr, à donner de conseil, mais c'est à la direction et à l'encadrement à relever le défi. Du reste, ils s'y emploient. Il doivent respecter les engagements sociaux pris, assurer la cohésion de l'équipe dirigeante et de l'encadrement, faire prévaloir une volonté de participation et d'adhésion des hommes autour d'un projet d'entreprise moderne.

Voilà les justifications profondes d'un changement de statut, qui n'est ni un symbole ni un piège.

Le projet prévoit l'inscription modificative au registre du commerce dans son article 1^{er}, l'adoption des statuts de la société anonyme en assemblée générale extraordinaire dans son article 3, le maintien en fonction du P.-D. G. et du

conseil d'administration dans son article 4, le rachat par l'Etat pour 160 millions de francs des actions créées par la loi du 2 janvier 1970 dans son article 6, l'ouverture avant la fin de 1989 du capital de Renault aux salariés jusqu'à 10 p. 100 dans son article 7, et la constitution obligatoire du fonds commun de placement dans le cadre du plan d'épargne d'entreprise pour faciliter cette participation au capital dans son article 8. L'article 2 précise enfin que le changement de statut n'emportant ni création d'une personne morale nouvelle ni cessation d'entreprise, les contrats en cours, y compris le statut du personnel et les accords d'entreprises et les conventions collectives, resteront en vigueur.

Ce changement de statut n'est finalement que la conséquence inévitable du redressement entrepris. Il s'agit simplement de tourner le dos au concept aujourd'hui inadapté de Renault « institution nationale », pour en faire une grande entreprise nationalisée, avec les mêmes atouts que ses concurrents. C'est sans doute sa meilleure chance de réussir. Je vous en supplie, mes chers collègues, ne la lui refusez pas. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

M. le président. En application de l'article 91, alinéa 4 du règlement, M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés soulèvent une exception d'irrecevabilité.

La parole est à M. Philippe Bassinet.

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre, voilà quelques instants, vous nous invitiez au débat. Pour ce qui est du débat, nous sommes toujours prêts, mais pour ce qui est de votre texte, nous le jugeons nocif. Et comme je sais qu'il ne suffit pas de quelques mots pour vous convaincre, je vais prendre tout le temps nécessaire pour essayer de vous le démontrer. Vous n'en serez d'ailleurs pas surpris car je me souviens qu'au cours de la législature précédente, vous avez à de nombreuses reprises retardé les débats...

M. Bernard Schreiner. Absolument !

M. Philippe Bassinet. ... par des motions de procédure inutiles. En revanche, les nôtres sont totalement justifiées. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Willy Diméglio. Ça vole bas !

M. Georges Hage. Monsieur Bassinet, prenez tout le temps d'être clair ! (Sourires.)

M. Philippe Bassinet. Je vous remercie, monsieur Hage.

Monsieur le ministre, vous nous appelez au débat, mais il faut tout de même revenir sur les conditions du déroulement de celui-ci. Contrairement aux usages et aux habitudes, nous débattons, du fait du Gouvernement de M. Chirac, dont vous êtes le ministre de l'industrie, d'un projet concernant une entreprise importante, concernant l'industrie automobile, un samedi matin, devant des bancs quasiment vides. Et nous en débattons, ce qui est pour le moins curieux, non seulement en fin de session, mais aussi à la fin de la dernière session ordinaire utile pour ce Gouvernement, avant qu'il ne quitte la direction du pays ! (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Willy Diméglio. C'est Madame Soleil !

M. Philippe Bassinet. Mon cher collègue, si vous souhaitez m'interrompre, adressez-vous au président qui, ensuite, me demandera si je vous en donne l'autorisation.

M. Guy Ducloné. Il n'y en a qu'un sur les bancs de la majorité et il va nous pomper l'air !

M. le président. Monsieur Bassinet, si vous voulez bien ne pas engager le dialogue avec vos collègues, ce serait préférable. Continuez !

M. Philippe Bassinet. Je vous remercie, monsieur le président, et je ne doute pas que vous présiderez avec votre sagacité habituelle.

M. le président. Absolument ! Vous pouvez y compter !

M. Philippe Bassinet. L'ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement, conformément à l'article 48 de la Constitution, a été tout au long de la semaine bouleversé, modifié. Nous aurions dû commencer ce débat jeudi après-midi. Nous avons appris jeudi, en début d'après-midi, que le projet de loi modifiant le statut de Renault était retiré de l'ordre du jour puis, le même jour, en fin d'après-midi, qu'il viendrait en discussion samedi matin et que des textes importants

étaient retirés de l'ordre du jour, au mépris des règles de bon fonctionnement de notre assemblée et du règlement, qui prévoit en ce cas la réunion d'une nouvelle conférence des présidents.

M. Georges Le Bail. C'est comme ça qu'ils gouvernent la France !

M. Philippe Bassinet. Comme d'habitude, le Gouvernement s'est assis sur les règles qui régissent le bon fonctionnement de notre assemblée.

Et qu'on ne vienne pas nous dire - je réponds par avance à cette objection qui ne manquera pas de surgir des bancs de la droite - que c'est la lenteur de l'examen du projet de loi relatif aux garanties individuelles en matière de placement en détention provisoire ou sous contrôle judiciaire et portant modification du code de procédure pénale qui serait à l'origine du retard avec lequel nous examinons le projet relatif à Renault.

Le Gouvernement avait volontairement sous-estimé l'importance de ce texte touchant aux libertés, dont il fallait débattre largement car il dessaisit le juge d'instruction d'une partie de ses prérogatives...

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous voulez le projet pour le lire ?

M. Philippe Bassinet. ... et institue un préjugement sans garanties suffisantes pour le justiciable. Il nous fallait tout le temps pour le démontrer, tout le temps pour démonter le projet, tout le temps pour combattre ses dispositions. Il nous fallait bien nous répéter et demander avec insistance au garde des sceaux, que M. le Premier ministre s'obstine à conserver au sein de son Gouvernement,...

M. Bernard Schreiner. Eh oui !

M. Philippe Bassinet. ... quelles instructions il donnait aux chefs du parquet et comment il pesait sur les décisions des magistrats dans les affaires en cours.

Le Gouvernement a déposé un projet de loi néfaste pour la régie nationale des usines Renault. Il est totalement maître de l'ordre du jour et nous fait débattre, ce matin, dans des conditions inacceptables, à la sauvette, de ce texte important pour le pays.

M. Willy Dimeglio. Heureusement, vous êtes là !

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre, nous nous interrogeons tous et les quelques mots que vous avez prononcés tout à l'heure ne nous ont pas suffisamment éclairés sur votre insistance et votre obstination à vouloir nous faire débattre ; à moins, tout simplement, que vous ne regrettiez le temps où vous étiez dans l'opposition et où vous pouviez, sur les bancs de cette assemblée, discourir longuement et largement de tout et de rien.

Car nous savons bien que, ce soir, nous n'en aurons pas terminé avec l'examen de votre texte, que celui-ci nécessite un examen approfondi, qu'il pose de nombreux problèmes et que, à moins que vous nous annonciez que nous allons poursuivre l'examen de ce projet tout au long du mois de janvier, le débat qui aura commencé ce matin aura été purement symbolique. Peut-être teniez-vous à venir faire une intervention à l'Assemblée ; je vous rappelle que le Gouvernement peut prendre la parole à tout moment et qu'il n'était donc pas nécessaire d'inquiéter les travailleurs et les familles de ceux dont le destin est lié à la régie Renault en nous faisant débattre dans de mauvaises conditions de ce texte inutile et dangereux. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Willy Dimeglio. Verbiage ! Et M. Schwartzberg, professeur de droit, applaudit !

M. Philippe Bassinet. Par ailleurs, je regrette, monsieur le rapporteur, que vous n'ayez pas accepté de faire auditionner par la commission M. Lévy, l'actuel président-directeur général de la régie nationale des usines Renault, que nous n'ayons pas pu entendre les représentants de la chambre syndicale des constructeurs, ni M. Calvet, qui a pesé de tout son poids sur ce projet...

M. Georges Le Bail. C'est lui, le véritable ministre de l'industrie !

M. Philippe Bassinet. ... ni les organisations syndicales, et que vous vous soyez contenté d'auditions privées pour avoir des contacts avec ces différentes personnalités. Là encore, nous avons travaillé dans de mauvaises conditions.

Monsieur le ministre, je suis ici pour défendre une exception d'irrecevabilité parce que votre texte est inacceptable, mauvais, dangereux, en un mot qu'il est irrecevable.

M. Willy Dimeglio. Démontrez-le !

M. Philippe Bassinet. Les raisons que vous avancez ne sont que de faux prétextes et de faux arguments. Je les reprendrai donc une à une. Afin de ne pas être accusé de les travestir, je les citerai telles que vous les avez exprimées lorsque vous êtes venu défendre votre projet devant la commission de la production et des échanges.

Vous nous avez indiqué que le projet de loi visait à transformer la régie Renault en société de droit commun. Vous avez justifié cette transformation par l'inadéquation du statut actuel, qui ne permet plus d'assurer le développement futur de l'entreprise et de satisfaire à nos obligations européennes. Vous avez indiqué que les conditions vous paraissaient réunies pour réaliser cette transformation dans les meilleures conditions. De même, vous nous avez fait observer que le statut actuel plaçait Renault hors du droit commun des sociétés - vous l'avez affirmé mais vous ne l'avez pas démontré -, qu'il permettait à la régie de s'endetter « indéfiniment », sans préciser ce que vous entendiez par là, au meilleur taux. Vous avez estimé que le statut n'était pas non plus de nature à assurer les conditions d'une concurrence loyale vis-à-vis des autres constructeurs. De même, vous avez jugé que le moment était bien choisi pour présenter ce projet de loi, car la situation des constructeurs français - il est d'ailleurs intéressant de noter que c'est la situation des autres constructeurs français, et non celle de la régie, qui vous a motivé - s'est améliorée grâce à la croissance du marché intérieur, et sans doute aussi à l'effet favorable de la baisse de la T.V.A., dont vous n'avez pas parlé mais dont vous êtes certainement l'instigateur.

Vous avez également indiqué qu'il avait été clairement convenu avec les dirigeants de la régie nationale que le changement de statut interviendrait dès que possible, c'est-à-dire dès que l'entreprise aurait montré qu'elle disposait en elle-même des moyens de se redresser. Vous vous êtes pour le moins avancé puisque le changement de statut ne dépend pas de vous, mais de la représentation nationale.

Vous avez par ailleurs souligné que ce changement de statut s'accompagnerait d'une restructuration financière qui ramènerait Renault à une situation nette positive.

Enfin, vous avez précisé que le projet de loi n'entraînerait aucune modification du statut et de la situation du personnel de la régie nationale des usines Renault, mais que vous prévoyiez au contraire une avancée sociale sous la forme d'un véritable actionariat des salariés.

Si je résume, vous avancez quatre raisons : inadéquation du statut actuel ; nécessité de créer une société de droit commun ; existence d'obligations européennes ; nécessité de mettre Renault en situation de concurrence loyale vis-à-vis des autres constructeurs.

Il y a deux éléments d'appréciation de l'opportunité. L'un n'est pas discuté : c'est l'amélioration de la situation de la régie nationale des usines Renault. L'autre consiste à estimer que le moment est bien choisi.

Enfin, trois conséquences vous paraissent évidentes et vous les proclamez haut et fort : au terme de ce processus de transformation, il y aura une situation financière nette positive, il y aura une avancée sociale et il n'y aura aucune modification ou répercussion sur le statut et la situation du personnel.

M. Willy Dimeglio. Il a tout compris !

M. Philippe Bassinet. Vous comprendrez, monsieur le ministre, que je dois reprendre successivement ces quatre raisons, ces deux éléments d'appréciation et ces quatre conséquences car ils sont sans valeur. Ces raisons n'en sont pas et il convient pour le moins de moduler vos éléments d'appréciation ; quant aux conséquences prévisibles de votre projet de loi, s'il venait à être promulgué et à entrer en application, elles seraient tout autres. Nous verrons par conséquent qu'il faut chercher ailleurs les raisons de ce texte et que les véritables préoccupations de ses auteurs sont très différentes.

M. Willy Dimeglio. Allons bon !

M. Philippe Bassinet. M. le rapporteur a rappelé que c'est l'ordonnance du 16 janvier 1945, publiée au *Journal officiel* de la République française le 17 janvier 1945, qui a jeté les bases du statut actuel de la régie nationale des usines Renault. Avant de détailler ce statut, j'examinerai en quoi il pourrait être aujourd'hui incompatible avec les exigences économiques de concurrence qui s'imposent à toute société industrielle et en quoi la transformation en société anonyme apportera des modifications importantes à l'organisation actuelle de la régie nationale des usines Renault.

Je rappellerai d'abord à ces messieurs de la droite l'article 1^{er} de l'ordonnance du 16 janvier 1945 et le titre du projet de loi qui nous est soumis.

Article 1^{er} de l'ordonnance : « La société anonyme des usines Renault est dissoute. »

Titre du projet de loi n° 1000, dont nous discutons ce matin : « Projet de loi relatif à la transformation de la régie nationale des usines Renault en société anonyme. »

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.

M. Georges Hage. C'est à proprement parler réactionnaire !

M. Philippe Bassinet. Quarante ans après, la boucle est bouclée...

M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme. La guerre est finie !

M. Philippe Bassinet. ... et l'on peut s'interroger 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. Nous en avons déjà parlé au moment de l'examen de la loi de privatisation.

M. Franck Borotra, rapporteur. Ni vous ni vos amis n'êtes les gardiens de l'esprit de la Résistance !

M. Philippe Bassinet. Je comprends que vous soyez gêné, monsieur le rapporteur, mais c'est la réalité ! Le gouvernement de la Libération a nationalisé la société anonyme des usines Renault et ce que vous venez nous proposer aujourd'hui c'est de rétablir cette société anonyme !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous savez bien pourquoi !

M. Willy Dimeglio. Où est le problème ?

M. Franck Borotra, rapporteur. Il a besoin de meubler son temps de parole !

M. Philippe Bassinet. Mes chers collègues les bras m'en tombent ! Si vous revenez sur les réalisations du gouvernement de la Libération...

M. Willy Dimeglio. Expliquez-nous !

M. le président. Monsieur Dimeglio, laissez l'orateur exposer les motifs de l'exception d'irrecevabilité !

M. Philippe Bassinet. ... c'est vraiment préoccupant ! Je sais bien que l'enseignement de l'histoire a présenté, au cours des décennies précédentes, quelques lacunes...

M. Georges Le Bail. Il faut envoyer le rapporteur travailler à la chaîne !

M. Philippe Bassinet. ... mais que vous niez l'œuvre du Conseil national de la Résistance et du gouvernement de la Libération est à proprement parler choquant !

M. Franck Borotra, rapporteur. C'est mauvais !

M. Philippe Bassinet. L'ordonnance que vous venez nous proposer aujourd'hui d'abroger, de remettre en cause...

M. Guy Ducoloné. Monsieur Bassinet, je crois que M. Dimeglio veut vous poser une question !

M. le président. Monsieur Ducoloné, veuillez, je vous prie, laisser M. Bassinet continuer à exposer les motifs de l'exception d'irrecevabilité.

M. Franck Borotra, rapporteur. Tenter de le faire !

M. Georges Hage. Ne commencez pas à perturber le débat, monsieur Ducoloné !

M. le président. Monsieur Bassinet, je vous prie de ne pas vous laisser interrompre !

M. Philippe Bassinet. Merci monsieur le président.

L'ordonnance que vous nous proposez d'abroger, la transformation en société anonyme que vous défendez, ne sont que le premier pas, nous le savons tous...

M. Willy Dimeglio. Il est nul !

M. Philippe Bassinet. ... vers votre objectif plus lointain : la privatisation de la régie nationale des usines Renault.

M. Bernard Schreiner. Ils bradent l'industrie française !

M. Philippe Bassinet. Vous ne pouvez pas encore le proposer aujourd'hui, mais vous faites un premier pas vers ce processus de privatisation. Vous avez d'ailleurs reconnu à la radio il y a quelques mois, monsieur le ministre, tout comme d'autres membres du Gouvernement à un moment ou à un autre, que la régie nationale des usines Renault avait vocation à être privatisée.

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 avions 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. L'ordonnance du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault définissait leur mission. Elle avait été prise par les pouvoirs publics de l'époque en application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance sous l'occupation.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Très juste !

M. Philippe Bassinet. La nationalisation de Renault était certes une sanction envers ses dirigeants - et notamment envers Louis Renault, lequel a eu le bon goût de décéder avant de passer en jugement - qui avaient collaboré avec l'ennemi.

Les pouvoirs publics de l'époque ne limitaient pas la portée de la nationalisation à une sanction, même si celle-ci était une réalité. L'ordonnance avait donné à la nationalisation une dimension importante d'ordre politique, économique et social. Il ne s'agissait pas seulement de sanctionner une situation limitée du passé, il fallait construire l'avenir. L'ordonnance précisait par conséquent : « L'Etat doit donc non seulement veiller à la remise en route rapide des usines Renault, mais encore lui fixer des programmes de fabrication correspondant aux besoins du pays, contrôler l'amélioration progressive de ses moyens de production et des conditions de travail de ses ouvriers, faire aboutir la reconstitution de notre industrie automobile. »

Un autre passage de l'ordonnance résume 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. La société anonyme des usines Renault, devenue régie nationale des usines Renault, doit donc 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 française et équiper ainsi un grand nombre de ménages français. »

La répartition des bénéfices dégagés par la régie nationale des usines Renault est clairement décrite par l'article 11 de l'ordonnance...

