

# JOURNAL OFFICIEL



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

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**8<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988**

**(119<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**3<sup>e</sup> séance du samedi 12 décembre 1987**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE

**1. Transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 7287).

Discussion générale :

MM. Gilbert Gantier,  
Pierre Descaves,  
Georges Le Baill,  
Bernard Deschamps,  
Jean-Pierre Schenardi,  
Michel Margnes, Willy Diméglio.

M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.

MM. Paul Chomat,  
Paul Dhaille,  
Ladislas Poniatowski.

M. Franck Borotra, rapporteur de la commission de la production.

MM. le ministre, le président.

**2. Ordre du jour (p. 7305).**

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MESTRE,**  
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

## TRANSFORMATION DE LA RÉGIE NATIONALE DES USINES RENAULT EN SOCIÉTÉ ANONYME

**Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société-anonyme (n<sup>os</sup> 1000, 1093).

Cet après-midi, l'Assemblée a rejeté la question préalable.

La parole est à M. Gilbert Gantier, premier orateur inscrit dans la discussion générale.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme, mes chers collègues, le débat qui s'est déroulé depuis ce matin, neuf heures trente, en cette journée de samedi, revêt à mes yeux, un caractère surréaliste.

En effet, il est étonnant de constater à quel point ce projet de loi visant à transformer la Régie nationale des usines Renault en société anonyme, qui est un texte de nature plus technique que politique, déchaîne les passions.

L'opposition, surtout l'opposition communiste...

**M. Bernard Deschamps.** Merci !

**M. Gilbert Gantier.** ... mais même aussi l'opposition socialiste, est montée au créneau. Et, dans la discussion des articles, au demeurant assez peu nombreux, nous aurons - le cas échéant - à examiner 3 705 amendements. Nous avons assisté à une opération de blocage, qui a commencé par une exception d'irrecevabilité, à propos de laquelle, d'ailleurs, il n'a été nullement question de la Constitution, ce qui est un peu surprenant. Et, à l'issue de la discussion générale, nous aurons une motion de renvoi en commission. Tout cela est, je le répète, surréaliste et dépasse de très loin la portée du texte, car il s'agit non de dénationaliser...

**M. Philippe Bassinet.** Monsieur Gantier, vous prétendez que j'étais hors du sujet. C'est faux ! J'étais pleinement dedans !

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur Bassinet, laissez parler l'orateur. Vous avez, me semble-t-il, eu largement le temps de vous exprimer ce matin !

**M. Philippe Bassinet.** C'est exact, monsieur le président !

**M. Gilbert Gantier.** ... mais simplement d'adapter aux nécessités modernes un texte très ancien.

Et M. Bassinet a tout à fait raison de se rappeler à mon attention car j'allais oublier de souligner que les orateurs, qui s'étaient tous inscrits pour des durées très longues, n'ont pas totalement utilisé leur temps de parole : M. Bassinet, inscrit pour une heure et demie, n'a finalement parlé qu'à peu près une heure, M. Ducoloné, inscrit pour deux heures, n'a finalement tenu qu'une heure et demie...

**M. Georges Le Bail.** Vous faites des comptes d'apothicaire !

**M. Gilbert Gantier.** ... M. Le Garrec, inscrit pour une heure, n'a utilisé que cinquante minutes...

**M. Georges Le Bail.** Et alors !

**M. Gilbert Gantier.** ... et M. Hage, inscrit pour deux heures et demie, s'est contenté de deux heures.

**M. Bernard Deschamps.** L'important, c'est ce qui est dit !

**M. Gilbert Gantier.** Ce qui tendrait à prouver que l'opposition, qui voulait faire une opération de blocage, ne croit plus elle-même à la position très étrange qui est la sienne.

De même, une grande manifestation avait été prévue dans les environs du Palais Bourbon dans l'espoir de bloquer la discussion par un appel au peuple ; or elle n'a réuni que quelques dizaines d'individus.

**M. Franck Burotra, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** Ils étaient douze !

**M. Gilbert Gantier.** C'est ce qu'on a appelé une « grande manifestation ». En fait, je le répète, l'opposition elle-même semble ne plus croire à sa position.

En réalité, de quoi s'agit-il ? Ainsi que je l'ai souligné tout à l'heure, il ne s'agit pas de dénationaliser. Comment, d'ailleurs, pourrait-on le faire ? Les fonds propres de Renault sont négatifs - c'est la seule entreprise automobile du monde qui soit dans cette situation - et son endettement est gigantesque. Il s'agit de normaliser un statut qui est devenu complètement obsolète.

Le statut actuel de Renault remonte au mois de janvier 1945. Il s'agissait alors de punir Louis Renault et de lui retirer la propriété de ses usines. Les nationalisations que l'on peut qualifier d'idéologiques ou d'économiques ne vinrent qu'ultérieurement : le gaz et l'électricité en 1946, avec Marcel Paul. Mais, dans le cas de Renault, il s'agissait d'une nationalisation sanction.

Lorsqu'elle intervient, la France était encore en guerre. L'hiver était terrible. Le pays manquait de tout. L'armistice ne devait intervenir qu'au mois de mai suivant. L'annexe au rapport résume ainsi la situation : « Le Gouvernement provisoire de la République française est conscient, en proposant ces mesures, d'une part, de contribuer au redressement moral et matériel du pays dans le cadre de l'effort de guerre des Nations unies, d'autre part, de répondre, par des réformes hardies, au vœu de la Résistance française et de la classe ouvrière tout entière. »

Voilà peut-être l'explication de la frénésie qui a saisi l'extrême gauche de l'opposition sur cette affaire.

Mais quarante-deux années ont passé et nous ne sommes plus du tout dans la même situation. Il ne s'agit pas de remettre - très discrètement - en marche notre industrie automobile, de façon qu'elle produise quelques automobiles, quelques camions et quelques chars d'assaut. Il s'agit de lui permettre de faire face à la concurrence farouche que se livrent les constructeurs automobiles du monde entier. (*Très bien ! très bien ! sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. Georges Le Bail.** Il ne faut pas être naïf !

**M. Gilbert Gantier.** Cette industrie est capitale pour la France. Or, monsieur le ministre, votre projet de loi permettra à Renault de lutter, je ne dis pas à armes égales car la situation de cette entreprise est difficile, mais du moins dans de meilleures conditions contre les concurrents étrangers.

**M. Georges Le Bail.** Voilà le problème !

**M. Gilbert Gantier.** Je rappellerai, après M. le ministre et M. le rapporteur, que Renault est la seule entreprise automobile du monde dont les fonds propres soient négatifs - d'environ 16 milliards de francs, ce qui est énorme. Même le groupe P.S.A., dont la situation financière n'est pas tout à

fait aussi bonne qu'on pourrait le souhaiter, effectuée une remontée fantastique et dispose de plus de 20 milliards de francs de fonds propres. Je ne parle pas de Fiat, des constructeurs allemands, américains ou japonais, qui jouissent tous de fonds propres considérables et ne sont pas endettés. L'endettement de la Régie Renault, à court, moyen et long terme, est actuellement d'environ 54 milliards de francs.

**M. Georges Le Balli.** A qui la faute ?

**M. Gilbert Gentier.** Le groupe P.S.A., pour sa part, a un endettement de 27 milliards de francs. Fiat n'a plus d'endettement si l'on effectue la somme algébrique des possibilités du groupe et de son endettement. Quant à Ford - pour ne prendre que cet exemple -, il dispose d'environ 50 milliards en liquide, ce qui pourrait lui permettre d'acheter n'importe quelle usine et de réaliser n'importe quelle opération dans le milieu automobile.

**M. Georges Le Balli.** Pour quelles raisons ?

**M. Gilbert Gentier.** C'est dire, monsieur le ministre, que la situation actuelle de la Régie Renault n'est pas favorable. Si c'était une entreprise normale et si elle ne jouissait pas d'un statut particulier, elle aurait déjà déposé son bilan et serait depuis longtemps en faillite.