M. Willy Dimeglio. Où sont ces bénéfices ?

M. Philippe Bassinet. ... selon lequel : « En fin d'exercice, le solde disponible, après le prélèvement à effectuer pour les amortissements industriels et pour la constitution de réserves est, dans les conditions que fixera une ordonnance ultérieure, réparti par arrêté concerté entre les ministres de la production industrielle, des finances et de l'économie nationale entre le Trésor public, les œuvres sociales de la régie et le personnel. »

La mission sociale de l'entreprise est donc ainsi clairement définie. Il s'agit là d'un point fort qui a longtemps placé la régie nationale des usines Renault en avance sur les autres grands groupes industriels, y compris ceux nationalisés dès 1945.

Pour accomplir ses missions, la régie est d'abord parvenue à une maîtrise complète, industrielle et technologique, et nous savons bien comment, en trente ans, Renault était bien devenu un groupe de dimension internationale. A cette fin, il a utilisé un atout fondamental, la diversification des activités, la construction de ce qui a été appelé à l'époque une véritable filière auto. En effet, la régie nationale des usines Renault, dès sa nationalisation, s'était dotée d'un atout de poids pour un constructeur automobile : la production de biens d'équipement, de machines-outils, pour ses propres besoins. Ensuite, à la pointe de la technologie en matière de moyens de production, Renault s'est rapidement reconstruit et s'est lancé dans la production de masse de véhicules.

Au-delà de ses propres besoins, il a exporté des biens d'équipement aux quatre coins du monde : chez General Motors à Detroit dès 1947, dans les pays de l'Est au cours des années 60, puis partout.

Dans le même temps, on a assisté au développement du centre névralgique de Billancourt mais aussi au développement des secteurs liés à la filière auto, qu'il s'agisse de l'unité du Mans ou des nouveaux sites de production apparus dans les années 50 : Flins, Cléon et Sandouville.

En se dotant de tels moyens, Renault s'est positionné dès les années 60 parmi les leaders de la construction automobile européenne du fait de l'explosion du marché de la voiture individuelle, véritable phénomène de société. Renault a rencontré l'acquiescement des consommateurs. Il a su répondre à la demande populaire en construisant la 4 CV, puis la R 4 dès 1961, et a gravi la hiérarchie mondiale des constructeurs. Cette vocation associée à la diversification des activités a fait de la régie l'un des fleurons de l'industrie française, une entreprise phare.

Renault, c'est tout à la fois la voiture populaire, une réussite technologique incontestable, une activité dans le domaine de la recherche et de l'innovation, mais aussi une présence dans le secteur des biens d'équipement et, à la demande du Gouvernement, dans celui du machinisme agricole. L'entreprise est même intervenue dans le secteur du poids lourd, d'abord avec la Saviem, puis avec la reprise imposée de Berliet et la création de R.V.I.

Faut-il rappeler le caractère d'innovation technologique, dans tous les domaines, des produits de la régie Renault ? C'est inutile car le fait est reconnu. Mais il faut insister sur l'effet d'entraînement, dans la coopération nationale ou internationale, de ces réalisations et de cette capacité d'innovation.

On ne réfléchit pas assez...

M. Franck Borotra, rapporteur. Dites ça pour vous !

M. Henri Cuq. Très bien !

M. Philippe Bassinet. Monsieur le rapporteur, vous n'avez certainement pas assez réfléchi. Sinon, vous ne nous auriez pas proposé d'acquiescer à un projet aussi néfaste pour la régie. Il vous faut donc approfondir votre réflexion.

M. Michel Margnes. Il n'en est pas capable !

M. le président. Poursuivez, monsieur Bassinet, s'il vous plaît !

M. Philippe Bassinet. En 1960, la régie nationale des usines Renault a entrepris de développer sa collaboration avec les entreprises qui constituent aujourd'hui le groupe P.S.A. On a vu se développer une collaboration en ce qui concerne la recherche scientifique et les études qui conditionnent le développement industriel, fondée sur une volonté de rationaliser les investissements, d'améliorer les conditions de production et d'appliquer une politique commune en matière de fournitures et de biens d'équipement.

L'association mise en œuvre dans les années 60 était fondée, sinon sur une « confiance mutuelle totale » - l'expression figurait dans le texte de l'accord -, du moins sur la constatation de bon sens qu'il était indispensable, dans un pays comme le nôtre, de faire collaborer autant que faire se peut les différents constructeurs.

Le développement de la coopération entre Renault et Peugeot, dans les années 60 et 70, 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 même département, qui produit des boîtes de vitesses automatiques et des transmissions et l'entreprise Chausson, spécialisée dans le montage de véhicules utilitaires et le radiateur automobile. Cette dernière a été cédée à Valéo.

Nous devons bien constater, monsieur le ministre - je sais bien qu'à l'époque vous n'étiez pas au Gouvernement, mais vous vous réclamez de formations politiques qui assumaient l'exercice du pouvoir et qui n'ont à aucun moment renié ce qu'elles ont fait ni même leurs erreurs -, que la coopération développée pendant cette décennie a été bénéfique. Elle a pourtant été abandonnée car les ministres de l'industrie de l'époque ont préféré favoriser l'émergence d'un groupe uniquement privé, assurant le regroupement de Peugeot et de Citroën, qui se trouvait dans une situation difficile.

Ceux qui, aujourd'hui, récusent l'intervention de l'Etat dans le domaine économique, se sont tournés vers lui pour lui demander d'apporter 1 milliard de francs et ont ensuite favorisé la reprise de Talbot, héritière de Simca, lorsque Chrysler abandonne ses filiales européennes.

La politique industrielle a donc été modifiée et l'erreur pèse encore aujourd'hui lourdement.

J'en viens à un point qui est parfois le centre de la controverse : le rôle qu'a joué, tout au long de son développement, la Régie nationale en matière de politique d'aménagement du territoire.

Il est vrai, et l'on en retrouve la conséquence à la fin des années 70, que lorsque l'Etat, interventionniste puisqu'il était de droite, imposait à la Régie de s'implanter dans telle ou telle région ou de reprendre telle ou telle activité, sans tenir compte directement des impératifs industriels, mais simplement parce que cela répondait à un besoin social qui était d'ailleurs la conséquence de la politique du gouvernement d'alors, il n'assumait pas sa tâche car il ne donnait pas à la Régie les moyens financiers de jouer ce rôle social.

S'il y a une erreur à relever, au cours de la décennie que je viens d'évoquer, elle n'est pas le fait des dirigeants de la Régie nationale ni celui des travailleurs de l'entreprise mais elle est de la responsabilité du Gouvernement qui, d'un côté, imposait à la Régie nationale des obligations répondant à un objectif social mais d'un autre, la privait, dans le même temps, des moyens nécessaires.

C'est ainsi que l'usine de Douai, lancée en 1970, avait été conçue comme devant contribuer à la reconversion du bassin houiller du Douaisis, et cela a été une réussite. Mais il faut bien reconnaître qu'en l'occurrence l'Etat n'a pas joué son rôle d'actionnaire ni mis à la disposition de la Régie nationale les fonds indispensables.

M. Georges Hage. J'en parlerai cet après-midi, et longuement !

M. Philippe Bassinet. De la même façon, Renault-Automation a installé une petite unité de productive à Denain. Celle-ci n'a jamais connu un grand développement. Elle a même été cédée. Il en est de même, dans la région Lorraine, de l'implantation de la Sovab, à Batilly, qui fabrique aujourd'hui les Renault *Trafic Master*, ou de l'unité ultra-moderne de production de pistons et de pompes à eau et à essence à Thionville : la Société mosellane de mécanique.

Par conséquent, quand on oppose le contribuable aux salariés de Renault, on se rend coupable d'une malversation intellectuelle, si je puis dire : on ne présente pas au contribuable la totalité du dossier, on ne lui rappelle pas qu'on a imposé à l'entreprise des charges et qu'on ne lui a pas donné les moyens indispensables.

Dans le même temps, Renault a satisfait des besoins, et tout d'abord ceux des consommateurs. Dès 1947 a été lancée la 4 CV avec l'objectif de produire des véhicules populaires de qualité. Qui dit véhicules populaires, dit véhicules de grande diffusion. L'opération a connu le large succès que l'on sait.

Faut-il rappeler que le parc national automobile français a explosé au début des années 60 ? Il est passé d'un peu moins de 5 millions de véhicules en 1960 à plus de 8 millions

en 1965. Au cours de cette période, ce sont les ventes de véhicules de petite ou de moyenne cylindrée qui ont progressé le plus vite.

Bien évidemment, je ne vous imposerai pas, mes chers collègues, la lecture des productions annuelles de la Régie nationale des usines Renault, que nous pourrions mettre en parallèle avec les productions des autres groupes français de l'époque, tels que Peugeot et Citroën, et celles des entreprises étrangères qui tentaient de s'implanter sur le marché français. Je rappellerai cependant que l'ordonnance de 1945 a permis de reprendre pleinement non seulement aux besoins de l'économie nationale, mais aussi à ceux des consommateurs.

M. Jean Le Garrec. Assurément !

M. Philippe Bassinet. Enfin, dois-je évoquer - mais peut-être aurais-je dû commencer par là - les personnels, les salariés, les travailleurs, ceux qui ont fait de la Régie nationale des usines Renault l'entreprise performante qu'elle est encore aujourd'hui ?

En 1945, le législateur avait clairement défini le rôle moteur et social de la nationalisation. Il convient néanmoins de préciser que les acquis des travailleurs de la Régie nationale résultent aussi des luttes qu'ils ont menées et qui ont fait jouer à cette entreprise un rôle de tout premier plan dans les conquêtes sociales.

M. Jean-Pierre Reveau. Une reculade !

M. Philippe Bassinet. Le rôle de précurseur qui a été longtemps celui de la Régie, son rôle de laboratoire ont été utiles pour l'ensemble de la collectivité nationale.

En effet, c'est chez Renault que la troisième semaine, puis la quatrième semaine de congés payés ont été mises en place. (*Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Je sais bien qu'il est aujourd'hui de bon ton - il suffit d'entendre l'extrême droite qui s'agite - de se gausser de la prétendue paresse des Français, qui refuseraient de travailler. Que l'on soit conséquent et qu'alors on propose ici de supprimer la cinquième semaine des congés payés, la quatrième, la troisième et - pourquoi pas ? - de revenir à la situation d'avant 1848 !

M. Willy Diméglio. Il délire !

M. Philippe Bassinet. La mensualisation des salaires, les jours de congé supplémentaires en fonction de l'ancienneté, le système des retraites complémentaires, tout cela résulte non seulement de l'ordonnance de 1945, mais aussi de la lutte menée par les travailleurs de la Régie nationale des usines Renault.

Il est bien évident que, sans cette politique sociale hardie, Renault ne serait pas aujourd'hui ce qu'elle est. La valorisation de son potentiel humain a été permise par les conquêtes sociales, associées à la diversification industrielle, à la politique d'innovation et à la politique de recherche. C'est tout cela qui a permis à Renault de devenir un fleuron de l'industrie française !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il ne tiendra pas une heure et demie ! Il sera *knock-out* avant !

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre, vous nous avez affirmé que l'ordonnance de 1945 était aujourd'hui inadéquate, qu'il fallait l'abandonner et que le statut de la Régie devait être transformé en celui de société anonyme.

Mais lorsqu'on examine le statut de la Régie nationale - statut original, je vous l'accorde, puisque Renault est la seule entreprise française à bénéficier du statut d'établissement de caractère industriel -, que constatons-nous ?

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 transformation en société anonyme ne créera pas de personnalité civile ou d'autonomie financière nouvelles.

Quant à l'article 8, il précise : « La Régie nationale des usines Renault est dirigée par un président-directeur général, assisté d'un conseil d'administration et d'un comité central d'entreprise. »

La transformation en société anonyme ne conservera cette disposition puisque vous prévoyez même dans votre projet de loi de garder à la fois le même conseil d'administration et le même président-directeur général.

Article 9 : « La Régie nationale des usines Renault se comporte en matière de gestion financière et comptable suivant les règles couramment en usage dans les sociétés industrielles et commerciales. »

Par votre transformation, monsieur le ministre, il n'y aura à cet égard aucune innovation.

Au même article, je lis : « Le ministre de la production industrielle, le ministre de l'économie nationale et le ministre des finances peuvent, à toute époque, se faire communiquer les documents et pièces intéressant la gestion de la Régie nationale... »

La transformation en société anonyme de la Régie nationale, du moins tant qu'elle restera nationalisée, le permettra. Aucune innovation, là non plus !

Article 12 : « Les ressources financières de la Régie nationale des usines Renault sont assurées par la vente des produits de l'exploitation et par le recours aux moyens usuels de crédits. »

La transformation en société anonyme que vous proposez n'apportera de ce point de vue aucune innovation.

A l'article 12, il est encore précisé que : « La Régie est habilitée à émettre des emprunts dans le public. Ces émissions sont soumises à l'approbation préalable du ministre de la production industrielle, du ministre de l'économie nationale et du ministre des finances. »

Une fois que vous aurez transformé la Régie - mais je crois en fait que vous n'y parviendrez pas - il n'y aura, là encore, aucune innovation !

Article 14 : « La Régie nationale des usines Renault est soumise aux impôts dans les conditions du droit commun. »

Je précise, à l'intention de ceux qui l'ignoraient, que la Régie a non seulement payé ses impôts, mais qu'elle a versé chaque année, comme elle le devait, des dividendes à l'Etat actionnaire.

Par conséquent, la transformation que vous nous proposez n'est absolument pas fondée !

J'en arrive au seul argument qui est le vôtre : l'importance relative des dettes et du capital.

La loi du 2 janvier 1970, dont j'aurai l'occasion de reparler à propos des avancées sociales a prévu en son article 1^{er}, pour des raisons que je n'apprends pas, qu'il est constitué un capital de la Régie dont le montant initial est égal à la valeur comptable du fonds de dotation tel qu'il figure au bilan arrêté à la date du 31 décembre 1986. Ce capital est divisé en actions ou coupures d'actions.

Par conséquent, le capital de la Régie nationale des usines Renault, contrairement à ce que d'aucuns pourraient s'imaginer, existe.

Quelle serait la raison avancée ? On nous dit que la Régie est trop endettée et que, si elle était une société anonyme, elle aurait dû déposer son bilan. Cet argument n'a que l'apparence d'un argument.

M. Franck Borotra, rapporteur. Qui a dit cela ?

M. Philippe Bassinet. Quel gouvernement laisserait la Régie nationale des usines Renault déposer son bilan parce que ses dettes seraient devenues trop élevées ? Les entreprises sidérurgiques Usinor et Sacilor, dont le niveau d'endettement était bien supérieur à celui de la Régie, ont-elles déposé pour autant leur bilan ?

M. Jean-Pierre Schenard. Elles auraient dû !

M. Philippe Bassinet. Et même, monsieur le ministre, si une pratique dévoyée s'est instaurée, qu'est-ce qui, dans l'ordonnance actuelle, autorise un endettement illimité ? Quel sens a, pour un économiste, un tel endettement ?

Nous ne sommes pas en mathématiques, nous ne tendons pas vers l'infini ! Nous savons bien que l'endettement est limité, ne serait-ce que par les moyens d'intervention de l'Etat.

M. Jean Le Garrec et M. Michel Margnea. Exact !

M. Philippe Bassinet. Nous savons aussi que cette situation est le résultat des contraintes imposées à la régie nationale des usines Renault par les gouvernements de droite successifs, et je comprends, monsieur le rapporteur, que cela vous fasse sourire. Mais vous devriez plutôt pleurer !

M. Franck Borotra, rapporteur. Votre propos n'est pas très clair !

M. Philippe Bassinet. L'argument de l'endettement n'est pas un argument.

Mme Véronique Nelertz. C'est évident !

M. Philippe Bassinet. L'autre argument avancé me permettra d'aborder les problèmes de la concurrence et les problèmes liés à la Communauté. Cet argument, qui a encore été évoqué l'autre jour en commission de la production et des échanges, est simpliste : Renault reçoit l'argent du contribuable - sous-entendu à fonds perdu - et, dans le même temps, P.S.A. paie des impôts.

M. Weisenhorn, que je ne vois pas sur ces bancs, s'est fait régulièrement le chantre de cette thèse, qu'il fait alterner dans ses propos, depuis six ans et chaque fois qu'il en a l'occasion, avec les réseaux de chaleur.

Je le rappelle, Renault paie des dividendes à l'Etat actionnaire, Renault paie ses charges sociales, Renault paie ses impôts ! Renault se trouve donc dans la même situation que n'importe quelle entreprise industrielle ! Mais on ne pouvait pas lui demander de jouer son rôle dans la politique d'aménagement du territoire et de reprendre des activités en difficulté sans lui en donner les moyens.

D'autre part, le redressement, dont nous nous félicitons, de la situation du groupe P.S.A. s'est fait, lui aussi, avec des aides de l'Etat, et les entreprises constitutives de P.S.A., à différents moments de leur histoire, ont bénéficié des interventions de l'Etat. J'ai d'ailleurs évoqué le milliard de francs fourni par l'Etat qui a permis le redressement de Citroën, mais je pourrais rappeler également les 2 milliards de francs fournis au groupe P.S.A. au cours de la décennie actuelle.