**M. Georges Le Balli.** Cela n'a rien à voir !

**M. Gilbert Gentier.** Je ne ferai pas le procès de la gestion passée. Il y a été fait allusion ce matin et, de toute façon, le problème n'est pas là. Mais nous devons tout de même souligner tout ce que nous devons au regretté Georges Besse et à la gestion actuelle de M. Raymond Levy, qui poursuit l'œuvre de redressement dans des conditions difficiles mais avec des résultats très encourageants, même si, comme il l'a indiqué dans une lettre adressée au moins d'août dernier à tous les salariés, l'endettement doit rester très supérieur à celui des concurrents étrangers. Il importe de poursuivre l'effort de redressement, afin que Renault puisse payer ses dettes grâce à ses bénéfices.

Quelles sont, monsieur le ministre, les justifications réelles du projet de loi que vous nous présentez ?

Il en est une qui me paraît tout à fait essentielle : c'est la volonté de responsabiliser l'entreprise. Pour que Renault puisse se battre dans de bonnes conditions, il faut lui donner le statut d'une entreprise normale du secteur nationalisé. Elle doit tenir des comptes comme toute autre entreprise et avoir une situation financière qui soit acceptable pour l'extérieur, ce qui n'est pas le cas de la Régie actuelle, laquelle peut s'endetter autant qu'elle le veut puisque l'Etat est responsable de ses dettes.

Donc, premier objectif : responsabiliser l'entreprise, son personnel, ses dirigeants.

Second objectif : clarifier les relations entre Renault et l'Etat, entre Renault et l'extérieur, notamment la Communauté de Bruxelles.

On sait que la Communauté a soulevé les problèmes posés par Fiat, par Mercedes ou par d'autres entreprises d'automobiles - pour ne pas parler d'autres secteurs. Il est, à cet égard, nécessaire de clarifier la situation.

Une fois devenue société anonyme, Renault pourra fonctionner normalement. Elle pourra notamment ouvrir son capital à d'autres actionnaires, dans les limites fixées par la loi du 2 juillet 1986, qui autorisait le Gouvernement à prendre diverses dispositions d'ordre économique et social. Renault pourra ainsi se procurer les fonds propres dont - ainsi que je l'ai souligné - elle a le plus grand besoin.

Malgré les facilités financières que le Gouvernement - grâce à vous, monsieur le ministre - a consenties à Renault et même si le redressement est en cours, la situation de l'entreprise reste très tendue. Le groupe d'études des problèmes de l'automobile que j'ai l'honneur de présider s'est rendu à Sandouville. Il a pu constater la volonté de M. Levy de redresser l'entreprise. Et nous avons pu mesurer - ce qui est au moins aussi important - le degré de participation du personnel à cet effort de redressement.

Mais ce redressement passe par une normalisation du régime juridique de l'entreprise. Cette normalisation est nécessaire. Elle est urgente. Et, monsieur le ministre, pour ne pas allonger ce débat, je conclurai en disant que le groupe U.D.F. souhaite voir ce projet de loi voté et promulgué avant le 31 décembre. C'est, selon nous, une nécessité et cela ne

devrait guère prêter à discussions idéologiques. Il s'agit d'une question de bon sens. Nous pensons que le Gouvernement ne doit pas reculer devant cette nécessité et qu'il faut poursuivre rapidement l'examen de la loi, afin, je le répète, qu'elle puisse être promulguée avant la fin de l'année. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Descaves.

**M. Pierre Descaves.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis très surpris des passions que déchaîne ce projet...

**M. Georges Le Balli.** On ne le dirait pas à voir les bancs de la majorité !

**M. Pierre Descaves.** ... aussi bien dans les milieux socialo-communistes qu'à la C.G.T.

Il ne s'agit sans doute non de son contenu mais des intentions cachées et futures que l'on prête au ministre - ou, du moins, à son successeur.

**M. Alain Madelin, ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Merci !

**M. Pierre Descaves.** Alors que la gauche clame partout, y compris dans cette assemblée, et pratiquement à chaque séance, qu'elle reviendra sous peu au pouvoir,...

**M. Freddy Deschaux-Besume.** C'est vrai !

**M. Pierre Descaves.** ... pourquoi tant de bruit pour un texte qui ne résout rien et qui, en fait, ne change rien ?

Pour le démontrer, j'étudierai successivement les dispositions à caractère juridique, puis les dispositions à caractère économique et financier.

Permettez-moi d'abord, monsieur le ministre, de trouver pour le moins curieux l'exposé des motifs de votre projet de loi. Il faudrait, selon vous, changer la forme juridique de la Régie Renault car elle pourrait « s'endetter sans limite et accumuler des pertes sans obligation de reconstituer son capital ».

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** C'est vrai !

**M. Pierre Descaves.** Cette remarque, venant du représentant du capital, de celui qui a tous les droits, de celui qui a le pouvoir de désigner les dirigeants et de leur faire prendre des décisions, est pour le moins curieuse.

Vous avez voulu garder Renault sous l'emprise de l'Etat et vous ne voulez plus faire face aux obligations qui sont les vôtres. Si aucune obligation ne vous est faite de reconstituer le capital, vous avez la responsabilité morale de le faire. A défaut, vous transférez votre responsabilité aux créanciers de l'entreprise, ce qui n'est guère loyal, vous en conviendrez.

Vous dites également dans l'exposé des motifs que « l'activité de la première entreprise industrielle française doit s'exercer dans un cadre juridique identique à celui des entreprises qui sont, comme elles, insérées dans la concurrence internationale ». Cette affirmation me conduit à vous demander si vous connaissez le statut juridique des sociétés anonymes ou si vous prenez l'ensemble des parlementaires pour des incompetents - j'emploie volontairement un terme modéré.

Le statut que vous nous proposez m'apparaît comme totalement différent de celui des entreprises concurrentes. Il est parfaitement dérogatoire au droit des sociétés anonymes, ainsi que je vais vous le montrer.

Dans une société anonyme, un certain nombre de personnes - pas moins de sept - mettent en commun des fonds pour réaliser un objet social. Dans votre projet, le capital tout entier est concentré entre les mains d'un seul actionnaire : l'Etat. Celui-ci rachète même préalablement les actions de la Régie Renault détenues par le personnel - cette opération va d'ailleurs se traduire par une perte supplémentaire de 160 millions de francs, prix auquel seront achetées ces actions dépourvues de valeur réelle.

Un seul actionnaire au lieu de sept : nous ne sommes donc pas dans le droit commun !

Cette possession totale du capital par l'Etat devrait rassurer la gauche et les syndicats et, au contraire, inquiéter les concurrents et la Commission de Bruxelles. Pourtant, ce sont les premiers qui s'insurgent et les seconds qui se taisent. C'est curieux ! Auriez-vous des intentions cachées ?

Cet actionnaire unique désigne le conseil d'administration, de même qu'il désigne le P.-D.G. Comme cet actionnaire est seul, les chances sont grandes pour que le conseil d'administration ne soit composé que de personnes dont l'unique désir est de le satisfaire, et qu'il en aille de même pour le P.-D.G. Vous ne prenez donc pas un très grand risque de voir vos demandes rejetées. Et, en cas de besoin, ce qu'un décret a fait, un autre peut le défaire !

Vous envisagez l'ouverture du capital aux salariés à hauteur de 10 p. 100 - ce qui vous laisse une très large majorité - mais, de surcroît, vous fixez une date assez éloignée pour ce faire : avant le 31 décembre 1989. De même, le conseil d'administration restera en fonction jusqu'en 1989. Comme il passera beaucoup d'eau sous les ponts avant cette date et qu'aura lieu aussi une élection présidentielle en 1988, on peut affirmer, sans grand risque de se tromper, que rien ne sera changé avant cette élection.