Il faudra bien, un beau jour, s'expliquer sur le coût social des licenciements. Lorsque P.S.A. licencie, avec la vigueur et dans les conditions inacceptables que l'on connaît, on sait bien que c'est la collectivité publique qui supporte finalement le coût de ces licenciements. Pour être honnête, si l'on évoque les dotations en capital accordées à la Régie nationale des usines Renault, il ne faut pas oublier le coût social des plans de redressement successifs du groupe, dont l'objectif principal était une réduction hâtive, brutale des effectifs.

M. Michel Margnes. Très juste !

M. Philippe Bassinet. Le coût social de ces licenciements est supporté par la collectivité. Et ce n'est pas parce que l'Etat actionnaire a insuffisamment joué son rôle au cours de la décennie 70, qu'il nous faut oublier cette réalité !

Je me suis reporté à un certain nombre d'études qui, toutes, font apparaître à la fin des années 70, en comparaison avec la situation de firmes automobiles qui existaient à l'époque et qui existent encore, que ne sont pas fondés les arguments faciles qui laisseraient accroître que les difficultés financières de Renault sont le simple produit d'une période récente, c'est-à-dire, pour parler clairement, le simple produit de la période des gouvernements dirigés successivement par Pierre Mauroy et Laurent Fabius.

En effet, si l'on examine la couverture des immobilisations, au tout début de 1981, par les capitaux propres, c'est-à-dire ce qui mesure la part de l'actif immobilisé, qu'il s'agisse du mobilier ou de l'immobilier, du matériel ou de l'immatériel, financée donc par des capitaux qui ne génèrent pas de frais financiers, on s'aperçoit que la Régie a la plus faible couverture, en comparaison de Peugeot, de Citroën - à l'époque non encore regroupés dans P.S.A. -, de Volkswagen, de B.M.W., d'Opel, de Ford, de British Leyland, de Fiat, de General Motors, de Chrysler ou de A.M.C. Seul Chrysler, alors en situation difficile, et Fiat, qui ne s'était pas encore redressé, avaient alors un taux de couverture inférieur.

Par conséquent, encore une fois - je parle là des chiffres qui sont au début de l'année 1981 - il ne s'agit pas de la gestion, qui n'a pas encore eu lieu, des gouvernements de

Pierre Mauroy et de Laurent Fabius, il s'agit bien d'une insuffisance de fonds propres, il s'agit bien d'une carence de l'Etat actionnaire, il s'agit bien d'une responsabilité de ceux qui, aujourd'hui, siègent sur les bancs de la droite ou qui sont les héritiers des gouvernements de cette époque. (M. Roger-Gérard Schwartzberg applaudit.)

Dans le même temps, la régie nationale des usines Renault, au début de 1981, a le taux le plus élevé des dettes à moyen et à long terme dans les capitaux permanents, ce qui, bien sûr, en liaison avec le ratio précédent que je viens d'évoquer, signifie un taux d'endettement relativement élevé et pénalisant face à la concurrence. Par conséquent, Renault a accumulé, entre 1970 et 1980, un certain retard en termes d'investissements, ce que confirme d'ailleurs la dégradation des soldes de gestion.

Et ce retard, encore une fois, il n'est pas le fruit de l'ordonnance. Il n'est pas le fruit du statut. Il n'est pas le fruit du personnel. Il n'est même pas le fruit de la direction, qui a certainement commis des erreurs sur la prospective, mais, encore une fois, la carence des gouvernements de droite successifs.

M. Jean Le Garrec. Tout à fait ! Très bien ! Il faut le dire !

M. Willy Dimeglio. Il y a eu des gouvernements de droite et il y a eu des gouvernements de gauche !

M. Philippe Bassinet. Mais, mon cher collègue, les chiffres que je viens de citer sont incontestables.

M. Georges Colombier. Vous n'avez rien compris !

M. Jean Le Garrec. Recommencez, monsieur Bassinet !

M. Philippe Bassinet. Au début de 1981, la situation concernant la régie nationale des usines Renault projetée sur le long terme était déjà mauvaise à cause de votre action ou, plus exactement, de votre inaction.

M. Jean Le Garrec. Voilà ! Très bien ! Expliquez-vous !

M. Franck Borotra, rapporteur. Votre action à vous, ce fut le déficit accumulé. Ce n'est pas mieux !

M. Philippe Bassinet. Mon cher collègue, vous savez bien que, dans le domaine de l'automobile, les décisions portent effet à cinq ans et que, par conséquent, les fruits que nous avons récoltés au cours de la période de la moitié 1981 à 1986 sont le résultat des mesures que vous aviez arrêtées au cours des cinq années précédentes...

M. Franck Borotra, rapporteur. Ça, c'est bien les socialistes !

M. Philippe Bassinet. ...et que le redressement de la régie nationale des usines Renault, dont nous nous félicitons tous et auquel nous assistons aujourd'hui, est le résultat des mesures arrêtées par les gouvernements socialistes. Vous savez bien qu'il ne s'agit pas d'une industrie dans laquelle il suffit d'appuyer sur le bouton pour avoir un résultat immédiat.

Plusieurs députés du groupe socialiste. Très bien !

Mme Véronique Nelertz. Il a raison !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous fuyez vos responsabilités en permanence !

M. Jean Le Garrec. Il faut enfin qu'ils comprennent !

M. Bernard Schreiner. Oui, je pense même qu'il faut, pour cela, recommencer la démonstration.

M. Elle Merty. Il faut nous expliquer, mais vous savez pas le faire !

Mme Véronique Nelertz. Continuez, monsieur Bassinet.

M. Philippe Bassinet. Mais je vais continuer, madame Nelertz, ne craignez rien.

M. Jean Le Garrec. Très bien, prenez votre temps !

M. Philippe Bassinet. J'en ai encore pour un moment. (*M. Bassinet s'interrompt.*)

M. le président. Ne perdez pas trop de temps, monsieur Bassinet, tout de même, s'il vous plaît...

M. Philippe Bassinet. Je vous en prie, monsieur le président !

M. le président. ... parce que je ne peux pas vous laisser longtemps silencieux à la tribune.

M. Philippe Bassinet. Non, non, monsieur le président, je vais poursuivre...

M. Jean Le Garrec. Il faut qu'il réfléchisse !

M. Philippe Bassinet. ... car il s'agit d'un projet important, touchant une entreprise importante...

M. Jean Le Garrec. Même le ministre est ébranlé dans ses convictions.

M. Philippe Bassinet. ... et un coup néfaste serait porté à la Régie nationale, si ce projet de loi devait être adopté.

Par conséquent, il convient de l'abandonner et il conviendra donc de voter l'exception d'irrecevabilité que je suis en train de soutenir.

M. Jean Le Garrec. M. Madelin hésite, même !

M. Willy Dimeglio. On n'a toujours pas compris pourquoi vous proposiez l'exception d'irrecevabilité.

M. Philippe Bassinet. Ah ? Vous allez m'obliger à reprendre tout à zéro, mes chers collègues.

M. Willy Dimeglio. Oui, mais à l'envers. Peut-être on comprendra mieux !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ou alors en retournant les pages !

M. Philippe Bassinet. Le redressement actuel, disais-je, de la régie nationale des usines Renault, le fruit des mesures arrêtées au cours des années précédentes, vous permet aujourd'hui de venir évoquer une éventuelle modification du statut de la régie. Mais ces modalités, qui ne figurent d'ailleurs pas, pour ce qui est de leur part financière, dans l'actuel projet de loi, monsieur le ministre, ou même dans l'exposé des motifs - celui-ci n'a que valeur indicative, mais au moins nous aurions aimé y trouver, parce que cela aurait concrétisé ce qui n'est, pour le moment, que des paroles, la volonté de profiter de cette occasion pour apporter une aide à la régie nationale des usines Renault, en essayant de rattraper pour partie le retard qui a été le vôtre au cours de la décennie 1970 à 1980 - ces modalités financières, disais-je, auraient pu être différentes.

Vous avez évoqué à un certain moment la mise en place d'une holding. Vous choisissez aujourd'hui la transformation en société anonyme. Mais cette procédure juridique, qui apparaissait plus simple, sera plus coûteuse, en fait, pour la régie nationale.

Si nous avons bien compris, parce que cela ne figure pas dans l'exposé des motifs, et vous n'avez pas daigné éclairer la commission, lorsque vous êtes venu devant elle, sur les modalités pratiques - il a donc fallu nous en tenir aux quelques informations qu'a bien voulu nous donner M. le rapporteur, et je l'en remercie, mais quelles que soient ses qualités, il ne saurait parler avec l'autorité qui est la vôtre, monsieur le ministre - si nous avons bien compris, disais-je, en 1987, il était prévu une dotation en capital de 2 milliards pour la régie nationale des usines Renault, et je vous demanderais, monsieur le ministre, de nous confirmer que celle-ci n'est pas versée, non seulement qu'elle n'est pas versée aujourd'hui mais que vous n'avez pas l'intention de la verser, et que vous entendez l'intégrer dans un éventuel apport de créances qui se réaliserait après la transformation en société anonyme. Mais comme la transformation en société anonyme ne sera pas réalisée, cela veut dire que les 2 milliards de francs de dotations prévus en 1987 ne seront pas versés.

M. Willy Dimeglio. M. Bassinet a perdu ses notes. Il ne sait comment faire pour les reclasser. Il pourrait demander cinq minutes de suspension, peut-être.

M. Philippe Bassinet. Non, mon cher collègue, je ne saurais vous imposer une telle rupture dans le débat. Je craindrais que vous ne perdiez une partie de la pertinence de mes arguments.

M. Willy Dimeglio. Qu'un de ses collègues lui fasse parvenir un double de son dossier.

M. Philippe Bassinet. Monsieur le ministre, une deuxième question se pose. Vous avez choisi l'abandon de créances de 12 milliards. Vous auriez pu augmenter le capital. Cela a une conséquence sur le report des déficits fiscaux et il s'agit d'une question extrêmement sérieuse. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous choisissez cet abandon de créances et pas l'augmentation de capital ? L'augmentation de capital aurait vraisemblablement été consacrée, ainsi que l'a indiqué l'actuel président-directeur général, à diminuer l'endettement de l'entreprise. Il n'en reste pas moins que pour ce qui est des reports fiscaux déficitaires, cela n'a pas la même conséquence.

Par conséquent, non seulement, monsieur le ministre, le projet que vous nous proposez est un projet mauvais, est un projet néfaste, mais en plus vous choisissez les solutions techniques qui sont les plus pénalisantes pour l'entreprise. Vous ne versez pas les deux milliards de dotation en capital prévus au titre de 1987. Vous choisissez la formule qui est, sur le plan fiscal, la plus pénalisante pour l'entreprise, et ne venez pas nous dire que cela aurait introduit un facteur de discrimination dans la concurrence entre Renault et le groupe P.S.A. Nous savons bien qu'il n'en est rien.

Il est curieux tout de même que l'on parle longuement du changement de statut de la Régie mais que l'on ne parle jamais de l'avenir même de la Régie, de ses activités à venir, de ce sur quoi seront centrées ses productions et, par conséquent, quel sera le devenir non seulement de cette activité économique mais celui des personnels dont le destin, le sort, est lié à celui de la Régie. Parce que, si l'on parle en terme de filiales, que constatons-nous ? D'une part, que R.V.I. a été restructuré en terme de capital, que celui-ci a été ouvert à un certain nombre de banques, que le machinisme agricole semble voué à un sort comparable, que, après la filialisation, Renault Agriculture se réduit de plus en plus à une peau de chagrin, et que, pour ce qui est des biens d'équipement, c'est-à-dire Renault Automation, non seulement R.M.O. a cessé son activité mais l'on ne voit pas dans ce qui est prévu comment Renault Autcmation pourra assurer son avenir.

Par conséquent, la transformation du statut de régie nationale en société anonyme permettrait à ces filiales d'être privatisées, d'être vendues, d'être cédées. Je sais bien que vous allez me dire que certaines des filiales existantes de la régie nationale des usines Renault ont déjà été cédées, que ce soit Renix, par exemple, ou Ceraver. Il n'en reste pas moins que si cela s'est fait, cela pourra continuer à se faire, non seulement pourra continuer à se faire, mais sera même facilité.

Enfin, la transformation en société anonyme permettrait l'ouverture du capital à un certain nombre de partenaires financiers sur lesquels nous n'avons aucune précision. Nous savons bien que tel est votre souhait. Nous le savons d'autant mieux que l'actuel président-directeur général, recevant une délégation parlementaire, lors d'une visite organisée à Sandouville par la régie nationale des usines Renault, n'a pas caché qu'aux termes du projet, s'il était mené à son terme, ou s'il devait être mené à son terme, d'une part, le capital de la société serait ramené à zéro - comme cela a été fait pour les firmes de la sidérurgie -, d'autre part, interviendrait une augmentation de capital de deux à quatre milliards de francs en deux ans pour répondre à la législation sur les sociétés anonymes ; ce capital pourrait, à hauteur de 49 p. 100, conformément à la loi de privatisation, être ouvert à un ou des partenaires sur lesquels nous n'avons aucune précision.

M. Michel Margnes. C'est grave !

M. Philippe Bassinet. Mais s'agissant d'une entreprise telle que la régie nationale des usines Renault, avec le rôle qui est le sien, l'importance qu'elle a sur le plan industriel, nous ne pouvons pas nous lancer, vous ne pouvez accepter de lancer la représentation nationale dans une telle direction sans lui apporter quelques précisions.

M. Willy Dimeglio. Très bien !...

M. Philippe Bassinet. Nous sommes hostiles à cet actuel projet de loi. Nous le trouvons irrecevable, nous le trouvons mauvais et je le démontrerai, en terminant, en parlant des avancées sociales.

M. Willy Dimeglio. Il vaut mieux ! On n'a rien compris !

M. Philippe Bassinet. En 1970, le Gouvernement de l'époque - le Premier ministre étant M. Jacques Chaban-Delmas et le président de la République, M. Pompidou -, pour faire face aux premières difficultés qui, à terme, allaient conduire la droite à perdre le pouvoir, avait sorti un gadget, l'actionariat ouvrier, la participation ouvrière.

M. Bernard Schreiner. Ah oui !

M. Michel Margnès. Parlons-en !

M. Philippe Bassinet. Il s'agissait de donner quelques gages à ceux qui se réclamaient d'une fidélité ou d'une filiation gaulliste. Il est plaisant de voir aujourd'hui le mouvement Solidarité-participation, pour lequel je n'ai aucune sympathie politique, venir, lui aussi, protester contre l'actuel projet de loi et, en particulier dénoncer son article 6.

Mais surtout, lorsqu'on se reporte aux débats de 1970 et, en particulier, à l'excellente intervention de notre regretté collègue Bouilloche, je dirai combien étaient prémonitoires les propos qu'il tenait à l'époque. Déjà, il démontrait que l'existence de la Régie nationale des usines Renault était insupportable pour la droite. Dans le même temps, non seulement il affirmait, mais il démontrait ce qui est devenu la réalité, à savoir que la participation, présentée comme la grande conquête sociale de la décennie à venir, allait non seulement se révéler un échec, mais même être abandonnée par ceux qui étaient les promoteurs de cette idée.

S'il est vrai que 4 p. 100 du capital constitué en 1970 ont été distribués au personnel de la Régie nationale des usines Renault, nous devons constater aujourd'hui, en 1987, qu'une part de 0, 41 p. 100 de ce capital est actuellement détenue par le même personnel. Par conséquent, il y a eu là une escroquerie morale, il y eu là un abus. On a trompé, ou cherché à tromper, parce qu'ils ne l'ont pas été longtemps, et à abuser les travailleurs et le personnel de la Régie nationale des usines Renault.

Alors, monsieur le ministre, lorsque vous venez nous dire que la transformation en société anonyme qui permettrait d'ouvrir 10 p. 100 du capital aux travailleurs de la Régie nationale des usines Renault serait une grande conquête sociale, je dis que s'il devait en être ainsi, cela se traduirait par le même échec qu'a été la loi de 1970 sur la participation.

M. Willy Diméglio. Pourquoi vous ne l'avez pas fait ?

M. Philippe Bassinet. Donc, monsieur le ministre, la Régie nationale des usines Renault est une société comme les autres.

Alors, « inadéquation du statut actuel » ? Je vous l'ai montré, et M. le rapporteur l'a dit, parce que, se tournant vers le passé et, par conséquent, refaisant l'historique - les faits sont les faits -, il a bien été forcé de le constater, le statut actuel, issu de l'ordonnance de 1945, a pleinement permis à la Régie nationale des usines Renault de remplir son rôle, et s'il y a aujourd'hui une situation difficile, cela est, encore une fois, le résultat des interventions pesantes, maladroitement et non accompagnées des moyens nécessaires, c'est le résultat des interventions, disais-je, des gouvernements successifs sur la Régie nationale des usines Renault.

Mais la transformation en société anonyme, monsieur Madelin, vous le savez bien, permettra à un gouvernement interventionniste, et tous les gouvernements de droite le sont, derrière des discours libéraux, de faire subir à la Régie actuelle les mêmes contraintes, et la mettra dans le même état de dépendance. Par conséquent, Régie nationale des usines Renault ou société anonyme des usines Renault, un gouvernement de droite aura le même comportement vis-à-vis de l'entreprise. Ce qui est en cause, c'est autre chose. Ce qui est en cause, c'est tout à la fois la volonté appuyée, proclamée haut et fort par les dirigeants de P.S.A., de mettre dans la situation la plus difficile qui soit la Régie nationale des usines Renault - si c'est cela qu'on appelle la concurrence loyale ! - mais c'est aussi la volonté de préparer la privatisation.