Alors pourquoi ce débat passionné ? Pourquoi ces procès d'intention ? Mais, au fait, monsieur le ministre, y a-t-il des procès d'intention ou envisagez-vous de faire entrer des capitaux privés dans la société, dans la limite des 50 p. 100 autorisés par la loi, avant le mois d'avril 1988 ?

Le plus bel exemple du caractère totalement dérogatoire de votre texte par rapport au droit commun réside dans le fait qu'il ne devrait y avoir qu'un seul votant, puisqu'il n'y a qu'un seul actionnaire - l'Etat -, lors de l'assemblée générale extraordinaire appelée à réaliser la transformation de la Régie Renault en société anonyme ! Cette assemblée sera réunie dans des conditions qui montrent à quel point les apparences priment la réalité.

Mais comme cela ne fait pas très « droit commun des sociétés »...

**M. Philippe Bassinet.** Vous faites une découverte !

**M. Pierre Descaves.** ... l'Etat va désigner plusieurs représentants, qui voteront, sur ordre du ministre, tous dans le même sens.

Ce projet introduit ainsi dans le droit des sociétés une sorte de vote analogue à celui qui est pratiqué ici avec les clés de pupitres, et qui permet de violer la Constitution. Avec ce texte, on ne fera que violer le droit commun des sociétés, ce qui est tout de même moins grave.

Pour le libéral que vous prétendez être, monsieur le ministre, le retour au droit commun ne devrait pas avoir pour effet de permettre à l'Etat de conserver la possession de la totalité du capital et de désigner le P.-D.G. et les membres du conseil d'administration. Ceux qui connaissent le droit commun des sociétés anonymes apprécieront comme il se doit l'impression de canular que donnent vos propos.

Et puisque l'on parle de droit commun et de transformation, il me faut souligner une atteinte bien plus grave encore au droit des sociétés et aux garanties dues aux actionnaires de l'entreprise.

L'article 72-1 de la loi du 24 juillet 1966 stipule : « En cas de transformation en société anonyme d'une société d'une autre forme, un ou plusieurs commissaires chargés d'apprécier la valeur des biens composant l'actif social sont désignés par décision judiciaire. » Et l'article 56-1 du décret du 23 mars 1967 précise : « Le rapport des commissaires doit attester que le montant des capitaux propres est au moins égal au capital social. »

Donc, si l'on appliquait le droit commun, la transformation serait contestable puisqu'il est précisé à la page 30 du rapport de la commission que les mesures envisagées auront, compte tenu d'un bénéfice encore hypothétique pour 1987, pour effet de ramener la situation nette à zéro. Or si la situation nette ne ressortait pas à 4 milliards ou plus, les dispositions du droit commun que je viens de rappeler seraient, elles aussi, violées.

Le retour au droit commun auquel vous vous référez pour faire adopter ce projet n'est qu'une vue de l'esprit. Nous serons toujours en présence d'une société entièrement placée sous la domination de l'Etat, lequel sera toujours seul responsable des erreurs de gestion dont il devra couvrir les conséquences grâce aux deniers publics, c'est-à-dire l'argent prélevé dans les poches des contribuables.

Notre collègue, M. Hage, a vu dans les dispositions de ce texte une spoliation de l'Etat. J'avoue ne pas avoir compris où il avait pu voir cela, à moins que ce ne soit dans un autre

texte qui, lui, ne nous est pas soumis. Nous avons l'habitude de voir les communistes déformer le sens des mots. Nous saurons désormais qu'ils ne tiennent plus compte des faits pour justifier leur analyse. Si le texte ne prévoit pas ce qu'il devrait prévoir pour justifier leurs explications, ils font comme si c'était le cas ! C'est d'ailleurs par un raisonnement aussi spécieux qu'ils nous accusent de racisme lorsque nous défendons les citoyens français de toutes races et de toutes religions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. Philippe Bassinet.** Oui, vous êtes racistes !

**M. Pierre Descaves.** Lorsque vous saurez ce que cela signifie, monsieur Bassinet, nous pourrions en reparler ! Je vous ai fait une démonstration sur le sens du mot « citoyen » à laquelle vous n'avez pu répondre, dans l'ignorance que vous étiez de ce terme !

Comment se présente la situation financière de Renault au 31 décembre 1986 ? L'examen des comptes à cette date fait apparaître que les fonds propres de Renault ressortent au bilan consolidé pour un montant de 9,348 milliards. L'abandon de créance de 12 milliards aura pour effet de reconstituer les fonds propres à hauteur de 2,652 milliards. Avec un bénéfice de 2 milliards pour 1987 - mais il ne s'agit que d'une évaluation - on retrouverait bien le capital prévu de 4 milliards et non, contrairement à ce qu'a indiqué le rapporteur, un chiffre voisin de zéro. J'aimerais d'ailleurs avoir une explication sur cette anomalie apparente.

Les résultats de 1983 à 1986 montrent que les pertes se sont élevées au total à 30,6 milliards dont 5,5 milliards pour 1986. Pour avoir une idée de l'importance de la perte de 1986, il faut comparer cette somme aux 14 milliards de salaires et de charges sociales : elle représente 40 p. 100 des frais de personnel. Toutefois, la perte de 1985, qui s'élevait à 11 milliards, représentait 75 p. 100 de ceux-ci.

**M. Georges Le Bail.** Pour vous, la solution, c'est de supprimer le personnel !

**M. Pierre Descaves.** M. Hage nous a parlé des « profits énormes » versés à l'Etat par Renault depuis 1945, en se gardant bien toutefois d'en donner le chiffre. Mais, depuis cette date, Renault a versé en tout et pour tout 121,7 millions de francs à l'Etat, alors qu'elle lui a coûté 3 milliards de plus de 1960 à 1981, 30 milliards de pertes cumulées depuis cinq ans.

S'il y a eu des profits énormes, monsieur Hage, ce n'est certes pas pour les contribuables français ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Les dettes à long et moyen terme s'élevaient à la fin de 1986 à 49,2 milliards de francs. L'abandon de créance de 12 milliards de francs ramènera ce chiffre à 37,2 milliards de francs. Quant aux intérêts, calculés sur une moyenne de 8 p. 100, ils seront encore de plus de 3 milliards.

L'opération envisagée ne peut, de ce fait, résoudre que très partiellement le problème posé par le coût financier d'un endettement excessif.

Renault a vécu en tirant des traites sur l'avenir, mais sans consentir, jusqu'à la fin de l'année 1985, les efforts nécessaires pour rééquilibrer son exploitation. Le Gouvernement qui a encouragé cet endettement en ne faisant pas face à ses obligations d'actionnaire unique en porte la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

L'actif en circulation s'élevait au 31 décembre 1986 à 49,8 milliards de francs et les dettes à court terme à 56,4 milliards de francs, soit un fonds de roulement négatif de 6,6 milliards de francs. Encore convient-il d'observer que l'actif en circulation comprend la totalité du stock - 21,8 milliards de francs - alors que l'on sait qu'il est d'usage de retenir une sorte de « stock outil » assimilable à des investissements immobilisés pour au moins les deux tiers de cette somme, soit 14 milliards de francs.

Ce fonds de roulement négatif, d'un montant total de 20 milliards de francs, signifie que l'on a financé des immobilisations avec des capitaux à court terme et constitue la preuve d'une gestion financière désinvolte.

Une entreprise mal gérée, à l'exploitation déficitaire, lourdement endettée et qui a acquis des immobilisations avec des capitaux à court terme : voilà ce que révèle le bilan de l'exer-

cice 1986 ! Voilà cette vitrine sociale de la France que l'on veut donner en exemple ! Voilà où on en est après quarante-deux ans de gestion par l'Etat une entreprise qui aurait toujours dû rester dans le domaine privé. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Le compte de résultat nous permet de déceler l'origine des difficultés.

En ce qui concerne les charges de main-d'œuvre, le rapporteur précise que la gestion des effectifs de Renault a pris un retard considérable vis-à-vis de celle de ses principaux concurrents. Ce retard s'est traduit, selon le rapporteur, par un surcoût salarial de 14 p. 100 par rapport au groupe P.S.A. à effectif identique, soit environ 2 milliards de francs en 1986. Si l'on observe que l'article 2 du projet prévoit le maintien de tous les contrats, rien ne permet de dire qu'un allègement du surcoût salarial est possible.

Quant à la réduction des effectifs, pourtant nécessaire, elle continuera d'être entravée par un syndicat obéissant à ses objectifs politiques et qui préfère voir disparaître une entreprise que de la voir se restructurer. On fait ainsi le malheur de tous les salariés pour vouloir éviter une décision inéluctable. Alors qu'ils clament « Renault doit vivre », ils font tout pour la tuer !

J'ai gardé le souvenir de ces salariés maghrébins manipulés par des agitateurs professionnels, agressant violemment des cadres désireux de travailler.

A l'époque de la robotisation, la qualification des travailleurs doit changer. Pour produire, on n'a plus besoin des ouvriers non spécialisés ; ce qu'il faut, ce sont des salariés à haute technicité qui connaissent la gestion informatique, la manipulation des robots et la programmation des machines.

**Un député du groupe communiste.** Commencez par les former !

**M. Pierre Descaves.** La lutte contre la révolution industrielle est une bataille d'arrière-garde de nature à tuer les entreprises qui s'y complaisent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

L'ouverture des frontières en 1992 sera pour toutes les entreprises l'heure de vérité. Puisse-t-elle pour le gouvernement prendre à temps - mais il est peut-être déjà trop tard ! - les décisions nécessaires pour alléger les charges de l'économie française.

Il est mauvais de laisser penser aux salariés étrangers sans qualification que la France pourra les nourrir éternellement. Il est mauvais pour notre économie de faire croire à tous les malheureux du tiers monde et du quart monde que nous pourrions les prendre en charge.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Bravo !

**M. Pierre Descaves.** Le rapport de l'utopiste Hannoun est un nouveau mauvais coup porté à notre économie. Nous ne pourrions pas davantage payer les dépenses nouvelles qu'il créerait si ce rapport était appliqué que Renault ne pourra conserver ses salariés dépourvus d'une formation technique de haut niveau.

Au terme de cette brève analyse juridique et comptable, que conclure ?

Vous avez fait, monsieur le ministre, de grandes déclarations sur le « retour au droit commun » et sur l'abandon de créances « pour solde de tous comptes ». En fait, comme le gouvernement auquel vous appartenez, vous confondez parler et agir. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

La transformation légalement douteuse de Renault n'est qu'un faux-semblant. Le retour au droit commun des sociétés anonymes n'est que vue de l'esprit et poudre aux yeux !

Comme d'habitude, vous êtes resté à mi-chemin d'une réforme nécessaire. Vous avez maintenu le socialisme en faisant semblant de donner satisfaction à vos électeurs.

Pour procéder à une vraie réforme, il fallait aller jusqu'à la privatisation de Renault. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) En effet, demain comme hier, vous ne pouvez pas laisser les pertes de cette entreprise sans les compenser par un prélèvement sur les fonds publics. Vous continuerez à entretenir aux frais des contribuables une vitrine sociale qui est surtout profitable pour les syndicats qui mettent en évidence les avantages obtenus sans grand mal chez Renault pour obtenir les mêmes dans le secteur privé.

Le surcoût social de 14 p. 100 n'a pas fini de peser sur notre économie. Renault continuera à perdre de l'argent et l'Etat continuera à payer pour ne pas moderniser la production et ne pas renvoyer dans leur pays ceux dont l'économie française n'a plus besoin.

Cela dit, s'agissant pour nous d'un premier pas vers une privatisation totale de Renault, nous ne nous opposerons pas à votre projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. Philippe Bassinet.** Vous êtes contre ou non ? Peut-on dire : « Descaves se rebiffe ? » (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Georges Le Balli.

**M. Georges Le Balli.** Après bien des hésitations, le Gouvernement nous soumet un projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme. La première question qui vient à l'esprit est de se demander pourquoi nous avons assisté à tant d'atermolements ces derniers jours. Un jour, on retirait le projet de l'ordre du jour, le lendemain on le réinscrivait...

**M. Franck Borotra, rapporteur.** On ne l'a jamais retiré !

**M. Georges Le Balli.** Cela ressemble un peu à de l'acharnement thérapeutique. Cela témoigne aussi de l'incohérence des méthodes employées par ce gouvernement dans ce domaine comme en tant d'autres.

**M. Eric Raoul.** Vous avez fait mieux !

**M. Georges Le Balli.** Pourquoi ce gouvernement se lance-t-il dans une telle opération à l'égard de Renault qui a toujours été un symbole ? En effet, la Régie a toujours été un symbole de la technicité, comme en témoignent la 4 CV, la Dauphine, la R 5 et la R 25, un symbole social, puisqu'elle a toujours été la pointe avancée des conquêtes sociales, et aussi un symbole économique dans la mesure où les gouvernements, quels qu'ils soient, lui ont souvent demandé d'être présente là où il y avait une difficulté, en particulier dans les régions sinistrées.

Ce projet a-t-il été déposé par raison purement idéologique ? Correspond-il à une volonté réelle de conduire une politique industrielle de redressement ? Répond-il à une exigence européenne ? A-t-il été présenté pour améliorer la situation des salariés ?

En répondant à ces différentes questions, je vais démontrer que le retrait de ce projet de loi s'impose, ce qui serait, monsieur le ministre, une preuve de sagesse.

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Vous n'y croyez pas vous-même !

**M. Georges Le Balli.** D'ailleurs, vous me semblez bien seul pour défendre ce texte.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Pas du tout !

**M. Georges Le Balli.** Cela dit, j'ai l'impression que vous considérez ce texte comme l'œuvre de votre vie, que vous voulez le laisser à la postérité.

**M. Philippe Bassinet.** C'est freudien ! (*Sourires.*)

**M. Georges Le Balli.** En effet, monsieur Bassinet, j'allais le dire, c'est presque freudien !

Lorsque ce projet a été conçu, nous étions en plein délire libéral, et vous en étiez le chantre, monsieur le ministre de l'industrie. Le libéralisme économique devait résoudre tous les problèmes. Un seul *credo* : Privatisons ! Diminuons les droits des travailleurs ! Abandonnons la politique industrielle ! Et ainsi l'activité du pays va s'amplifier et le chômage va diminuer !

Nous avons vu le résultat !

Vous étiez même le ministre qui voulait la disparition de son ministère !

Aujourd'hui, surtout après le krach boursier, qui risque, d'après M. Levy lui-même, de réduire l'année prochaine les ventes de notre industrie automobile, les défenseurs du libéralisme se sont faits plus discrets. Ils avaient oublié que nous étions en guerre économique.

Malheureusement, vos décisions ne sont pas restées sans effet. Vous avez réduit les défenses de la France sur le plan industriel et le pays est entraîné dans la spirale du déclin. Et ce sont les Français qui vont payer les pots cassés.

La voie libérale constitue un leurre idéologique et dogmatique. C'est ce qu'enseigne toute l'histoire économique et sociale de la France au cours de ce siècle, notamment la période de crise que la France traverse depuis quinze ans.

Le retour de la pensée libérale des années soixante-six s'est accompagné d'une revanche contre le rationalisme. Les libéraux rejettent toute tentative d'explication des phénomènes économiques et sociaux au bénéfice du hasard et de l'imprévisible. La raison est priée de renoncer devant un ordre prétendu naturel. Le risque libéral concerne notre pays, mais aussi l'Europe.

Peut-être pensez-vous que je sors du sujet, que nous sommes loin du statut de Renault...

**M. Eric Raoult.** C'est sûr !

**M. Georges Le Bail.** ... mais, pour comprendre les choses, encore faut-il saisir la globalité des mécanismes qui régissent notre société.