Monsieur le ministre, vous l'avez dit l'autre jour, la privatisation n'est pas à l'ordre du jour parce que qui voudrait de la Régie nationale des usines Renault dans la situation où elle se trouve ? Tout d'abord, je vous répondrai que si la Régie nationale était dans une situation aussi catastrophique, nous ne serions pas réunis ici ce matin pour en débattre. Vous savez bien qu'il n'en est rien. Vous même, le 1^{er} juin 1986, vous expliquiez à la radio que, le moment

venu, il faudrait forcément que des partenaires privés s'intéressent à la Régie Renault. M. Michel Noir s'était déclaré favorable à une dénationalisation après redressement. Par conséquent, vous venez de loin...

M. Jean Le Gerrec. De très loin !

M. Philippe Bassinet. ... et vous traduisez aujourd'hui, avec votre projet de loi, des préoccupations qui sont anciennes.

Vous ne supportez pas l'existence de sociétés nationales ou de sociétés nationalisées. Ce qui est en cause, aujourd'hui, c'est l'existence même de ces sociétés nationales et nationalisées. Que l'on ne vienne pas nous dire que, parce qu'il y a des difficultés à la Régie nationale des usines Renault, cela est insupportable parce que cela nécessite de faire appel par trop à la puissance publique, à l'argent public, que sais-je ?

Comment s'est redressée Fiat, sinon avec la Casa d'integrazione, c'est-à-dire avec de l'argent public ? Comment s'est redressée S.E.A.T., l'entreprise espagnole, sinon avec un apport d'argent du gouvernement espagnol ? Comment British Leyland se redresse-t-elle, sinon avec un apport d'argent du gouvernement britannique ? Et Chrysler, aux Etats-Unis ? Son redressement a-t-il été le seul fait de sa volonté, ou des moyens mis à disposition par les dirigeants de l'entreprise ou par ses actionnaires ? Vous savez bien qu'il n'en est rien ! A un moment ou à un autre, tous les groupes automobiles européens ont connu des difficultés, ont connu une crise. Même si la crise de la Régie nationale des usines Renault est venue plus tardivement que chez ses autres concurrents européens, il n'en reste pas moins qu'ils ont tous connu une crise et que, pour supporter cette crise, à un moment ou à un autre, ils ont tous eu besoin d'un apport, d'une aide et de la solidarité nationale exprimée par une intervention de l'Etat.

Par conséquent, pour toutes ces raisons et parce que ce qui est derrière cette transformation est bien plus grave que le contenu du projet de loi, le groupe socialiste vous demande d'accepter l'exception d'irrecevabilité que j'ai eu l'honneur de défendre et vous demande, par conséquent, de rejeter, de renvoyer aux calendes, aux oubliettes dont il n'aura jamais dû sortir, l'actuel projet que vient défendre ce matin devant nous M. le ministre de l'industrie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Monsieur Ducloné, vous êtes inscrit pour intervenir contre l'exception d'irrecevabilité. Si vous ne devez pas dépasser les deux heures que vous avez demandées, je vais vous donner la parole.

M. Guy Ducloné. Je resterai dans cette limite.

M. le président. Donc, nous pourrions lever la séance vers treize heures.

M. Guy Ducloné. Treize heures, treize heures dix !

M. le président. La parole est à M. Guy Ducloné, inscrit contre l'exception d'irrecevabilité.

M. Guy Ducloné. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, être inscrit contre l'exception d'irrecevabilité ne signifie pas, bien entendu, une approbation du projet déposé par le Gouvernement.

M. Henri Cuq. Quelle surprise !

M. Guy Ducloné. Mieux même, mais je ne vous l'apprendrai pas, nous sommes, comme nous l'avons rappelé à différentes reprises au cours de ces derniers jours, pour le retrait de ce texte. Je ne désespère pas, monsieur le ministre, de vous en convaincre.

C'est d'ailleurs ce que, le 26 novembre dernier, le président du groupe communiste, André Lajoinie, demandait par une lettre adressée au Premier ministre. Je ne vous lirai pas toute cette lettre pour ne pas faire perdre de temps à l'Assemblée et pour rester dans les temps que le président m'a demandé de respecter.

M. Willy Diméglio. Très bien !

M. Guy Ducloné. Il écrivait notamment : « Ce projet de loi prépare la privatisation d'une entreprise nationalisée qui, depuis 1945, a contribué avec dynamisme à la reconstruction nationale et au progrès social ainsi qu'au développement économique de la France. »

Prétextant des charges que les gouvernements successifs ont fait peser sur la régie, le projet tend à déposséder la nation d'un instrument indispensable à son indépendance. Il détruit la filière automobile française dans la perspective du marché unique européen de 1992. »

Un peu plus loin, la lettre poursuivait : « Les missions de Renault définies par l'ordonnance de nationalisation de 1945 demeurent pleinement valides. Renault, entreprise nationale, avec ses travailleurs, doit agir aujourd'hui pour enrayer le déclin de l'économie française, pour reconquérir le marché intérieur de l'automobile, développer la coopération avec d'autres entreprises françaises et continuer de faire progresser les libertés et les droits sociaux. »

Aucune réponse n'a été donnée par M. le Premier ministre à la lettre du président de mon groupe. C'est ce qui va donc obliger les députés communistes au cours de cette journée à vous expliquer nos motifs plus en détail.

Pourtant, je l'annonçais jeudi dans un rappel au règlement, cela est intéressant monsieur le ministre, la majorité absolue des salariés demande elle aussi ce retrait. Je ne veux pas vous donner une nouvelle fois en détail les résultats de cette consultation, ils figurent déjà au *Journal officiel*. Le procès verbal expose que 51 p. 100 des inscrits - et tous n'ont pu être touchés - et 93,18 p. 100 des votants se sont prononcés en ce sens et indique : « Les salariés, dans leur grande masse, rejettent le projet de loi et demandent au Parlement, au Gouvernement ainsi qu'au Président de la République de prendre en compte l'avis de ceux qui ont fait l'entreprise nationale, à savoir le personnel. »

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, monsieur le rapporteur, je souhaite présenter une remarque sur le fait que vous avez indiqué, il y a quelques instants, que la commission avait « bien travaillé ». Vous avez en effet refusé, avec la majorité de la commission, d'entendre tant le président-directeur général de la régie, que ceux auxquels l'ordonnance de 1945 confie le soin de l'assister dans la direction de l'entreprise, c'est-à-dire les représentants des ouvriers au sein du conseil d'administration de la Régie, ou encore le secrétaire du comité d'entreprise. Avec ce refus vous avez faussé le débat.

Certes vous me répondez que vous avez entendu le président-directeur général. Mais pourquoi pas les autres ? Et pourquoi avoir refusé que la commission entende ceux qui ont des opinions divergentes concernant l'avenir et le statut de la régie Renault ?

M. Franck Borotra, rapporteur. Monsieur Ducloné, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Guy Ducloné. Je vous en prie, monsieur le rapporteur.

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

M. Franck Borotra, rapporteur. J'ai souhaité recevoir tous les syndicats de la Régie. La plupart sont venus et ont accepté le dialogue. Je vais cependant vous faire remarquer que le seul syndicat qui ait refusé de venir dialoguer avec le rapporteur a été la C.G.T.

M. Guy Ducloné. Vous ne semblez pas m'avoir compris, monsieur le rapporteur.

Je vous ai dit qu'il était du devoir de la commission, et pas seulement du rapporteur, de les entendre. Une chose est que le rapporteur voie les intéressés pour préparer son rapport, une autre est que vos collègues membres de la commission de la production et des échanges puissent eux aussi les entendre. En effet ils auraient pu, aux uns comme aux autres, poser des questions différentes de celles que vous avez posées, d'autant qu'ils auraient eu devant eux des hommes et des femmes exerçant des fonctions précises à la régie Renault et pouvant avoir une approche différente de la vôtre pour poser des questions. C'est cela la démocratie.

Excusez-moi, je ne voulais pas vous donner un cours.

M. Franck Borotra, rapporteur. En matière de démocratie, ce serait difficile !

M. Guy Ducloné. Monsieur le ministre, vous avez demandé aux députés communistes de retirer leurs amendements. Vous et nous sommes demandeurs puisque nous voulons - et nous le demandons avec insistance - le retrait du texte. Nous sommes donc à égalité.

D'ailleurs vous vous trompez quand vous dites que certains de nos amendements sont de simples moyens de retardement. Pour le savoir encore faudrait-il en débattre afin que vous ayez l'occasion de nous convaincre de l'inutilité de chaque amendement. En tout cas je puis vous assurer qu'aucun de nos amendements n'est comparable à certains de ceux qui ont été présentés sous la précédente législature.

M. Georges Hage. C'est exact !

M. Bernard Schreiner. Eh oui !

M. Guy Ducloné. Ainsi, nous n'avons pas d'amendement cocotier !

Pour nos collègues qui ne siégeaient pas parmi nous à l'époque, je précise que ce n'est pas l'actuel ministre de l'industrie qui l'avait déposé.

M. Bernard Schreiner. L'auteur était M. Toubon !

M. Georges Hage. Si ce n'est lui, c'est donc son frère... ou son cousin !

M. Guy Ducloné. C'était son compère, M. Toubon.

M. Bernard Schreiner. Exact !

M. Guy Ducloné. Nous discutons pourtant d'un sujet important : la nationalisation d'un certain nombre d'entreprises.

Tout le monde connaît le sens d'un amendement cocotier. On fait monter les intéressés en haut du cocotier ; on secoue : ceux qui tombent sont fichus, les autres poursuivent.

Cela était d'ailleurs tellement gros que son auteur l'a retiré avant qu'il ne soit appelé en séance ; mais le texte en avait bel et bien été enregistré.

C'est donc au vu de cette situation que les députés communistes se sont inscrits contre l'irrecevabilité.

Nous voulions ainsi, à défaut du retrait de ce texte, être à même de démontrer la machination patronale et gouvernementale contre la régie Renault, contre l'ordonnance de 1945 et, au bout du compte, contre l'industrie automobile française.

J'ajoute qu'il n'était pas possible d'admettre sans réagir, dans ce débat tel qu'il s'engage et dont on ignore combien de temps il va durer, que seuls s'expriment, dès le début, ceux qui, à des degrés divers et à des moments différents, portent la responsabilité des difficultés réelles que connaît Renault. Ce sont, en effet, ces difficultés dont prend prétexte le Gouvernement pour détruire le statut juridique de la Régie afin de préparer - disons-le avec force, et j'y reviendrai - sa privatisation et peut-être même, à un certain moment, son dépôt de bilan.

Il n'était pas possible, donc, que la voix des députés communistes ne se fit pas entendre alors qu'ils sont depuis toujours et avec constance des défenseurs acharnés de Renault, de ses travailleurs, de sa production dans toute sa diversité. Il est nécessaire de combattre résolument ce projet, d'en dénoncer le mécanisme, lequel, en partant de la création d'une société anonyme, conduit à privatiser à terme Renault pour affaiblir la part française dans la production automobile. Ce procès doit être mené avec vigueur. Tout au long de ce débat, les députés communistes vont s'y efforcer.

Il n'en est pas moins indispensable de rappeler, dès le début de cette intervention, les orientations que les gouvernements socialistes ont imposées à Renault, l'incitant à l'aventure américaine, poussant à la transplantation d'unités françaises à l'étranger, en Espagne notamment, en utilisant les unités de production non pour ouvrir le marché local, mais comme un moyen pour la réimportation en France. Vous connaissez les chiffres beaucoup mieux que moi, aujourd'hui, monsieur le ministre : sur le marché espagnol, Renault a reculé parce qu'un certain nombre de voitures ont été réimportées en France. Il ne lui est donc plus possible de servir la clientèle, mais, dans le même temps, on a liquidé des salariés dans les usines de la régie Renault de notre pays.

M. Willy Diméglio. Où est M. Bassinet ?

M. Guy Ducloné. C'est vers 1983-1984, en effet, que furent limitée la gamme des véhicules et réduite la production, ce qui a fait sans cesse reculer la Régie tant sur le marché français qu'au niveau des exportations.

Pour être complète, la démonstration ne doit donc pas porter seulement sur le projet de loi, mais s'étendre à la politique automobile catastrophique menée par les gouverne-

ments au cours des dernières décennies. A dire vrai, le propos doit même remonter plus loin encore, c'est-à-dire à la nationalisation de Renault, car c'est de l'ordonnance de 1945 que tout part et c'est à elle que tout ramène : l'ordonnance 45-68 du 16 janvier 1945 portant nationalisation des Usines Renault, qui deviennent alors la Régie nationale des usines Renault et voit ses missions définies.

Cette ordonnance prise par le pouvoir de l'époque est, en fait, l'application des orientations définies par le Conseil national de la Résistance sous l'Occupation. La nationalisation de Renault était d'abord une sanction envers les dirigeants de l'entreprise, notamment Louis Renault, qui avaient collaboré avec l'ennemi. Mais l'ordonnance prise par le gouvernement provisoire du général de Gaulle ne limitait pas la portée de la nationalisation à cette sanction. Elle lui donnait une dimension importante d'ordre politique, économique et social.

Il 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, 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.

Un autre passage de l'ordonnance résume bien les missions économique et sociale 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. »

La Société anonyme des usines Renault devenue la Régie nationale des usines Renault est donc appelée à contribuer à l'effort de reconstruction du pays, à le doter d'une industrie automobile puissante, à remplir son rôle social par l'amélioration des conditions d'existence de la classe ouvrière, à assurer la production et la commercialisation en grande série de la voiture populaire et à équiper ainsi un grand nombre de ménages français. Le modèle qui illustre parfaitement cette stratégie, c'est la 4 CV dont la fabrication est lancée dès la Libération, sur le site de Billancourt.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, cette énumération est destinée à montrer que ce qui était possible dans un moment où la régie Renault était dans une situation difficile, après la guerre et les combats de la Libération, l'est encore aujourd'hui. Le statut actuel lui permet de sortir des difficultés et de redonner à notre pays son industrie automobile Renault, telle qu'elle existait, j'y reviendrai.

Sans doute convient-il d'utiliser d'autres méthodes.

De plus, la mission sociale est, dans ce qui a été décidé, 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 nationalisés dès 1945. C'est peu dire d'affirmer que Renault, ses ouvriers, ses employés, ses techniciens et ingénieurs, ses cadres ont totalement rempli ces missions s'agissant de la maîtrise industrielle et technologique.

Renault, en trente ans, est devenu un groupe de dimension internationale. Pour y parvenir, la marque a utilisé un atout fondamental : la diversification des activités et la construction d'une véritable filière auto.

La Régie nationale, dès sa nationalisation, s'est dotée d'un atout de poids pour un constructeur automobile : la production des biens d'équipement de machines-outils pour ses propres besoins - aujourd'hui on l'a liquidée ou on termine de la liquider - : ce sont les premières machines de fabrication, les machines transfert, souvent conçues dans la clandestinité par des ingénieurs avant 1944. Etant ainsi à la pointe de la technologie en matière de production, Renault s'est rapidement reconstruite et s'est lancée dans la production, certes de masse, monsieur le rapporteur, de véhicules, mais aussi en volume. Si l'on avait respecté les règles mêmes qui doivent jouer entre actionnaires et sociétés, il n'y aurait pas eu l'endettement, dont les uns et les autres nous reparlent à longueur d'antenne.

Au-delà même de ses propres besoins, Renault a exporté des biens d'équipement aux quatre coins du monde : chez General Motors, à Détroit, capitale mondiale de l'automobile en 1947, mais aussi, dans les années soixante, vers les pays socialistes ; ce furent notamment les premiers contrats avec Moskywitch en U.R.S.S. A partir du centre névralgique de Billancourt qui assurait la production de la 4 CV, mais aussi de moteurs qu'on ne fabrique plus, de machines-outils connues sous le nom de R.M.O. et de l'importante unité du Mans, dans le secteur auto-fonderie et la peinture ; d'autre part, de nouveaux sites de production se sont développés : Flins, Cléon, Sandouville dès les années cinquante.

En se dotant de tels moyens, Renault s'est imposée dans les années soixante parmi les principaux constructeurs automobiles européens, avec l'explosion du marché et la voiture devenue un véritable phénomène de société. C'est parce que Renault était fondamentalement un producteur de véhicules populaires de qualité - j'ai parlé de la 4 CV ajoutons-y la R4, plutôt la 4 L, dès 1961 - qu'elle a gravi la hiérarchie mondiale des constructeurs. Cette vocation, associée à la diversification des activités, a fait de Renault, un des fleurons de l'industrie française, une industrie phare et pas seulement pour sa vitrine sociale.

L'innovation technologique, dans tous les domaines, caractérise, sur cette période, l'ensemble des produits de la régie. De plus, la maîtrise industrielle et technologique qui a contribué au développement de Renault depuis 1945 a eu un effet d'entraînement pour le développement des coopérations nationales et internationales mutuellement avantageuses.

La régie Renault, groupe industriel, disposant d'une base nationale solide, diversifiée, a pu développer des coopérations mutuellement avantageuses vers l'étranger. A l'échelle internationale, dans les années 1960-1970, le groupe Renault a pu développer cette politique.