Renault, c'est l'industrie automobile, et cette industrie se bat sur les marchés européens et internationaux. Nous ne devons pas être les naïfs de l'Europe ou du monde, comme le dit votre collègue au Gouvernement, M. Noir. Il faut que l'Europe se construise, mais pas pour ne rien faire. Une Europe qui ne serait qu'un vaste espace ouvert, une Europe qui livrerait ses marchés comme terrain de bataille aux entreprises américaines et japonaises n'aurait pas longtemps à vivre. L'Europe ne vaut que si elle conduit des politiques permettant à ses entreprises de mettre leurs efforts en commun, si elle intervient pour remédier aux déséquilibres régionaux, si elle stimule la recherche et les technologies. On pourrait presque dire : l'Europe ne vaut que si elle n'est pas libérale, que si elle applique réellement la règle de la préférence communautaire.

**M. Pierre Descaves.** C'est vrai !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Il n'y a plus beaucoup de pays en Europe où les socialistes soient au pouvoir !

**M. Georges Le Bail.** Si nous refusons les illusions du tout Etat, nous refusons également celles du tout marché, qui est incapable d'éclairer l'avenir. En France, seule une société mixte, avec un secteur privé et un secteur nationalisé, peut supporter les mutations liées à la modernisation.

En fait, avec ce texte, vous voulez vous offrir un petit plaisir personnel, donner une petite satisfaction à la paranoïa libérale du Gouvernement, avant de partir, évidemment.

**M. Eric Raoult.** Dans dix ans !

**M. Georges Le Bail.** Vous voulez « vous faire Renault », pour employer un langage populaire, en changeant son statut. Même le rapporteur ne croit pas réellement à l'intérêt du changement de ce statut puisqu'il écrit dans son rapport : « Bien que sa situation s'améliore, la Régie reste encore, en 1987, au milieu du gué. Le changement de statut et le montage financier qui l'accompagne ne suffisent pas, en eux-mêmes, à assurer son complet rétablissement. L'effort doit être, chacun en est convaincu au sein de l'entreprise, poursuivi sans relâche. [...] L'actuel statut juridique de Renault n'est pas directement responsable des difficultés que traverse l'entreprise. »

Non ! Votre changement de statut n'est qu'un écran de fumée qui cache mal votre absence de politique industrielle et vos mauvaises intentions pour le futur.

D'ailleurs, vous montrez le bout du nez. Je lis, toujours dans le rapport : « C'est la loi du 2 juillet 1986 qui s'appliquera. Ainsi donc, le capital de Renault pourra, sans que l'adoption d'une disposition législative soit nécessaire, être ouvert à des actionnaires privés à condition que la participation de l'Etat reste supérieure à 50 p. 100. »

Ce projet de loi est donc bien dans votre esprit une première étape vers la privatisation totale. En cela, vous êtes en parfait accord avec le président-directeur général de P.S.A., M. Calvet. D'ailleurs, dans toute cette affaire, on a pu se demander - et plusieurs orateurs l'ont déjà dit - si M. Calvet se prenait pour le patron de Renault ou pour le ministre de l'industrie, puisqu'il ne cesse de prodiguer des conseils. Apparemment, ses désirs sont des ordres, puisque vous êtes en train de les exécuter.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Pas du tout : il demandait la privatisation de Renault !

**M. Georges Le Bail.** Vous vous dirigez dans cette voie.

Le vrai problème n'est pas dans le changement de statut de Renault, et vous le savez très bien, mais dans la capacité des constructeurs français d'affronter la concurrence, car plus d'un million de salariés vivent directement ou indirectement de l'automobile. Ce secteur peut être considéré comme une industrie témoin, ainsi que l'indique dans la revue *Notes et Etudes documentaires* M. Bounfour, dont je me suis inspiré, ...

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Ah !

**M. Georges Le Bail.** Oui, monsieur le rapporteur, je travaille avec des documents !

... dans la mesure où elle subit les principales transformations actuelles de l'économie mondiale. Contrairement à la demande de charbon ou d'acier, autres symboles du développement industriel, la demande automobile ne diminue pas au niveau mondial, mais elle croît très faiblement ; cette stagnation exacerbe la concurrence entre firmes. Aussi les grands américains, General Motors et Ford, et les Japonais, Nissan et Toyota, portent-ils un intérêt accru à l'Europe. Ils y investissent industriellement et commercialement, concurrence avec les constructeurs locaux et, dans ce contexte, la France perd des parts de marché. La part de la production française de véhicules utilitaires et de voitures particulières est passée de 8,7 p. 100 en 1980 à 6,7 p. 100 en 1985 dans la production mondiale, qui s'élève à 44 800 000 véhicules environ. Le taux de pénétration du marché français pour les voitures particulières est passé de 19,3 p. 100 en 1975 à 36,6 p. 100 en 1985. Dans le même temps, ce taux est passé de 0,7 p. 100 à 1,6 p. 100 au Japon. Les Japonais détiennent actuellement 2,9 p. 100 du marché en France mais 13,1 p. 100 en République fédérale d'Allemagne et 9,3 p. 100 au Royaume-Uni. Comme il n'y a pas de réciprocité, l'Allemagne compense cette entrée massive des Japonais en venant sur le marché français. Je vous renvoie sur ce point au début de mon propos, où j'ai parlé de l'Europe et de sa capacité à se défendre.

Je rappellerai pour mémoire l'erreur colossale commise par le groupe Peugeot-Citroën, qu'on cite toujours en exemple, lorsqu'il a abandonné, il y a quelques années, le réseau Simca-Talbot.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Arrêtez de juger les autres ! Vous n'êtes pas compétent ! Laissez les industriels faire leur métier !

**M. Georges Le Bail.** Ce n'est pas seulement moi qui le dis ! Des gens très compétents l'ont écrit !

**M. Henri Cuq.** Les « experts » du parti socialiste, sans doute !

**M. Georges Le Bail.** Pour P.S.A., les deux tiers environ des pertes de parts de marché européen, entre 1979 et 1982...

**M. Pierre Descaves.** C'est un spécialiste qui parle !

**M. Georges Le Bail.** Je ne suis pas un spécialiste mais je lis les travaux des spécialistes !

... sont dus à la chute de Talbot au cours de sa période d'intégration dans le groupe Peugeot. Dans le même temps, on a constaté une forte progression de General Motors-Europe, qui a conquis 2,6 p. 100 du marché européen entre 1980 et 1982, et de Ford, Mercedes et B.M.W. Fiat a également amélioré sensiblement ses positions par rapport à 1979. Cette opération a favorisé la dégradation de nos positions commerciales, et ceux qui donnent des conseils aujourd'hui sont les mêmes qui ont mis au point cette opération digne de grands stratèges.

Quant à la Régie, elle détenait 35 p. 100 du marché français en 1979 ; elle n'en détient plus actuellement que 32,1 p. 100.

Peugeot détenait 42,9 p. 100 du marché mais n'en a plus que 32,2 p. 100, ce qui est grave non seulement pour Peugeot mais pour la France. Les marques étrangères ont augmenté leur taux de pénétration de 10 points, passant de 21,6 à 32,6. C'est grave !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** L'important, c'est d'être bénéficiaire !

**M. Georges Le Bail.** Il ne suffit pas d'être bénéficiaire, il faut également augmenter ses parts de marché.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Si vous n'êtes pas bénéficiaire, chaque fois que vous vendez une voiture, vous perdez de l'argent !

**M. Georges Le Balli.** Il faut donc définir une politique industrielle pour regagner nos parts de marché.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Il faut d'abord gagner de l'argent, et ensuite vendre des voitures !

**M. Pierre Descaves.** Il faut surtout d'autres moyens que ceux que proposent les socialistes !

**M. Georges Le Balli.** Il ne faut en tout cas pas être les naïfs de l'Europe !

En ce qui concerne ses parts de marché européen, Renault s'est stabilisé, passant de 10,9 p. 100 à 12,3 p. 100. Peugeot est quant à lui passé de 17,2 p. 100 à 12 p. 100.

Je cite ces chiffres pour montrer les enjeux qu'il y a derrière l'industrie automobile et pour situer l'importance de ce secteur dans l'économie nationale, du fait de sa puissance d'exportation. Il faut savoir qu'il continue à représenter environ 10 p. 100 de notre commerce global. Chaque perte de part de marché aggrave, creuse le déficit commercial. D'où la nécessité impérieuse de reconquérir ces parts de marché et de mener une politique industrielle qui le permette.

La situation de Renault s'est améliorée puisque l'année 1987 sera bénéficiaire. La production est passée de 1 400 000 équivalents R5 en 1985 à 1 805 000 en 1987. La Régie soutient parfaitement la comparaison avec ses concurrents français ou étrangers puisqu'en 1987 elle est à 15,2 équivalents R5 par agent et par an contre 14,5 pour P.S.A., 16,8 pour Ford, 15,2 pour General Motors et 15,9 pour Fiat. Cela ne signifie pas que l'effort ne doit pas être poursuivi, bien au contraire ! Mais ce n'est pas le changement de statut qui favorisera cet effort.

Le problème majeur, vous le savez tous, est l'endettement. En effet, dès lors que notre industrie automobile enregistre des pertes, elle était conduite à emprunter pour subsister. Les frais financiers sont de l'ordre de 4 p. 100 du chiffre d'affaires pour nos constructeurs...

**M. Jean-Pierre Schenardi.** A qui la faute ?

**M. Georges Le Balli.** ... contre 2 p. 100 pour leurs concurrents. Ce phénomène frappe d'ailleurs l'ensemble de l'industrie française. Une enquête de l'Ipecode, publiée en juin 1987, a comparé les industries manufacturières française et allemande. Elle concluait que le manque de compétitivité de notre industrie n'était pas dû aux salaires et aux charges sociales, qui sont inférieurs à ceux de l'Allemagne, ni au temps de travail, qui est supérieur en France, ni à notre productivité, qui est équivalente, mais aux frais financiers liés à l'endettement.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Qui a endetté Renault ?

**M. Georges Le Balli.** Ce dont Renault a besoin aujourd'hui, c'est que l'Etat joue son rôle d'actionnaire. La Régie pourrait ainsi réduire son endettement, promouvoir de nouveaux modèles, maîtriser de nouvelles technologies - qu'il s'agisse des matières plastiques ou des systèmes anti-pollution. Dans ce dernier domaine, nos constructeurs ont pris du retard alors qu'une directive européenne les oblige à équiper les automobiles de dispositifs anti-pollution. Les Allemands, il faut bien le reconnaître, sont en avance sur nous dans ce domaine. J'ai toujours regretté, d'ailleurs - c'est un autre sujet, mais tout est lié - qu'une autre directive n'impose pas les mêmes obligations aux centrales thermiques.

Renault devrait également accomplir de gros efforts dans le domaine de l'injection électronique, mieux former son personnel, réactiver les réseaux commerciaux à l'extérieur des frontières, moderniser l'outil de travail, amplifier l'effort de recherche.

Notre pays a besoin de Renault et Renault a besoin de son personnel. Celui-ci doit être vraiment motivé si l'on veut qu'il se batte pour son entreprise. Avec les mesures que vous comptez prendre, vous le démotiverez. Ce n'est pas en menant une politique sociale rétrograde que l'on mobilise les salariés. Au demeurant, monsieur le rapporteur, vous écrivez vous-même, à la page 26 de votre rapport : « La motivation du personnel de Renault est sans conteste l'une des clés du rétablissement de l'entreprise. Il ne faut pas se cacher qu'elle

sera difficile à assurer car le personnel continuera, dans les années à venir, à être confronté à la rigueur salariale, aux réductions d'effectifs et aux mutations technologiques. Défi d'autant plus lourd qu'il s'adresse à une entreprise condamnée à faire des bénéfices. » Pensez-vous vraiment que le changement de statut va répondre à cette condition ?

Je ne sais si beaucoup d'entre vous ont travaillé une partie de leur vie dans une entreprise, en particulier dans une entreprise privée. Le ministre a cité ses références, voici les miennes. Pour ma part, j'ai passé de nombreuses années dans le secteur privé et je puis affirmer que je le connais assez bien. Dans certaines entreprises, les salariés ne sont pas du tout motivés, la bureaucratie règne. Ainsi, le dynamisme d'une entreprise n'est pas dû au fait qu'elle est privée ; d'autres conditions doivent être remplies.

**M. Henri Cuq.** Ce que vous dites n'est pas clair du tout !

**M. Georges Le Balli.** Vous avancez un autre argument pour justifier le présent projet de loi : la transformation en société anonyme permettrait de responsabiliser l'entreprise grâce aux disciplines financières qu'elle entraîne. Vous reconnaissez cependant que cette responsabilisation existe déjà depuis 1985. Comprenez qui pourra ! Si elle existe déjà, pourquoi changer le statut ?

Vous affirmez que son statut évite à Renault de subir la sanction d'une mauvaise gestion, à savoir le dépôt de bilan. Pourquoi les sociétés sidérurgiques Usinor et Sacilor, qui sont pourtant des sociétés anonymes, n'ont-elles pas déposé leur bilan, alors qu'elles ont un endettement très important ?

**M. Pierre Descaves.** Parce que le contribuable paye !

**M. Georges Le Balli.** Pendant combien d'années la puissance publique a-t-elle aidé Creusot-Loire, soit en lui accordant des avantages financiers, soit en lui enlevant les secteurs déficitaires pour les reprendre à son compte ? Si vous concevez ainsi le fonctionnement des entreprises privées, on comprend qu'elles tiennent le choc !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Allez demander à M. Delors pourquoi on ne peut plus le faire ! Il va vous expliquer !

**M. Georges Le Balli.** Il me semble intéressant, pour éclairer les esprits, de lire quelques extraits de l'ordonnance de 1945 portant nationalisation des usines Renault. 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. Le ministre de la production industrielle, le ministre de l'économie nationale et le ministre des finances peuvent, à toute époque, se faire communiquer tous les documents et pièces intéressant la gestion de la Régie nationale et faire procéder à tout contrôle de gestion administrative et financière, tant sur pièces que sur plans. »

En quoi ces dispositions permettent-elles un endettement illimité de la société ?

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Il faut le demander à vos amis !

**M. Georges Le Balli.** Et aux vôtres, parce que Renault fonctionne de cette manière depuis 1945.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** L'endettement s'est accru entre 1981 et 1985 !

**M. Georges Le Balli.** On pourrait également étudier la situation des autres sociétés. Toutes les sociétés automobiles ont enregistré des déficits !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Non, jusqu'en 1983 seulement !

**M. Georges Le Balli.** Il faut effectuer les comparaisons sur une période assez longue car l'industrie automobile a subi un choc important.

**M. le président.** Voulez-vous, je vous prie, éviter les dialogues. C'est l'Assemblée tout entière qui doit profiter de vos propos, monsieur Le Balli. Voulez-vous les lui réserver ?

**M. Henri Cuq.** Ils ne sont pourtant pas clairs !

**M. Georges Le Balli.** L'article 11 précise : « En fin d'exercice, le solde disponible après les prélèvements effectués pour les amortissements industriels et pour la

constitution des réserves est réparti entre le Trésor public, les œuvres sociales de la Régie et le personnel ». Renault, régie nationale, est donc bien géré selon le principe d'une société anonyme. C'est par conséquent ailleurs qu'il faut chercher les motivations d'un changement de statut.

Le dernier argument que vous utilisez devrait nous laisser sans voix : le changement de statut fait suite à une demande de la Commission de Bruxelles. Cette commission a vraiment bon dos ! Vous essayez en fait de faire passer la pilule !