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

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

Au cours de cette période, le groupe Renault s'est implanté dans de nombreux pays du tiers monde pour y développer une présence commerciale, mais également industrielle. C'est le cas en Amérique latine, avec l'Argentine, la Colombie, le Mexique, vers l'Afrique, dans le Maghreb comme en Afrique noire, une coopération aussi avec les pays socialistes, en U.R.S.S., en R.D.A., en Roumanie. Il s'agit souvent, dans ce cas, de livraisons d'usines clefs en mains où l'atout Bien d'équipement est déterminant et indique clairement l'importance d'une maîtrise complète de leur fabrication par les constructeurs automobiles.

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

Dans cette période où le Gouvernement, les partis et les groupes de la droite, la propagande des médias, tentent, aujourd'hui, d'opposer Renault aux contribuables, on ne peut oublier qu'alors Renault, entreprise nationalisée, fut sollicitée pour la reconversion de bassins industriels et d'emplois en crise, ou le développement industriel de régions jusque là laissées à l'abandon. Les quelques exemples que je veux donner - mais mon ami Georges Hage y reviendra au cours de son intervention - peuvent illustrer mes propos. C'est le cas de la région lorraine, durement touchée par la casse de la sidérurgie, celui du Nord - Pas-de-Calais, avec l'usine de Renault à Douai, lancée en 1970 et conçue comme devant contribuer à la reconversion du bassin houiller du Douaisis.

De plus, ajoutons que Renault a pleinement su remplir sa mission de satisfaction des besoins des consommateurs en produisant, dès 1947, ses véhicules populaires dits véhicules de grande diffusion, nécessitant cette production de masse

dont je parlais tout à l'heure, avec des moyens industriels importants pour assurer les cadences nécessaires et disposer d'un savoir-faire industriel et technologique important.

Dois-je rappeler encore, sur ce plan, que c'est à l'époque qu'ont été mis en place les premiers robots. On n'en fabrique plus aujourd'hui ; on les a aussi liquidés, ce qui veut dire que pour notre industrie, là où nous avons besoin de robots dans un temps où la robotique se développe, il nous faut acheter, faire venir de l'étranger des robots que nous fabriquons déjà à la régie nationale des usines Renault.

C'est dans cette période encore que Renault s'est installé en tête du marché national par le volume de véhicules vendus, position que le constructeur nationalisé a maintenue jusqu'en 1984, grâce au remarquable effet d'entraînement que constitue le véhicule populaire. La sortie de la R5 dès 1972, qui reste encore, et depuis longtemps, la voiture la plus vendue en France s'inscrit dans la même logique. Il est fort regrettable que la stratégie de la régie ait éloigné celle-ci de la construction d'une petite voiture remplaçant la 4L. Les études ont pourtant été menées à leur terme. Il a fallu que des retraités et des salariés de la régie aient mis au point le modèle appelé « Neutral », anagramme de Renault, pour mettre au grand jour l'insuffisance coupable dans ce domaine de la direction. Mais n'est-ce pas d'ailleurs cela notamment - il y a bien d'autres choses - qui a fait désigner des militants syndicaux de la C.G.T. et les communistes comme des cibles de la répression ? Là encore, j'aurai l'occasion d'y revenir.

Sur le plan social, la réussite de Renault n'est pas moins éclatante. Prenant appui sur la volonté du législateur de 1945, des luttes des travailleurs de la régie ont entraîné de nombreux acquis qui ont fait jouer à Renault un rôle de tout premier plan dans la vie sociale du pays. Les luttes des travailleurs ont permis des conquêtes sociales importantes souvent étendues par la suite à d'autres entreprises ou d'autres secteurs d'activité. Pardonnez-moi de le répéter, mais il est préférable de le dire plutôt deux fois qu'une, ce sont la troisième, puis la quatrième semaine de congés payés, la mensualisation des salaires, les jours de congés supplémentaires en fonction de l'ancienneté, le système de retraite complémentaire. Retenons que les grandes grèves d'O.S. des années soixante-dix sont à l'origine des augmentations de salaires et de la défense du pouvoir d'achat, des droits syndicaux... d'une certaine démocratie dans l'entreprise.

Il convient, sur ce dernier point, de comparer la situation chez Renault dans les années 1960-1970 et celle chez Peugeot, Citroën ou Talbot-Simca. Pour ce qui est de la situation actuelle, nous y reviendrons et c'est pour remettre aussi cela en cause que votre projet a été déposé.

La liste des acquis gagnés de haute lutte n'est pas exhaustive, mais elle est significative du rôle moteur joué jusqu'en 1984 - et je souhaite très fort qu'elle reprenne ce rôle. La politique sociale chez Renault 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 quatre-vingt. C'est bien la valorisation de son potentiel humain par des conquêtes sociales associées à une diversification industrielle poussée qui ont permis à Renault de devenir, en trente ans, un des fleurons de l'industrie française. Malheureusement, et en dépit des avertissements lancés par les travailleurs de Renault et par nous-mêmes, les retournements stratégiques des années quatre-vingt, ont conduit Renault au recul. L'accomplissement des missions définies à la Libération pour Renault a été tenu globalement jusqu'à la fin des années soixante-dix : constitution d'un groupe industriel diversifié de dimension internationale, à partir d'une base nationale solide et d'une politique sociale en pointe par rapport à d'autres secteurs d'activités ou d'autres entreprises.

Je n'ai pas l'intention de faire un rappel détaillé des orientations stratégiques mises en œuvre depuis la fin des années soixante-dix chez Renault. Cependant, pour comprendre le changement de statut envisagé, il n'est pas inutile de rappeler les caractéristiques principales de la politique suivie chez Renault depuis 1979-1980, même si c'est de façon schématique.

La période 1979-1984 est caractérisée par l'aventure américaine, avec l'engagement dans American Motors Corporation dès 1979, puis dans Mack Trucks de Renault Véhicules Industriels. Le coût de l'opération A.M.C., coût de la prise de contrôle de l'entreprise, les investissements réalisés, la

situation de Remex qui était l'usine mexicaine de mécanique liée à l'aventure américaine, plus les déficits accumulés depuis 1982 dans cette aventure, représentent près de 30 milliards de francs. Il faut bien que cela soit dit. Cet engagement s'est traduit par une ponction sans précédent des ressources du groupe et de la régie nationale des usines Renault et un retrait de Renault des autres zones géographiques comme l'Amérique du Sud ou l'Afrique.

Longtemps seul comme parti, avec le seul syndicat C.G.T., nous avons crié casse-cou aux tenants de l'aventure américaine. Nous avons le privilège, certes, mais il est amer, d'avoir vu ceux qui, à l'époque, nous taxaient de passivité et d'ignorance économique, s'être rendus à nos arguments. Il est bien tard ! On s'est retiré bien tard de cette aventure, mais les conséquences sont bien lourdes, et encore pour quelque temps, pour la régie Renault.

C'est de cette période que date le rapport Dalle présenté en 1983. Ce rapport demandé par le Président de la République au président-directeur général de Lorient constitue le grand point de rupture stratégique. C'est de lui que s'inspireront Georges Besse, dès son arrivée à la régie, au mois de janvier 1985, puis Raymond Lévy.

Le rapport Dalle contient d'abord un constat sur la situation de l'industrie automobile française de 1980 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, déficit d'exploitation, endettement accru, remise en cause des investissements et retard dans le renouvellement des gammes.

A partir de ce constat, le rapport Dalle 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 seraient reprises par le Gouvernement et serviraient 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, toujours d'après M. Dalle, il fallait prévoir des réductions d'effectifs massives : 54 000 personnes jusqu'en 1988. Nous sommes en train d'assister à l'application systématique de ce plan chez les constructeurs automobiles et dans leurs filiales.

A ce chiffre devraient également s'ajouter 20 000 emplois menacés ou perdus chez les équipementiers.

Le rapport Dalle prévoyait des mesures sociales, certes dites douces - préretraite, retour au pays, départ volontaire - mais rien sur la réduction du temps de travail, rien sur la formation ou sur l'apprentissage des nouvelles techniques.

Etaient également prévus des congés de formation-reconversion, véritables licenciements pris en charge pour leur financement par l'Etat.

Il s'agissait, en fait, d'adapter l'industrie automobile française au modèle japonais : recentrage sur l'auto, soustraction très développée, critère de performances global, consensus social, acceptation des licenciements.

J'y ajouterai même ceci : un de nos collègues qui s'est rendu récemment au Japon racontait que les ouvriers de ce pays n'ont pris qu'une semaine de congés cette année, ce qui a fait dire à un ouvrier de Renault : « Au Japon, ils sont quand même en avance parce qu'ils commencent par la cinquième semaine ! »

M. Jean-Pierre Schenardi. C'est drôle !

M. Guy Ducoloné. Ce n'est peut-être pas très drôle, mais c'est significatif de ce qu'on veut imposer en France aux salariés, et c'est contre cela que nous luttons ! C'est de cela que nous ne voulons pas pour la France ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

En définitive, s'il y a une industrie, en France, ce ne doit pas être pour accumuler des profits pour quelques-uns, profits qui sont placés sur les marchés financiers...

M. Jean-Pierre Schenardi. De quels profits parlez-vous ? Il n'y a pas eu de profits chez Renault !

M. Guy Ducoloné. ... mais pour donner à notre pays une grande industrie nationale ayant le plus grand rayonnement sur le plan international. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.* - *Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*.)

M. Jean-Pierre Schenardi. Grâce aux étrangers que nous employons !

M. Guy Ducoloné. Je comprends que l'extrême droite, avec ses théories racistes, xénophobes, et j'ajouterais d'un nationalisme étroit, veuille nous ratatiner dans nos petites frontières, mais nous, nous voulons au contraire le rayonnement de la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Jean-Pierre Schenard. Jusqu'en Sibérie !

M. Guy Ducoloné. Le rappel de ce rapport Dalle devait être fait pour indiquer que le projet de loi relève d'une logique qui dépasse le Gouvernement...

M. Jean-Pierre Schenard. Et les Vietnamiens, ils ont des congés payés ?

M. Guy Ducoloné. Ça suffit, vous allez me faire perdre du temps !

Le rappel de ce rapport Dalle devait être fait pour indiquer que le projet de loi relève d'une logique qui dépasse le Gouvernement actuel, certes, mais, ajoutons-le, dont le gouvernement, et le ministre en tête, est pleinement solidaire et responsable.

Ce rapport fixait donc les orientations précises que les gouvernements se sont chargés de reprendre pour les mettre en œuvre chez Renault, de 1984 à 1987.

Alors que l'exercice 1984 fait apparaître pour la régie 11,324 milliards de francs de déficit, on a fait appel à Georges Besse. Le nouveau P.-D.G., qui prend ses fonctions en janvier 1985, annonce la nouvelle stratégie, dont le but est de rétablir l'équilibre des comptes et d'accroître la rentabilité.

Georges Besse déclare ainsi : « Fin 1987, les pertes seront épongées. » Pour ce faire, il se fixait des objectifs limités de pénétration pour Renault, aussi bien sur le marché national qu'en Europe, les marchés les plus importants de la marque.

La priorité n'est donc plus accordée au volume, mais aux marges. D'après la direction - et le rapporteur nous indiquait que c'était sa position - il faut les maximiser, quitte à vendre moins de voitures.

Une telle orientation se traduit concrètement, sur le marché national, par un champ laissé 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...

M. Bernard Deschamps. Scandaleux !

M. Guy Ducoloné. ...celles de la péninsule Ibérique en particulier, Fasa et Renault portugaise.

En 1986, 146 000 véhicules ont été réimportés en France, et j'ai indiqué tout à l'heure tout ce que cela pouvait avoir de néfaste pour nous-mêmes, certes, pour notre industrie, pour nos ouvriers, mais aussi sur le marché de la péninsule Ibérique.

M. Bernard Deschamps. Voilà les bienfaits du Marché commun !

M. Guy Ducoloné. Cela représentait 22,5 p. 100, un cinquième des immatriculations Renault.

Pour augmenter ses marges, Renault n'hésite pas à vendre plus cher : 6,5 p. 100 d'augmentation des tarifs en 1985, 4,5 p. 100 à la fin octobre 1986.

Les véhicules chers, avec de nombreuses options, sont favorisés, tandis qu'on abandonne, dès le mois de juin 1985, les projets concernant le petit véhicule populaire connu sous le nom de code X 45.

Pour parvenir à l'objectif d'équilibre financier au plus vite, la direction a également agi au niveau de la production, et donc de l'emploi. Pour baisser 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.

Ce plan s'accompagne de 21 000 suppressions d'emplois en deux ans et de la baisse du pouvoir d'achat des salariés.

M. Bernard Deschamps. Bradage !

M. Guy Ducoloné. On constate donc par une simple observation de l'évolution du groupe Renault et de la régie, en particulier depuis 1984, que la politique mise en œuvre

pour l'entreprise nationale tourne radicalement le dos aux missions définies en 1945 par les pouvoirs publics de l'époque et par l'ordonnance signée par le général de Gaulle.

Le changement de statut invoqué aujourd'hui s'inscrit dans la continuité des orientations en cours. C'est contre ce tournant, contre ses conséquences économiques industrielles et sociales que, dès l'origine, les députés communistes se sont dressés.

Pour empêcher que l'action contre ce bradage ne se développe, la direction, soutenue par le Gouvernement, a décidé de prendre à Billancourt, comme dans d'autres usines de la régie, notamment à Douai, ce qu'il faut bien appeler des otages.

Prenez les « dix de Billancourt », bien connus aujourd'hui. Ils ont été licenciés. Le ministre des affaires sociales a ratifié les licenciements des travailleurs dits protégés, délégués ou représentants au comité d'hygiène et de sécurité. Ils ont été poursuivis devant les tribunaux avec les inculpations les plus infamantes et, lors d'un récent procès, dénoncé ici au moment des questions au Gouvernement, le mercredi 7 octobre, par Georges Marchais, ces hommes irréprochables furent menacés chacun d'une peine minimale de deux mois à six mois de prison et à de lourdes peines d'amendes.

M. Bernard Deschamps. Scandaleux !

M. Guy Ducoloné. Or le verdict qui a été rendu va de 1 000 à 3 000 francs d'amende selon les hommes. L'écart est large entre les motifs d'inculpation et le jugement prononcé ! Il souligne surtout l'inanité des poursuites. Autrement dit, lorsque M. le ministre des affaires sociales, Philippe Séguin, disait au cours de cette séance : « Déprédations et voies de fait, voilà ce qui s'est passé à Renault-Billancourt. L'affaire, au demeurant, aura des suites devant le tribunal de grande instance », soit le ministre affabulait, soit il faisait pression sur les juges ; ou bien l'affabulation tendait à exercer cette pression.

Quoi qu'il en soit, après ce jugement, M. Séguin, comme ministre de tutelle - et vous aussi, monsieur Madelin - se doit d'intervenir auprès de la direction de la Régie en vue d'obtenir la réintégration justifiée de ces militants ouvriers licenciés pour délit d'opinion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Guy Ducoloné. Je vous en prie, mon cher collègue.

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

M. Bernard Deschamps. A propos de Billancourt et des poursuites contre des militants de la C.G.T., membres du parti communiste, vous avez prétendu, monsieur le ministre, qu'il n'y avait pas à votre projet de motivations idéologiques. Certes, nous savons bien que les raisons principales qui vous ont incité à présenter ce projet de loi sont avant tout liées à la recherche du profit privé, à la volonté d'avancer vers la privatisation. Mais il y a aussi des raisons politiques.

J'en veux pour preuve le numéro du journal *L'Expansion* en date du 20 novembre dernier, dont je cite quelques extraits :

« Billancourt à la casse. L'usine symbole de Renault, vitrine sociale de la France pendant quarante ans, rayée de la carte.

« Raymond Lévy vient d'annoncer un événement qui pourrait précipiter les choses : la vente du siège social de Renault et de plusieurs terrains lui appartenant. "Simple opération immobilière", assure la direction. Plus que cela en vérité. Le site de Billancourt va être profondément remodelé. Et on peut parier que son nouveau look ne sera plus celui d'une "forteresse ouvrière". Un mythe est en train de s'écrouler. »

Plus loin :

« L'île Seguin, c'est le cœur de Billancourt, le dernier bastion des syndicats ouvriers - là, il se trompe. « Les chaînes de montage y ont été entièrement regroupées, tandis que de l'autre côté du pont les activités tertiaires ont déjà envahi le trapeze. Sur le plan purement économique, cette usine flottante n'est pas aussi importante que celle de Flins ou celle du Mans. Mais la fermeture mettrait un terme à la présence

des cois bleus à Billancourt et aurait une portée symbolique, donc politique, considérable.» Ce n'est pas nous qui le disons, c'est le journal *L'Expansion*.

Monsieur le ministre, cela démontre que votre loi, c'est la vengeance posthume du fantôme de Louis Renault. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Guy Ducloné. Je vous remercie, monsieur Deschamps. Je regrette beaucoup de ne pas avoir eu cette citation, sous les yeux. Je l'aurais intégrée à mon intervention.

Nous constatons donc, monsieur le ministre, que la stratégie mise en œuvre par la direction avec l'aval du Gouvernement se traduit, entre autres, par un recentrage des activités du groupe Renault sur une simple fonction d'assemblage automobile. Les décisions prises et annoncées depuis le début de 1987 révèlent bien cette situation : l'enjeu apparaît clairement comme étant la remise en cause globale du groupe Renault.

Alors que, je l'ai indiqué, jusqu'au début des années 1980, ce qui caractérisait le groupe c'était bien, et l'ancien président Pierre Dreyfus l'a rappelé dans un de ses livres, des interactions importantes et des synergies entre les différentes branches d'activité - automobile, poids lourds, tracteurs, biens d'équipements, produits industriels - les décisions prises récemment débouchent sur un cloisonnement du groupe en plusieurs unités distinctes avec des relations intra-groupe appauvries. C'est la remise en cause de la logique du groupe qui est ainsi amorcée.

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

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

L'analyse des entreprises publiques révèle une grande diversité statutaire. Le dénominateur commun s'opère au niveau de la maîtrise de l'entreprise par la puissance publique. Indépendamment de l'appellation juridique - établissement public industriel et commercial, les E.P.I.C., entreprise nationale, société nationale, société d'économie mixte ou société anonyme - est considérée comme entreprise publique toute entreprise dont l'Etat détient la moitié au moins du capital ou celles où il dispose d'une voix prépondérante dans les organes délibérants.

S'agissant strictement du droit des entreprises publiques, et si Renault devait demeurer entreprise publique, il porterait peu que Renault soit régie nationale ou société anonyme, et ce d'autant que Renault, de par l'ordonnance du 16 janvier 1945, n'est qu'un établissement industriel et commercial non investi d'un service public.

Le changement de statut n'a donc d'autre raison que la privatisation à terme de Renault, privatisation qui est impossible pour la société nationale, mais facile à opérer pour une société anonyme.

De plus, et indépendamment de sa dénomination, la Régie est une société nationale, vous l'avez rappelé tout à l'heure. Rappelons qu'en droit strict, le terme de « régie » devrait être réservé, disons-le, aux services sans autonomie, ce qui n'est pas le cas de Renault. Les termes employés dans les raisons sociales n'étant d'aucun secours, il faut aller à l'essentiel et rappeler le régime juridique des entreprises publiques.

Du fait qu'il n'existe dans les sociétés d'Etat, hormis l'actionariat du personnel, qu'un seul actionnaire, l'Etat, le régime juridique des sociétés d'Etat présente de notables exceptions aux règles du droit commercial commun des sociétés - c'est ce que vous dites vouloir réformer. Le contrôle de ces sociétés est effectué non par l'assemblée générale, qui ne saurait se réunir, mais par des organismes particuliers. Le conseil d'administration réunit non pas des actionnaires, mais des intéressés à l'activité de l'entreprise publique avec une composition tripartite ou quadripartite. La nomination du président du conseil d'administration, et éven-

tuellement du directeur général, est dominée par l'intervention de l'administration. Enfin, des contrôles toujours importants sont établis sur ces sociétés parce qu'elles sont des entreprises publiques.

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

Sur ce point, la première remarque qu'il convient de faire tient à l'extrême variété des organes publics qui participent à l'exercice de ce contrôle : le Parlement, le Gouvernement, la Cour des comptes, le Conseil d'Etat, les ministères de tutelle. Tous ces représentants, à différents degrés et de différentes natures, de la puissance publique, participent à cette domination du secteur des entreprises publiques par les pouvoirs publics. Par ailleurs, les contraintes de l'Etat possèdent un caractère véritablement spécifique. Elles sont effectivement l'expression d'un contrôle économique que la puissance publique entend imposer à ces entreprises mais, en même temps, elles devraient théoriquement ...

Mme Jacqueline Hoffmann. Monsieur Ducloné, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Guy Ducloné. Vous permettez que je termine ma phrase ? (*Sourires.*)

M. le président. Terminez, monsieur Ducloné.

M. Guy Ducloné. Je la reprends, pour la compréhension de chacun.

Les contraintes de l'Etat, disais-je, possèdent un caractère vraiment spécifique. Elles sont effectivement l'expression d'un contrôle économique que la puissance publique entend imposer à ces entreprises mais, en même temps, elles devraient théoriquement s'efforcer de respecter la marge de liberté dont toute entreprise, même publique, doit disposer. J'ai terminé.

M. le président. Monsieur Ducloné, autorisez-vous, Mme Hoffmann à vous interrompre ?

M. Guy Ducloné. J'aurais mauvaise grâce à lui refuser, monsieur le président. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Front national [R.N.]*)

M. le président. La parole est à Mme Jacqueline Hoffmann, avec l'autorisation de l'orateur.

Mme Jacqueline Hoffmann. Monsieur Ducloné, si je me permets d'interrompre vos propos, c'est qu'il vient de se produire devant les portes de l'Assemblée nationale un fait grave.

Vous avez organisé un débat à la sauvette, monsieur le ministre, un samedi, pour en finir avec le statut public de Renault, et vous ne reculez devant rien. Alors qu'avec mon ami Bernard Deschamps, au nom de mon groupe, nous recevions des délégations des différents ateliers de Renault-Billancourt venus déposer 2 500 pétitions pour exiger le retrait du projet de loi de notre ordre du jour, les forces de l'ordre ont frappé les membres de ces délégations pour les disperser.

Plusieurs députés du groupe communiste. C'est intolérable !

Mme Muguette Jacquelin. C'est scandaleux ! C'est cela la démocratie ?

Mme Jacqueline Hoffmann. Vous comprendrez, mon cher ami Ducloné, que devant une telle situation je ne pouvais que vous interrompre ...

M. Jean-Pierre Schenard. C'est un coup monté !

Mme Jacqueline Hoffmann. ... pour vous faire part de ce fait grave et protester contre des méthodes qui n'ont rien à voir avec la démocratie et qui montrent tout simplement votre inquiétude, messieurs de la majorité, et celle de votre gouvernement qui, dans les conditions que nous savons, cherche à en finir avec le statut de la régie Renault. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Georges Hege. Bravo pour votre Etat de droit !

M. Jean-Pierre Schenardi. Mise en scène ! C'était écrit dans votre journal !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Ducoloné.

M. Guy Ducoloné. Vous comprendrez, monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, que je m'associe à la protestation de ma collègue Jacqueline Hoffman contre les brutalités. J'ai parlé il y a quelques instants des poursuites contre les dix syndicalistes de Billancourt et contre ceux des autres usines. Alors que tous les discours gouvernementaux parlent d'Etat de droit, on voit que le droit est bien mis en cause dans ce pays par les brutalités de la police, mais aussi par les procès fabriqués contre les militants ouvriers !

Je reprends mon propos.

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

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

Les entreprises publiques, notamment celles qui constituent des entreprises nationales sont, en fait, des entreprises étatiques. L'une des questions fondamentales qui se posent est donc celle de savoir quelle est la consistance de la domination qu'exerce ainsi l'Etat sur les entreprises publiques, la seconde question étant de savoir par quel procédé l'Etat impose ainsi son contrôle aux entreprises publiques.

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

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

On peut cependant essayer de préciser les grandes lignes de cette politique que l'Etat impose aux entreprises publiques car, depuis le rapport Nora, il est incontestable que les relations qui réunissent l'Etat aux entreprises publiques passent par des relations de contractualisation.

Faut-il en déduire pour autant que l'Etat a souhaité libéraliser ses relations avec ces entreprises ? En réalité, une telle interprétation conduirait en fait à une erreur de conception des relations existant entre l'Etat et les entreprises publiques.

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

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

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

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

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

Les procédés de contrôle, ensuite, par lesquels l'Etat procède à la vérification de conformité de la conduite de l'entreprise avec l'ensemble des règles qu'elle doit respecter : contrôle de l'inspection générale des finances, tout d'abord, qui porte sur la vérification des buts et résultats atteints par les entreprises publiques et des moyens qui leur ont été accordés, contrôle de la Cour des comptes ensuite.

Enfin, et même s'il est davantage théorique que réel, rappelons que les entreprises publiques sont assujetties à un contrôle parlementaire organisé par la commission des finances, à défaut de commission d'enquête ou de commission de contrôle temporaire. Il est bien regrettable, d'ailleurs, pour la représentation parlementaire que la commission des finances ne joue pas le rôle qui est le sien dans ce domaine. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

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

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

La tutelle économique et financière s'exprime dans la plupart des cas sous la forme d'autorisations préalables qui doivent être obtenues par les entreprises publiques dans lesquelles l'Etat possède plus de 50 p. 100 du capital, et cela pour les décisions qui concernent le budget, les états de prévision, d'exploitation et de premier établissement, les bilans, les comptes de résultat, l'affectation des bénéfices, les prises de participation - et j'en passe.

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

Quant à la tutelle technique, elle revêt également une double forme : elle s'exprime en premier lieu par les autorisations préalables qui concernent les choix d'investissement qui doivent être approuvés par le ministère de tutelle. En outre, ce ministère de tutelle délègue également au sein même de cette entreprise, comme le fait le ministère de l'économie et des finances, un commissaire de Gouvernement qui exerce une surveillance d'ordre technique et administratif sur la gestion de l'entreprise.

Surtout, ne dites pas, lorsque vous me répondrez, que le changement de statut est opéré pour échapper à cette situation, car ces formes de contrôle s'appliquent, rappelons-le, à toutes les entreprises publiques, quelle que soit leur forme juridique. S'agissant de Renault, l'Etat continuerait de contrôler Renault, entreprise publique, qu'elle soit société nationale, improprement dénommée régie - je l'ai montré tout à l'heure, mais c'est une autre affaire - ou société anonyme.

Si l'on voulait limiter l'intervention de l'Etat dans la gestion d'une entreprise comme Renault, c'est une tout autre voie qu'il faudrait prendre. Nous en donnons des éléments dans une proposition de loi dont André Lajoinie est le premier signataire. Je ne sais pas, monsieur le ministre, si vous avez eu l'occasion de la lire, mais je vous en recommande la lecture. A vous aussi, monsieur le rapporteur !

Cette proposition de loi tend à instituer des droits nouveaux en matière d'information et d'intervention des travailleurs dans l'entreprise et à garantir l'exercice de la citoyenneté.

Nous disons notamment - je cite deux ou trois articles relatifs aux entreprises publiques et nationales - :

« Dans les entreprises dont le capital est détenu en majorité ou en totalité par une ou plusieurs personnes morales de droit public, le conseil d'administration est composé majoritairement de représentants des salariés élus à la proportionnelle sur des listes présentées par les organisations syndicales représentatives au niveau national d'une part, et de représen-

tants des actionnaires d'autre part. Dans les entreprises mentionnées au présent article qui gèrent un service public, le conseil d'administration comprend également des représentants des usagers. Le conseil d'administration des entreprises visées au présent article élit son président.»

Dans un autre article, nous écrivons :

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

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

Vous me direz peut-être que nous allons loin. Mais c'est volontaire ! En tout cas, si de telles dispositions avaient existé, il n'y aurait pas eu les aventures américaine ni tous les désengagements et ventes de filiales auxquels on a assisté, et on n'irait pas aujourd'hui vers un changement de statut.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas dans un désengagement de Renault de la tutelle de l'Etat qu'il faut rechercher la raison de la modification de statut. D'autant que le Gouvernement affirme et que le projet de loi institue Renault comme société anonyme dérogeant au droit commun, avec notamment un conseil d'administration tripartite et un capital exclusivement d'Etat.

Une autre raison avancée par le Gouvernement tient aux exigences européennes.

Il est vrai que l'article 90 du traité de Rome pose un problème juridique interne : inclus dans le chapitre relatif aux règles de concurrence, cet article interdit aux Etats membres de favoriser, par droits spéciaux ou exclusifs, leurs entreprises publiques et renvoie aux articles du traité de Rome - article 7 et articles 85 à 94 - qui interdisent diverses pratiques contraires à la libre concurrence, notamment les aides publiques faussant la concurrence. Cependant, le traité ne donne pas de définition du terme « entreprise publique ».

L'interprétation du terme d'entreprise publique demandée à divers consultants et experts gouvernementaux - je vous renvoie sur ce point aux rapports de MM. Boulouis, Delion et Drayo - a conduit la Communauté à lui donner un sens large, englobant d'une façon générale tous les organismes du secteur public, y compris les régies, dès lors que leur activité vis. un « but lucratif » exercé normalement contre rémunération.

Renault s'inscrit dans ce cadre, qu'elle soit société nationale ou société anonyme. Les seules traités internationaux ne justifient donc pas non plus le changement de statut.

Pour en rester au plan européen, le Gouvernement a évidemment invoqué l'Acte unique européen pour se justifier.

Eternelle tarte à la crème de ses mauvais coups, le marché de 1992 ne justifie pas non plus le projet de loi.

La procédure engagée par la Commission de Bruxelles en juillet dernier ne présentait rien de nouveau. Renault n'était pas le seul groupe automobile concerné par cette procédure.

Fiat reçoit des subventions du gouvernement italien et bénéficie d'un marché surprotégé.

Volkswagen de Basse-Saxe, dont le Land détient une partie du capital, bénéficie de dotations et de subventions.

P.S.A. - dont on dit que le P.D.G., Jacques Calvet, a ses entrées au Gouvernement - a mené une véritable campagne anti-Renault. Mais il a fait l'objet d'une enquête de la commission pour les nombreuses subventions à taux bonifiés et les exemptions fiscales dont il a bénéficié.

Il ne s'agit pas pour nous de refuser les politiques d'aide à une industrie nationale d'importance stratégique que tous pratiquent. Mais nous refusons que Renault soit l'unique victime d'une pratique généralisée s'agissant des aides publiques.

En juillet donc, la commission européenne a décidé d'ouvrir une enquête sur les apports en capital dont bénéficie Renault de la part de son actionnaire : l'Etat.

Il s'agit pour la C.E.E. de vérifier si ces apports en capital ne représentent pas des subventions déguisées, destinées à fausser la concurrence entre constructeurs.

En langage clair, ces apports ne peuvent en aucun cas pour la Communauté subvenir aux besoins d'exploitation de l'entreprise, que ce soit pour la moderniser, accroître ses capacités ou gagner des parts de marché.

Cependant, rappelons que deux enquêtes précédentes, en 1985 et 1986, avaient abouti à des non-lieux.

Cette fois encore, dans la mesure où l'Etat pouvait arguer de son rôle normal d'actionnaire et où la dotation en cause aurait de toute façon servi à des opérations financières dans le contexte de la restructuration du groupe, cette enquête avait toutes les chances d'aboutir au même non-lieu.

Cependant, il fallait prouver - et c'est ce que vous avez essayé de faire - que la Régie n'était pas un éternel « canard boiteux ». Pour cela, les arguments sont balancés : d'une part, l'endettement total de la Régie ; d'autre part, les bénéfices annoncés. Nous avons eu cette démonstration, ce matin, dans les propos du Gouvernement et du rapporteur.

C'est alors que le Gouvernement a saisi l'occasion de satisfaire et sa logique qu'il qualifie de libérale, et la Commission européenne, en faisant de Renault une entreprise comme les autres. Cet argument est également sans valeur puisque Renault avait déjà obtenu des non-lieux vis-à-vis des inatitudes européennes.

D'ailleurs, n'est-ce pas le rôle d'un actionnaire de faire son travail d'actionnaire, d'effectuer des dotations en capital ?

Sans cela, à quoi sert-il, si ce n'est à récupérer des dividendes ou à se partager les bénéfices ?

C'est, au contraire, l'énormité de la somme nécessaire pour rétablir la situation nette de Renault et lui permettre de changer de statut qui a mis M. Madelin en position difficile vis-à-vis de la Commission européenne. Ce sont vos douze milliards d'abandon de créances.

Si, malgré le changement de statut, Renault doit rester une entreprise publique, alors quelle sera la différence pour les autorités européennes puisqu'un actionnaire normal doit pouvoir faire périodiquement des dotations en capital ?

Seulement, voilà ! Renault ne sera pas une société comme les autres, puisque son actionnaire annonce à l'avance qu'il se refusera à faire des dotations.

Mme Muguette Jacquelin. Pardi !

M. Guy Ducoloné. Etant donné l'endettement actuel de la Régie, cela signifie soit que le Gouvernement accepte que Renault puisse être amené à déposer son bilan, soit qu'il recherche des participations privées au capital de la société. Car c'est bien là le but de l'opération. M. Borotra n'a d'ailleurs pas pu le nier dans la présentation de son rapport. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. Freddy Deschaux-Beaume. Exact !

M. Guy Ducoloné. J'incline d'ailleurs à penser que c'est là le double but recherché par le Gouvernement. Car il ne s'agit pas d'éviter une sanction européenne ; il s'agit bien plutôt de s'inscrire dans les perspectives du grand marché européen de 1992,...

M. Bernard Deschamps. Absolument !

M. Guy Ducoloné. ... un marché où, comme l'affirmait le P.-D.G. de Fiat, « six grands constructeurs c'est trop » et pour lequel les dirigeants de Renault eux-mêmes envisagent de n'être plus qu'une « entreprise tournevis » - pardonnez l'expression, terme, mais elle dit bien ce qu'elle veut dire - où serait assuré l'assemblage de pièces et d'organes.