Vous fuyez vos responsabilités car vous savez très bien que la Communauté économique européenne n'a rien exigé, même si une enquête est en cours pour vérifier que les apports en capital de l'actionnaire ne sont pas des subventions déguisées. Deux enquêtes précédentes, en 1985 et 1986, avaient déjà abouti à des non-lieux. Cette fois encore, dans la mesure où l'Etat pouvait arguer de son rôle normal d'actionnaire, l'enquête devait également aboutir à un non-lieu.

Mais vous avez voulu satisfaire votre logique libérale en précédant toute exigence européenne.

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Demandez à M. Delors ! Il vous expliquera !

**M. Georges Le Bail.** Comment justifierez-vous auprès de cette même Commission l'apurement de 12 milliards de francs de dettes dans le cadre du changement de statut ? J'aimerais bien que vous me répondiez sur ce point.

Non ! Toute cette affaire est cousue de fil blanc ! Je rappelle que l'article 7 de l'ordonnance de 1945 dispose : « La Régie nationale des usines Renault a pour objet de continuer, dans l'intérêt exclusif de la nation, l'exploitation de la société dissoute et, d'une manière générale, d'assurer le développement, dans l'intérêt national, de l'ensemble industriel et commercial qui lui est confié ».

Vous vous apprêtez en fait à effacer cette disposition, à brader un bien de la nation.

Pour toutes ces raisons, le groupe socialiste vous demande de retirer ce texte. Il est encore temps ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Freddy Descheux-Bouuine.** Ce serait la sagesse !

**M. le président.** La parole est à M. Bernard Deschamps.

**M. Bernard Deschamps.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, devant la commission de la production et des échanges, et de nouveau ce matin devant notre assemblée, le ministre de l'industrie s'est efforcé de justifier le projet gouvernemental de changement de statut de la Régie Renault au nom des impératifs de l'Acte unique européen et des nécessités d'une bonne gestion, en prétendant que l'ordonnance de 1945 était historiquement dépassée.

A la vérité, au-delà de la sanction contre les dirigeants de l'entreprise, qui avaient collaboré avec l'ennemi pendant la Seconde Guerre mondiale, l'ordonnance de 1945 donnait à la nationalisation de Renault une dimension à la fois d'ordre politique, économique et social. En effet, l'ordonnance précisait : « Il ne s'agit pas seulement de sanctionner une situation héritée du passé, mais aussi de se tourner résolument vers un avenir constructif (...) 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. Il lui appartient de faire aboutir la reconstitution de notre industrie automobile. » Un autre passage de l'ordonnance résumait les missions assignées à la Régie par les pouvoirs publics.

C'est grâce à cette ordonnance de nationalisation que Renault est devenu, en trente ans, 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. Renault, comme on l'a rappelé tout au long de la journée, c'est d'abord et prioritairement la voiture populaire, grâce à la 4 CV, lancée à la Libération sur le site de Billancourt, mais c'est également, et très vite, les biens d'équipements, le machinisme agricole, les tracteurs fabriqués à l'usine du Mans, et le poids lourd, d'abord avec la Saviem, puis par la suite avec R.V.I. après la reprise de Berliet.

L'innovation technologique dans tous les domaines caractérise cette période. Quelques exemples sont significatifs :

Dans l'automobile, le passage rapide à la traction avant, les équipements intérieurs à commande électrique, les sièges pétales, le moteur turbo grand public, les moteurs économes en énergie.

Pour les biens d'équipement, les premiers transferts, et ultérieurement la robotique industrielle, avec les robots A.C.M.A. de soudure et de manutention, la C.F.A.O., les lignes d'usinage en continu.

Pour les poids lourds, les moteurs alliant puissance et économie, la technologie du turbo, une nouvelle pompe à injection, les autobus articulés, le véhicule expérimental Virage, etc.

Pour les tracteurs, les ponts, les cabines montées sur suspension.

Cette maîtrise industrielle et technologique, qui a caractérisé le développement de Renault à partir de 1945, a eu un effet d'entraînement pour le développement de coopérations nationales et internationales mutuellement avantageuses pour les divers partenaires.

Renault, au cours de cette période, est devenu le premier exportateur français. Renault, entreprise nationalisée, a souvent été sollicitée pour compenser des abandons d'autres secteurs industriels ou contribuer au développement industriel de régions sous-industrialisées.

C'est le cas de la région Lorraine durement touchée par la casse de la sidérurgie avec l'implantation de la Sovab à Batilly, qui fabrique les Renault Traffic et Master, l'ouverture d'une unité ultra-moderne de production de pistons et de pompes à eau et à essence à Thionville. C'est le cas dans le Nord-Pas-de-Calais, avec l'usine Renault de Douai, qui a été lancée en 1970 et conçue comme devant contribuer à la reconversion du bassin houiller du Douaisis. Plus récemment, à Denain, en 1982, Renault-Automatism a installé une petite unité de productique qui n'a malheureusement jamais connu un grand développement et a même été cédée depuis lors.

L'exemple le plus révélateur de désenclavement régional nous est donné par la décision d'implanter la C.P.I.O. à Saint-Nazaire et la C.P.I.C. à Vitry, en Ille-et-Vilaine, afin de développer l'activité industrielle dans l'ouest de la France.

Ainsi, depuis 1945, Renault a toujours été sous le strict contrôle des plus hautes instances de l'Etat.

L'accomplissement des missions industrielles de Renault a été rendu possible par la mise en œuvre d'une politique sociale avancée, qui ne doit d'ailleurs rien à la volonté des gouvernants de notre pays, mais qui a été arrachée de haute lutte par les travailleurs de la Régie.

Ces luttes ont permis des conquêtes sociales importantes souvent étendues par la suite à d'autres entreprises ou d'autres secteurs d'activité : la troisième semaine, puis la quatrième semaine de congés payés, la mensualisation des salaires, les jours de congés supplémentaires en fonction de l'ancienneté, la sixième semaine de congés payés, le système de retraite complémentaire, l'augmentation des salaires et la défense du pouvoir d'achat, les droits syndicaux et la démocratie à l'entreprise.

Sans cette politique sociale, le groupe Renault ne serait pas devenu ce qu'il était au début des années 70. C'est bien la valorisation de son potentiel humain, grâce à ces conquêtes sociales associées à une diversification industrielle poussée, qui a permis à Renault de devenir en trente ans un des fleurons de l'industrie française.

C'est cela que vous voulez casser aujourd'hui ! Car, la bourgeoisie française n'a jamais, à aucun moment, depuis 1945, abandonné l'idée de revenir en arrière, tant la comparaison avec le secteur privé de l'automobile était au désavantage de ce dernier. *(Rires sur les bancs du groupe Front national [R.N.] )*

Votre projet de changement de statut n'est pas destiné à mieux satisfaire les besoins des consommateurs ou à faire de Renault une entreprise mieux à même d'affronter la concurrence internationale. Votre objectif est de soumettre Renault à une stricte logique de rentabilité financière...

**M. Pierre Descaves.** Tiens donc !

**M. Bernard Deschamps.** ... et à l'offrir aux appétits des capitaux privés, y compris des capitaux étrangers ! *(Oh ! sur les bancs du groupe Front national [R.N.] )*

**M. Georges Hage.** C'est la vérité !

**M. Bernard Deschamps.** Dans cette optique, Renault est appelé à devenir un constructeur de seconde zone réduit en fait à une simple fonction d'assemblage.

Les stratégies mises en œuvre depuis la fin des années 70, la coûteuse, la désastreuse aventure américaine, l'arrêt de la diversification, le recentrage sur l'automobile, l'abandon du véhicule populaire, les coupes sombres dans l'emploi, en application, d'ailleurs, du rapport Dalle rédigé à la demande de l'actuel Président de la République, ont préparé le terrain de ce changement de statut.

A cet égard, je note d'ailleurs une remarquable continuité puisque, en commission, les députés socialistes ont présenté un certain nombre d'amendements qui étaient favorables au changement de statut et qui tendaient simplement à en différer l'application dans le temps.