Si, au plan du droit interne, au niveau du contrôle de l'Etat et de sa responsabilité financière, le changement de statut de Renault ne change rien, si, de plus, ce changement de statut est indifférent au droit communautaire, c'est que le Gouvernement camoufle sous ces prétextes fallacieux une volonté inavouable à l'opinion publique et aux salariés de la Régie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)* C'est que le Gouvernement vise en réalité - et nous le répétons tout au long de ce débat - la privatisation de Renault, et que, pour ce faire, il faut que Renault soit société anonyme, le statut de société nationale interdisant la manœuvre. *(Applaudissements sur les mêmes bancs.)*

Car le problème est peut-être non pas de chercher les conséquences qu'aura pour Renault le changement de son statut - conséquences qui, je me suis efforcé de le montrer, seraient nulles si Renault devait rester entreprise publique - mais de mesurer les possibilités nouvelles de manœuvres offertes à l'Etat par Renault société anonyme.

En clair, le changement de statut ouvre la voie à la privatisation de Renault.

A en croire les termes du projet, Renault continuerait d'être propriété de l'Etat.

Dans un premier temps, l'Etat demeurerait seul propriétaire du capital social, exception faite des actions réservées aux salariés - 10 p. 100. On sait en effet qu'en principe, les entreprises publiques, quand elles possèdent un capital social, ne voient pas le personnel participer au capital. Mais la loi du 2 janvier 1970, complétée par un décret du 8 juillet 1970, introduit des dispositions particulières à la Régie Renault.

Pour permettre la mise en œuvre des dispositions relatives à l'actionnariat des travailleurs, la loi a entraîné la détermination d'un capital de départ de la Régie égal à la valeur comptable du fonds de dotation au bilan du 31 décembre 1968. Ce capital devait être divisé en actions de 100 francs ou en coupures d'actions de 10 francs.

Il peut être augmenté par émission d'actions ou incorporation de réserves au capital. Les actions distribuées au personnel ne représentent qu'une fraction minoritaire du capital de la société, un quart au plus. La distribution tient compte de l'ancienneté des salariés et de leurs responsabilités dans l'entreprise.

Les salariés actionnaires sont représentés dans le conseil d'administration de la Régie de façon distincte des salariés en général, qui sont élus par l'ensemble du personnel, les représentants de l'Etat devant toujours avoir la majorité au conseil.

Les actions ouvrent le droit de participer aux bénéfices réalisés par la Régie et aux augmentations de capital.

Les actions distribuées sont obligatoirement nominatives. Elles sont négociables sur un marché interne à l'entreprise par l'intermédiaire d'une commission de surveillance et de la Régie, au bénéfice de la Régie, de membres du personnel et d'un fonds de stabilisation du marché. Le nombre maximum d'actions que peut posséder une même personne physique est de 500.

En cas de départ de la Régie, les salariés peuvent conserver les actions dont ils sont propriétaires, mais ne peuvent les négocier que dans les conditions ci-dessus indiquées. Le conjoint survivant ou les descendants en ligne directe peuvent conserver les actions dont ils héritent et les négocier aux mêmes conditions. La négociation est obligatoire en dehors de ces cas.

Mais, à la différence de la loi de 1970, le projet de loi ne limite plus la vente des actions des salariés, ceux-ci pouvant - la perte de leur pouvoir d'achat aidant, ils y seront contraints - vendre ces actions, soit, dans l'hypothèse maximum, 10 p. 100 du capital de Renault, à des personnes privées. Gageons que les banques récemment privatisées s'en porteront acquéreurs.

Mais il y a pire : il sera possible à l'Etat de privatiser Renault jusqu'à 49 p. 100 de son capital. Au-delà, l'article 34 de la Constitution nécessiterait l'adoption d'une loi de privatisation, que le Gouvernement a peut-être déjà dans ses tiroirs.

Les transformations de régies industrielles ou d'entreprises publiques à capital public en sociétés d'économie mixte ont toujours jusqu'à présent été opérées par voie législative. Cela a été la loi du 16 juin 1948 pour le statut d'Air France, la loi du 3 juillet 1970 pour la Société nationale des poudres et explosifs.

Mais le recours à la loi ne s'impose pas en toutes circonstances. Il n'est nécessaire qu'au cas où l'Etat deviendrait minoritaire dans cette société, car ce n'est que dans ce cas qu'il y aurait juridiquement transfert du secteur public au secteur privé.

Mais jusqu'à 49 p. 100 du capital, une telle loi ne serait pas nécessaire. Renault pourrait, sous la seule réserve de l'accord du Gouvernement - et qui peut douter qu'il lui serait accordé ? - vendre jusqu'à près de 50 p. 100 de son capital en faisant appel au privé ou aux capitaux étrangers, l'Etat devant conserver 50 p. 100 au moins du capital.

Or, chacun sait que telle est la pratique actuelle. C'est ainsi, par exemple, qu'un récent conseil des ministres a, par simple décret, décidé de céder 15 p. 100 d'Air Inter au privé.

Ainsi donc, par simple décision gouvernementale, Renault, société anonyme publique, pourrait devenir société d'économie mixte.

Cette possibilité n'est ni procès d'intention ni simple hypothèse d'école, car la privatisation de Renault a déjà commencé.

C'est en 1985 que Renix - qu'on peut qualifier de « bijoux », car c'est ce que la France possédait de mieux en matière d'électronique automobile - a été cédée illégalement à la société américaine Allied-Signal. Micro Gitane a été cédée tout aussi illégalement à un importateur italien.

M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme. En quelle année, dites-vous ?

M. Guy Ducloné. Il est vrai que M. Fabius était le Premier ministre de l'époque, mais nous avons suffisamment protesté lorsque cela s'est produit.

Cela dit, vous n'êtes pas blanc comme neige, monsieur le ministre ; et je vais vous le montrer.

Le caractère illégal de ces cessions a été reconnu par la justice à la suite des actions en justice engagées par la C.G.T. Mais le Gouvernement actuel et la majorité de droite ont régularisé cette situation en légalisant rétroactivement ces cessions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Cela pour vous montrer, monsieur le ministre, qu'il ne faut pas lever les bras au ciel en disant : ce n'est pas moi, c'est l'autre !

Depuis les cessions se sont multipliées : les activités de peinture ont été bradées à l'allemand Hoechst en 1986 ; la Fonderie et ateliers de Saint-Satur a été cédée à l'américain Kelsey-Hayes en 1987 ; la Sotexo a été vendue à Bertrand-Faure en 1987 et je ne parle pas de Séraver.

On dit que les filiales étaient déficitaires. Mais lors du dernier salon de l'automobile, j'ai vu le moteur en céramique conçu par Séraver et je peux affirmer qu'il est d'une qualité technologique extraordinaire. Or il est clair qu'une telle réalisation exige de l'argent et ne rapporte pas de bénéfices. Mais il est encore plus clair qu'en cédant Séraver, on a bradé une richesse nationale, ce qui fait qu'aujourd'hui nous sommes à la traîne en matière de moteurs.

Cette politique de vente des « bijoux de familles »...

M. Albert Memy. Cela devient égrillard !

M. Guy Ducloné. ... est au centre de la stratégie financière de Renault.

M. Percié du Sert, directeur financier de la Régie, a écrit le 3 octobre 1987 - c'est donc récent - dans une publication interne à l'entreprise que Renault remboursera ses dettes « d'abord par les résultats... ensuite par une politique dynamique de cessions ».

M. Bernard Deschamps. Monsieur Ducloné, puis-je vous interrompre ?

M. Guy Ducloné. Monsieur le président, si j'autorise M. Deschamps à m'interrompre à nouveau, je ne sais pas si je pourrais respecter mon temps de parole. (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Ducloné, je suis tout à fait certain que vous y arriverez. (*Sourires.*)

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

M. Albert Memy. Ils sont bien organisés !

M. Gilbert Gentler. M. Ducloné est très libéral !

M. Bernard Deschamps. Monsieur Ducloné, je vous remercie d'avoir bien voulu m'autoriser à vous interrompre.

Cette politique de cessions est effectivement grave et préoccupante. Et puisque vous m'autorisez à vous interrompre, j'en profite pour demander à M. le ministre quel avenir est réservé à la société nouvelle de roulement dont une usine est implantée dans mon département à Saint-Privat-des-Vieux.

Cette entreprise spécialisée dans les roulements à billes et les roulements coniques, qui ne compte d'ailleurs à l'heure actuelle que 274 emplois sur les 400 promis dans le cadre d'une prétendue reconversion du bassin houiller des Cévennes - en fait, il s'agissait de l'abandon de la politique charbonnière - est aujourd'hui menacée et ses salariés sont inquiets. Que va-t-elle devenir, monsieur le ministre ?

Je vous remercie à nouveau, monsieur Ducloné, d'avoir bien voulu m'autoriser à poser cette question.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Ducloné.

M. Guy Ducoloné. Je ne sais si M. le ministre souhaite répondre immédiatement...

Il me semble qu'il répondra ultérieurement.

M. Percié du Sert ajoutait : « Lorsqu'on cède une activité, même rentable, la trésorerie récupérée peut être affectée dans des activités rentables à l'intérieur de Renault et rapporte plus d'argent qu'antérieurement. Il faut bien comprendre que rien n'oblige à être impérativement présent dans tous les systèmes de fabrication. »

S'agissant de la cession au privé, non plus de filiales, mais d'une part du capital même de la Régie, on sait que les tractations sont déjà entamées, si tant est que certaines n'aient pas déjà abouti.

Dans la présentation de leur projet, Gouvernement et direction ont rapidement évolué. Au départ, le changement de statut ne devait rien modifier, l'Etat restant l'actionnaire unique. Puis, progressivement au cours de l'automne, la position du Gouvernement et de la direction s'est sensiblement transformée.

Il est désormais clairement annoncé que, en tout état de cause, après avoir procédé à un abandon de créance de 12 milliards de francs, l'Etat ne mettra plus un centime dans Renault. Dans le même temps, direction et Gouvernement considèrent que, pour faire face à la concurrence dans les prochaines années - investissements nécessaires ou renouvellement de la gamme - et à une éventuelle récession économique en 1988-1989, laquelle affectera donc les marchés automobiles, Renault devra disposer de ressources nouvelles et, par conséquent, d'apports de capitaux. Si l'Etat n'investit plus, il sera fait appel à des capitaux extérieurs et le capital de Renault sera donc ouvert à « d'autres » !

Le schéma retenu a d'ailleurs été présenté par la presse économique et par M. Borotra lui-même. Je cite : « 15 p. 100 du capital à un partenaire industriel... »

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous citez la presse !

M. Guy Ducoloné. En effet, monsieur le rapporteur, je cite la presse, que vous avez vous-même citée dans votre rapport. Il faut bien que je donne mes sources !

M. Franck Borotra, rapporteur. Je ne lis que *L'Humanité* !

M. Guy Ducoloné. Vous ne lisez pas que *L'Humanité*, mais vous devriez la lire plus souvent !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ce matin, c'était intéressant !

M. Guy Ducoloné. Le schéma retenu serait le suivant : 15 p. 100 du capital à un partenaire industriel, donc à un autre constructeur, de surcroît étranger puisque PSA refuse toute coopération franco-française - on parle déjà d'« alliance » entre Renault et Volkswagen ou General Motors, ou Volvo, pour la fabrication de certains modèles ; 20 p. 100 du capital au « public », investisseurs institutionnels compris évidemment ; 10 p. 100 au personnel dès 1989 qui peut revendre ses actions.

C'est donc au total 45 p. 100 du capital de Renault qui pourraient être privatisés d'ici à 1989 !

Une fois cet objectif atteint, ce n'est certes pas la nécessité constitutionnelle d'une loi qui ferait obstacle à la privatisation des 55 p. 100 restants. Les bases de la privatisation, on le voit, sont déjà clairement jetées.

Le Gouvernement nous assure que la transformation de Renault en société anonyme ne changera rien quant à sa nature d'entreprise publique française.

Mme Muguette Jacquaint. Alors, pourquoi le fait-il ?

M. Guy Ducoloné. On ne peut tout de même pas ignorer que le statut de société anonyme modifiera les règles de prise de décision en vigueur jusqu'à présent. Ne sachant rien du futur statut de Renault société anonyme, nous sommes contraints de nous reporter à la législation existante.

Or, la loi tempère les prérogatives de la majorité des associés en permettant un droit de veto aux associés minoritaires.

Entre autres prérogatives, retenons par exemple qu'il suffit de détenir une action d'une société anonyme pour être en mesure de s'opposer à une augmentation du capital de la société par élévation du montant nominal des actions. Il est vrai que cela permet également de s'opposer au changement

de nationalité d'une société. Mais 10 p. 100 des actions suffisent pour demander la liquidation légale de la société au président du tribunal de commerce.

Avec 33 p. 100 des actions, ce qui constitue la minorité de blocage, il sera possible de s'opposer à toutes modifications statutaires. On mesure dès lors que, sans même détenir la majorité du capital de Renault, d'éventuels concurrents ayant pris pied dans la société ou des étrangers détenteurs d'actions seront également en mesure d'influer sur le destin de Renault jusqu'à réclamer le dépôt de son bilan !

Il est donc particulièrement mensonger de la part du Gouvernement d'affirmer que le changement de statut de Renault ne modifiera rien. Il mettra en réalité Renault en obligation d'obéir à des injonctions qui lui seront étrangères et qui seront également étrangères à l'intérêt national.

Mais le but de l'opération n'est pas la seule privatisation, totale ou partielle, de Renault. Il s'agit également, et peut-être surtout, d'affaiblir Renault au point souhaité par les constructeurs européens.

En effet, ce qui est également en jeu avec ce projet, c'est bien l'avenir de Renault en tant que grand constructeur généraliste en Europe, c'est-à-dire présentant une gamme complète de véhicules. A l'échelle européenne, les choix sont en train de s'effectuer quant à l'avenir de l'industrie automobile. Il est clairement envisagé de ne conserver que trois ou quatre constructeurs généralistes et indépendants.

Dans ce dispositif, il ne semble donc pas y avoir de place pour Renault qui serait - je l'ai indiqué tout à l'heure - ramenée à un rôle de second plan dans l'industrie automobile européenne.

Dans cette optique officielle, nous ne pouvons écarter le risque que la création de Renault en société anonyme ne soit envisagée que dans le seul but d'autoriser Renault à déposer son bilan. Cette procédure interdite à la régie nationale des usines Renault deviendrait, en revanche, applicable à Renault société anonyme. En effet, ce changement de statut interviendrait alors même que l'Etat laisse à Renault le fardeau des emprunts insupportables qu'il lui a fait contracter.

Les dettes de Renault étaient de 8,5 milliards en 1977, de 28,3 milliards en 1983, et de 57 milliards en 1985. Elles sont redescendues à 41 milliards en 1986. Selon le rapporteur, cette situation est due à l'insuffisance notoire des dotations en capital de l'Etat, et ce depuis 1981. Même avec l'abandon de créance de 12 milliards, Renault restera le constructeur automobile le plus endetté au monde.

Ainsi donc, alors que la situation de Renault est fragile - c'est la conséquence des diverses aventures dans lesquelles on l'a plongé - et que l'ensemble des experts prévoit une récession du marché automobile de 10 p. 100 pour 1988, ce n'est pas se risquer beaucoup que d'affirmer que le Gouvernement envisage froidement l'éventualité de ce dépôt de bilan. Dans ce cas, cette entreprise, bien de la nation, serait dépeçée ; les autres constructeurs français ou étrangers se ruant à la curée pour arracher les derniers vestiges rentables de ce qui fut la première entreprise européenne de construction automobile.

Telles seraient les conséquences du changement de statut de Renault.

Une autre orientation est cependant possible. On peut sauver et faire progresser encore l'automobile française, en conservant à la Régie son rôle d'entreprise nationale.

Cela suppose d'agir selon trois axes.

En premier lieu, il faut relancer les débouchés.

Il convient de les relancer d'abord à l'intérieur en reconquérant une part du marché détenu par des firmes étrangères ; en accélérant le renouvellement des véhicules en circulation par des incitations financières tels la baisse de la T.V.A. et l'octroi de crédits à taux bonifiés ; en développant des modèles qui répondent aux besoins du marché, c'est-à-dire des petits véhicules susceptibles de satisfaire les clientèles des jeunes et des ménages en deuxième voiture ; en offrant des services d'entretien intégrés à la garantie qui vont au-delà de ce qui se pratique actuellement et qui comprennent notamment l'entretien courant.

Nous devons ensuite relancer les débouchés à l'extérieur. En effet, la marché mondial se développe encore mais les pôles de forte expansion se modifient. Pour prendre en compte ces faits, il faut, d'une part, rechercher de nouvelles coopérations en exportant notamment de la technologie, des machines et du savoir-faire - mais pour cela les groupes doi-

vent être diversifiés - et, d'autre part, privilégier les marchés des pays avec lesquels des contrats d'échanges mutuels ou de compensation peuvent être signés.

En deuxième lieu, nous devons diversifier les activités des groupes.

Au contraire de ce que fait Renault présentement, il convient de reconquérir la filière équipement, machines-outil, ateliers flexibles, robots, et de répondre aux besoins de marchés totalement laissés - ou presque - à l'étranger, qu'il s'agisse, par exemple, du matériel de jardinage motorisé ou des matériels forestier et agricole.

En troisième lieu, il faudrait améliorer la compétitivité.

Là encore, au lieu de rechercher cette amélioration par la suppression d'emplois, nous proposons la stratégie inverse :

Il faut investir beaucoup dans la formation des hommes, la recherche et, plus généralement, dans tout ce qui est visé par le concept d'investissement immatériel ;

Il convient d'utiliser à plein les technologies nouvelles, les ateliers automatisés, les robots qui permettent de produire plus et donc de dégager du temps libre pour la formation des salariés ;

Nous devons privilégier la qualité : « sortir » quatorze ou seize moteurs par salarié n'a pas grande signification si la moitié des véhicules doivent être repris à cause de défauts de fabrication. La chasse à la non-qualité constitue un gisement important de productivité ; (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Il est nécessaire de réduire les charges financières des entreprises. En disant cela, je ne pense pas à la contribution qu'elles apportent à la nation, mais aux frais financiers qu'elles versent aux spéculateurs de tout acabit ;

Enfin, il faut réaliser de très importantes économies sur les coûts en développant les coopérations entre firmes françaises d'abord. Au niveau des deux grands groupes Renault et P.S.A et des principaux équipementiers, cela va de soi. Mais, il y a aussi beaucoup à faire avec les millions de petites et moyennes entreprises qui travaillent directement avec les grands groupes.

Une bonne coopération franco-française constitue par ailleurs un gage de succès pour la coopération internationale. Des exemples existent déjà mais ils sont trop étiés.

En conclusion, j'indiquerai que le projet de loi soumis en cette fin de semaine d'une fin de session se trouvant en fin de septennat est antinational.

Antinational, ce projet tourne le dos au passé de Renault, de ce qu'elle fut en application de l'ordonnance de nationalisation et il refuse tout avenir à cette société nationale. Ce projet remet en cause le rôle de Renault dans l'économie de la France. Il jette les bases de la privatisation et il hypothèque sérieusement l'avenir d'une industrie automobile française de premier rang en Europe et dans le monde.

L'imagination vous fait singulièrement défaut, monsieur le ministre. En effet, la régie nationale des usines Renault qui, en janvier 1945, a pris la place de la société anonyme des usines Renault, redeviendrait, en 1987, si votre projet était adopté, la société anonyme des usines Renault ! Nous reviendrions, dans un premier temps, s'agissant du nom, à la case départ !

Soyez assuré que les députés communistes ne négligeront rien pour vous empêcher de faire passer ce projet et qu'ils défendront pied à pied chacun de leurs amendements si la discussion en arrive à ce stade. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Les salariés de la Régie, soutenus par les communistes, vous empêcheront de casser Renault et l'industrie automobile. C'est pourquoi ce projet antinational mérite, à ce titre, de se voir infliger la sanction de l'exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. Franck Borotra, rapporteur. J'ai écouté durant trois heures ce débat quelque peu irréal...

Mme Muguetta Jacquaint et M. Georges Le Bailly. C'est votre projet qui est irréal !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... où les orateurs nous ont expliqué, chacun à sa façon, leur conception du passé de la régie Renault.

Je ferai, quant à moi, deux remarques préalables.

Pendant ces trois heures de discours, je n'ai pas entendu un seul argument tendant à démontrer l'inconstitutionnalité de ce projet, alors que c'est théoriquement l'objet d'une exception d'irrecevabilité. Cela prouve bien que la constitutionnalité de ce texte est unanimement reconnue.

Mme Muguetta Jacquaint. Sauf par les salariés de Renault !

M. Franck Borotra, rapporteur. En second lieu, je tiens à souligner les contradictions de l'opposition. Un député socialiste a défendu l'exception d'irrecevabilité, un député communiste s'est inscrit contre mais, finalement, les deux groupes voteront pour. Sur le point de savoir à quand remontait la responsabilité de la situation de la régie Renault, le groupe socialiste nous a expliqué que cette responsabilité date d'avant 1981 mais le groupe communiste a répété aux socialistes que la situation actuelle de la régie Renault était la conséquence de la politique menée par les gouvernements socialistes.

Mme Muguetta Jacquaint. Et par les vôtres !

M. Franck Borotra, rapporteur. Messieurs les socialistes, il est intéressant d'écouter les arguments que le groupe communiste a développés !

Cela dit, dans le discours très « physique » de M. Bassinet, j'ai eu du mal à trouver des arguments structurés. Je répondrai à M. Bassinet, comme à M. Ducoloné, d'ailleurs, que le texte qui nous est proposé n'est pas un projet de privatisation de Renault...

Plusieurs députés du groupe communiste. Si !

M. Philippe Bassinet. C'est la première étape !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... et que le changement de statut de régie en société anonyme n'a aucune conséquence en termes de privatisation. Pour que Renault soit privatisée, il faut qu'une majorité vote une loi de privatisation. Mais le fait que Renault soit régie ou société anonyme ne changera strictement rien à l'affaire.

M. Henri Cuq. Très bien !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ne venez donc pas nous dire qu'il s'agit d'une privatisation. Je le répète : une autre loi est nécessaire pour cela et tel n'est pas l'objet du texte qui nous est soumis.

M. Bernard Deschamps. Vous bradez l'héritage du Conseil national de la Résistance !

M. Franck Borotra, rapporteur. Et si, demain, le capital de la régie était ouvert à d'autres qu'à l'Etat, il ne s'agirait pas non plus d'une privatisation. Je me réfère là aux meilleures sources, c'est-à-dire à un membre du parti socialiste qui sera peut-être le candidat à la présidence de la République que vous soutiendrez demain.

M. Rocard a en effet été le premier à expliquer sur ces bancs et à l'extérieur de l'Assemblée nationale que l'erreur des socialistes avait été de nationaliser au-delà de 51 p. 100, ce qui avait créé les conditions d'un endettement excessif de l'Etat. Tout le monde est donc d'accord pour reconnaître que, même si le capital de Renault est ouvert, tant que l'Etat en détient plus de 50 p. 100, cette entreprise est une entreprise nationalisée.

La régie a été créée pour trois raisons. Premièrement, c'était une sanction contre Louis Renault. Deuxièmement, on voulait nationaliser l'entreprise, et j'affirme qu'elle n'est pas dénationalisée. Troisièmement, on avait reconnu à la régie Renault un rôle d'entraînement économique pour atteindre les objectifs de reconstruction définis en 1945.

M. Freddy Deschamps-Besaume. Sans compter les objectifs sociaux !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il faut prendre conscience que l'économie a changé et qu'une entreprise n'est plus en mesure, aujourd'hui, de constituer le moteur de l'économie nationale, thème dont les communistes nous ont abreuvés.

L'objectif central de Renault, c'est de rester l'entreprise qu'elle est, c'est-à-dire l'une des premières d'Europe.

M. Guy Ducoloné. Vous la bradez !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il faut donc lui donner les moyens de faire face à la concurrence et non pas lui fixer un objectif d'entraînement d'une économie ouverte à plus de

40 p. 100 à l'exportation et qui, demain, sera insérée dans un vaste marché de 320 millions d'habitants, avec des conditions de concurrence sans cesse renouvelées. C'est ça la réalité ! Ne restez pas, monsieur Ducloné, crispé sur le passé (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)...

Mme Muguette Jacquaint. C'est vous qui l'êtes ! Nous ne sommes pas crispés ! C'est nous l'avenir !

M. Bernard Deschamps. Vous avez peur !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... sur une conception de l'économie qui est davantage celle d'une économie sous-développée que celle d'une économie ouverte, compétitive et concurrentielle.

M. Guy Ducloné. Il faudrait avoir une intelligence un peu moins sous-développée, monsieur le rapporteur !

M. Franck Borotra, rapporteur. M. Bassinet a évoqué les besoins de financement. Il a parlé des dividendes que la régie Renault a versés depuis 1945 à l'Etat. Pendant les quarante-deux ans qui viennent de s'écouler, monsieur Bassinet, la régie Renault a payé 232 millions de francs de dividendes à l'Etat, à comparer aux 15,78 milliards de dotations en capital que l'Etat lui a accordés pendant la même période.

M. Georges Le Bail. On a obligé Renault à s'installer dans des zones sinistrées !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous avez dit : « S'il y a un problème de financement, la régie n'a qu'à le résoudre en accroissant ses emprunts, en recourant aux prêts participatifs ou en trouvant d'autres sources de financement. » Soyez pragmatique ! La réalité, c'est que l'entreprise ne peut plus accroître son endettement, à cause des frais financiers qui pèsent sur elle. Par conséquent, il ne lui reste que trois solutions : ou elle gagne plus d'argent et elle utilise l'essentiel de son profit à diminuer sa dette et à accroître ses investissements ; ou elle cède des actifs qui ne peuvent augmenter la marge brute ; ou elle ouvre son capital afin d'accéder à des capitaux moins onéreux que l'endettement. Le pragmatisme économique ne se satisfait pas de l'imprécision.

M. Guy Ducloné. Et au diable l'indépendance nationale !

M. Bernard Deschamps. C'est vieux, c'est dogmatique, ce que vous dites, monsieur le rapporteur !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ce n'est pas dogmatique, c'est pragmatique ! Le dogmatisme, c'est vous qui le défendez ...

M. Bernard Deschamps. Vous développez de vieilles idées !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... et vous avez tort parce que, ce faisant, vous revenez quarante ans en arrière ...

Mme Muguette Jacquaint. C'est vous qui revenez quarante ans en arrière !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... et privez l'entreprise d'une partie des moyens dont elle a besoin pour faire face à son avenir !

M. Henri Cuq. Très bien !

M. Bernard Deschamps. Les vieilles idées de profit sont dépassées !

M. Franck Borotra, rapporteur. Monsieur Bassinet, vous avez affirmé que la responsabilité de cette situation devait être cherchée avant 1981. Vous avez même dit que les capitaux propres de l'entreprise étaient, en 1980, inférieurs aux actifs immobilisés. J'ai la chance de savoir lire un bilan et je puis vous assurer que ce n'est pas vrai. Vous devez prendre en compte la situation nette après réévaluation. Or celle-ci, au 31 décembre 1980, était supérieure à celle des actifs immobilisés.

En 1980, la capacité d'autofinancement de l'entreprise était de 4 milliards ; elle était de 2,2 milliards en 1986. En 1980, les fonds propres étaient d'environ 10 milliards de francs ; ils étaient à la fin de 1986 de moins 7,8 milliards. En 1980, les charges financières de la régie étaient de 1,6 milliard ; elles sont de plus de 5 milliards aujourd'hui. C'est dire que la situation dans laquelle se trouve la régie Renault aujourd'hui n'est pas le résultat de ce qui s'est passé avant 1981, mais

n'est que la conséquence du retard de la régie Renault à modifier sa politique pour faire face à la crise à laquelle elle s'est trouvée confrontée.

Monsieur Ducloné, vous avez indiqué qu'une consultation avait eu lieu chez Renault et qu'une majorité des salariés s'étaient prononcés contre ce projet de loi. Vous vous êtes à cette occasion cru obligé de donner une leçon de démocratie : c'est assez étonnant de votre part ! J'indiquerai à l'Assemblée nationale la manière dont cette consultation s'est déroulée.

Mme Jacqueline Hoffmann. Démocratiquement !

M. Franck Borotra, rapporteur. Il faut savoir que les bulletins ont été distribués à la main, dans les ateliers...

M. Bernard Deschamps. Les salariés ont voté à bulletin secret !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... avec une enveloppe, sans signature, sans cahier d'emargement, sans urne, l'enveloppe étant remplie devant le délégué de la C.G.T. et rendue à lui immédiatement.

Voilà votre conception de la consultation ! (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Mme Muguette Jacquaint. Votre conception à vous, c'est l'envoi des policiers et les tribunaux !

M. Franck Borotra, rapporteur. Par ailleurs, vous avez refusé de dire la vérité aux travailleurs ! (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

J'ai tous les yeux les tracts qui ont été rédigés à cette occasion. Ils n'avaient pas pour but de proposer aux salariés une explication sur le changement de statut...

M. Bernard Deschamps. Vous, vous avez faussé les résultats des élections prud'homales !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... mais de faire croire aux salariés que le changement de statut c'était la capitulation nationale, ...

Mme Muguette Jacquaint. C'est vrai !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... la privatisation, l'agression patronale contre le pouvoir d'achat des salaires !

Mme Jacqueline Hoffmann. C'est vrai !

M. Franck Borotra, rapporteur. Voilà la réalité ! Votre leçon de démocratie trouve donc très vite ses limites ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

M. Guy Ducloné. Monsieur le rapporteur, me permettez-vous de vous interrompre.

M. Franck Borotra, rapporteur. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Guy Ducloné, avec l'autorisation de M. le rapporteur.

M. Guy Ducloné. Monsieur le rapporteur, puisque vous contestez les chiffres que j'ai cités tout à l'heure...

M. Franck Borotra, rapporteur. Je n'ai pas contesté les chiffres mais la méthode.

M. Guy Ducloné. Puisque vous contestez les chiffres et la méthode, je vous propose d'arrêter là la discussion de ce texte et d'organiser, en liaison avec la direction et les syndicats de Renault, une consultation de l'ensemble du personnel de la régie. Direction et syndicats donneront leur opinion sur le statut de la régie et nous verrons quel sera le résultat de cette consultation.

Mme Muguette Jacquaint. Chiche !

M. Guy Ducloné. Je suis prêt à parier - mais encore faudrait-il que le Gouvernement accepte cette proposition - que les résultats seront identiques, et peut-être meilleurs encore car l'on touchera l'ensemble des salariés de la régie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

Mme Jacqueline Hoffmann. Chiche !

M. Bernard Deschamps. Que répondez vous ? Oui ou non ?

M. Franck Borotra, rapporteur. Monsieur Ducloné, vous avez essayé d'utiliser les résultats d'une consultation dont les conditions dans lesquelles elle s'est déroulée me permettent d'affirmer qu'elle n'a aucune valeur !

M. Henri Cuq. Très bien !

Mme Muguette Jacquaint. Vous ne répondez pas à M. Ducloné ! Vous vous défilez !

M. Franck Borotra, rapporteur. Par ailleurs vous avez, dans votre campagne, passé votre temps à chercher à dénaturer la réalité de ce projet, en faisant croire qu'il s'agissait d'un projet de privatisation...

M. Guy Ducloné. C'est vrai !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... de capitulation nationale,...

M. Guy Ducloné. C'est vrai !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... d'agression patronale.

M. Guy Ducloné. C'est vrai !

M. Franck Borotra, rapporteur. C'est comme si vous demandiez à des salariés : « Voulez-vous être augmentés davantage ? »

M. Bernard Deschamps. Bien sûr !

M. Guy Ducloné. Je réponds oui !

M. Franck Borotra, rapporteur. On peut difficilement s'attendre à un non de leur part !

Vous êtes en train de défendre l'un des derniers bastions politiques du parti communiste et de la C.G.T. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Guy Ducloné. Non ! Nous défendons l'automobile !

M. Franck Borotra, rapporteur. Moi, je ne m'attache qu'à une chose, monsieur Ducloné, à l'intérêt de cette entreprise et, au-delà, à l'intérêt de son personnel.

M. Bernard Deschamps. Alors, il faut améliorer la convention collective en cours !

M. Franck Borotra, rapporteur. Ce dont l'entreprise a besoin, c'est d'une décision rapide, et je souhaite que la majorité de cette assemblée puisse rapidement décider le changement de statut nécessaire ! (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

M. Henri Cuq. Très bien !

M. Bernard Deschamps. Répondez-vous, oui ou non, à la question que vous a posée M. Ducloné ?

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous avez défendu le passé. Vous avez été le médecin légiste de la régie.

M. Guy Ducloné. Mieux vaut ça que d'en être l'assassin !

Mme Muguette Jacquaint. Ils se comportent en bourreaux !

M. Franck Borotra, rapporteur. Vous avez rappelé son apport à l'économie. Je suis de ceux qui ne nient pas que la régie Renault a beaucoup apporté à l'économie. Ce que je souhaite aujourd'hui, c'est qu'elle puisse s'adapter aux conditions de son temps...

Mme Jacqueline Hoffmann. Il ne faut pas la privatiser ! Il faut retirer ce projet !

M. Franck Borotra, rapporteur. ... et donc qu'elle puisse se désendetter et accéder à de nouvelles ressources financières pour investir. Cela, seul le changement de statut peut le permettre.

Mme Muguette Jacquaint. Vous entonnez toujours le même refrain mais vous cassez l'entreprise !

M. Franck Borotra, rapporteur. C'est la raison pour laquelle, monsieur le président, je souhaite que la majorité rejette l'exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

Mme Muguette Jacquaint. Pourquoi n'avez-vous pas répondu à la proposition de M. Ducloné ?

M. le président. Je mets aux voix l'exception d'irrecevabilité soulevée par M. Pierre Joxe et les membres du groupe socialiste et apparentés.

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

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

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

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

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

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

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

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

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

2

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi n° 1000 relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme (rapport n° 1093 de M. Franck Borotra, au nom de la commission de la production et des échanges).

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures cinq.*)

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

LOUIS JEAN

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la 1^{re} séance

du samedi 12 décembre 1987

SCRUTIN (N° 914)

sur l'exception d'irrecevabilité opposée par M. Pierre Joxe au projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme.

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

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupes socialistes (214) :

Pour : 214.

Groupes R.P.R. (157) :

Contre : 156.

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

Groupes U.D.F. (132) :

Contre : 132.

Groupes communistes (35) :

Pour : 35.

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

Contre : 32.

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

Non-inscrits (8) :

Pour : 1. - M. Robert Borrel.

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

Ont voté pour

MM.

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

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

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

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

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

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

MM.

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

Ont voté contre

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

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

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

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

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

N'ont pas pris part au vote

D'une part :

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

D'autre part :

M. Edouard Frédéric-Dupont.