En quelques années, Renault s'est vidé de la moitié de ses effectifs. La masse salariale représente moins de 20 p. 100 du prix total d'un véhicule. Le groupe achète non plus seulement ses composants, mais aussi des fonctions entières. On assiste à la dévitalisation d'un groupe qui était à l'avant-garde mondiale, à l'inverse de marques telles que Fiat, qui, dans les années 80, a recentré son activité sur la métropole, renonçant à l'implantation directe aux Etats-Unis. Depuis lors, Fiat a non seulement accru ses positions en véhicules automobiles mais a surtout développé ses diversifications en biens d'équipement, poids lourds et machines agricoles.

Une telle stratégie, encouragée en France à la fois par les gouvernements de droite et par les gouvernements socialistes, est suicidaire pour notre pays. Elle facilite la pénétration étrangère qui atteint 40 p. 100 dans le secteur de l'automobile ; elle est dramatique pour l'emploi et aggrave la dépendance économique de la France !

Votre projet, monsieur le ministre, crée les bases juridiques de la privatisation de Renault. D'ores et déjà, l'entrée de capitaux extérieurs, français et étrangers, est envisagée. Les milieux spécialisés nous annoncent même l'alliance de Renault avec des constructeurs étrangers qui occupent une position dominante, ce qui ne pourra qu'accélérer les abandons ou les transferts de production hors de notre pays.

Pourtant, il est possible d'ouvrir une autre perspective pour Renault. Une autre stratégie est indispensable pour répondre aux besoins de la France et reconquérir les positions perdues. Mais, pour cela, il faut impérativement revenir à l'esprit de l'ordonnance de 1945. Il faut aujourd'hui plus de nationalisation pour Renault, ...

**M. Pierre Descaves.** Davantage de pèze !

**M. Bernard Deschamps.** ... ce qui signifie davantage de démocratie et des missions conformes à l'intérêt national. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

Quels sont les principaux axes d'une politique de redressement ?

La reconquête du marché national doit être l'objectif déterminant pour redresser Renault. On ne peut se satisfaire d'une couverture de 30 ou 31 p. 100 du marché national, alors que Renault occupait récemment encore 40 p. 100 de ce marché. Pour y parvenir, les atouts ne manquent pas : une gamme, certes jeune, mais avec des produits performants et de qualité, tels que la Renault 21, la Super 5, la Renault 25, l'Express.

Cependant, Renault ne couvre que partiellement, avec la vaillante R4, un segment de gamme important comme base de reconquête, celui du véhicule populaire laissé à la merci des étrangers, de Fiat en particulier. Il est indispensable de promouvoir un véhicule de ce type. La C.G.T. a fait des propositions précises dans ce domaine avec le projet Neutral. Ce serait un atout pour fidéliser la clientèle, les jeunes, les ruraux, les ménages modestes, conformément à la vocation de Renault depuis 1945.

Le lancement d'un véhicule populaire, le développement de la gamme avec des innovations techniques - Renault a été un précurseur dans le passé avec le turbo « grand public », par exemple - un réseau commercial performant avec les succursales, doivent permettre à Renault de gagner des parts de marché substantielles, de redevenir le numéro un et d'enrayer la progression inquiétante des importations.

Ce dont a besoin Renault aujourd'hui, c'est une véritable politique de groupe, le contraire du rabougrissement. C'est le moyen de reconquérir de la valeur ajoutée, de créer des emplois industriels, de contribuer au redressement du commerce extérieur français, de développer les nouvelles techno-

logies - la productique, les matériaux composites -, en résumé, de contribuer au développement de la France. Pour cela, nous disposons de points d'appui non négligeables avec Renault-Automation, R.V.I., Renault-Agriculture et Renault-Entreprises industrielles.

Il s'agit là d'entreprises que l'on doit développer dans le cadre d'une plus grande maîtrise de la filière automobile plutôt que de chercher à les brader, comme c'est le cas actuellement.

Ce développement doit s'accompagner d'une coopération de grande envergure entre Renault et Peugeot, notamment, ainsi qu'entre celles-ci et les équipementiers français.

Ensemble, Renault et Peugeot peuvent amortir les dépenses de recherche et de formation sur des productions plus larges, fabriquer des sous-ensembles mécaniques et des équipements automatiques de production, élever leur assistance technique aux sous-traitants et aux fournisseurs.

Dans le même temps, il faut s'attaquer au problème de la dette. L'Etat actionnaire doit jouer son rôle pour renégocier avec les banques et les organismes financiers un rééchelonnement de certaines dettes de Renault ainsi que - pourquoi pas ? - un moratoire pour certaines d'entre elles. C'est indispensable pour stopper le pompage des ressources du groupe, lequel met celui-ci sous la dépendance complète des financiers internationaux avec des frais très lourds qui constituent un handicap croissant.

Une autre utilisation des ressources doit être mise en œuvre pour la création de richesses nouvelles dans l'entreprise, pour les productions et l'emploi. Les prêts des banques doivent être affectés aux investissements efficaces en France et les dotations de l'Etat ne doivent pas servir à financer les suppressions d'emplois ou à des opérations financières à l'étranger.

Des institutions comme les compagnies d'assurances, qui disposent de ressources très importantes - plus de 400 milliards de francs de réserves techniques - doivent contribuer au financement de l'industrie automobile en France, dont elles tirent profit.

Cette utilisation nouvelle des ressources doit se faire sous le contrôle strict des travailleurs. Dans ce but, les prérogatives des comités d'établissement, du comité central d'entreprise et du comité de groupe doivent être appliquées et renforcées.

Par ailleurs, la création d'un livret d'épargne automobile, comme le propose la C.G.T., permettrait de faciliter l'achat de véhicules, tout en assurant un financement stable, à long terme et peu onéreux.

Enfin, il ne peut y avoir de redressement sans politique sociale d'avant-garde : des salariés à l'emploi stable bénéficiant d'une formation permanente et dont le pouvoir d'achat s'améliore au lieu de régresser comme actuellement. Dans ce but, l'accord d'entreprise signé en 1982 doit être reconduit avec de substantielles améliorations.

A cet égard, comment ne pas évoquer le procès inique intenté à l'encontre des « dix » de Billancourt ?

Parce qu'ils défendaient les conditions de vie et de travail de l'ensemble des salariés des usines Renault en même temps que l'existence même et l'avenir de leur entreprise, ces dix militants de la C.G.T., membres du parti communiste français, ont été licenciés et poursuivis devant les tribunaux.

La direction, soutenue par les pouvoirs publics, les accusait de violences, de destructions, de vol, de séquestration, de coups et blessures, d'injures publiques ...

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Mais c'est vrai !

**M. Bernard Deschamps.** C'est faux ! La direction réclamait à leur encontre plus de 200 millions de centimes d'amende et une centaine d'années de prison.

Le tribunal vient de rendre son verdict : les accusations les plus infamantes ont été rejetées et la condamnation de principe prononcée contre les « dix » de Billancourt constituée, bien qu'inacceptable en raison de l'inconsistance des chefs d'accusation, un recul par rapport aux peines que réclamaient la direction et le procureur.

Ce premier recul, imposé par une mobilisation populaire en plein essor, doit désormais déboucher sur la réintégration des intéressés. Les motifs de leur licenciement ont en effet volé en éclats.

Les « dix » de Renault doivent être réintégrés dans leur entreprise, dans la plénitude de leurs droits ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

On le voit, Renault a des atouts pour se redresser : des hommes, un savoir-faire important, des moyens techniques, la maîtrise de technologies de pointe, un réseau commercial et de bons produits qui en font encore un des premiers groupes industriels français.

Il convient d'enrayer la spirale du déclin développée par la direction et les divers gouvernements qui se sont succédé et il faut mettre en valeur tous ces atouts pour redresser Renault.

Les salariés de Renault, toutes catégories confondues, sont le moteur de ce redressement. Ils ont su, par le passé, faire de Renault un grand groupe. Ils peuvent encore aujourd'hui, par leurs luttes et avec le soutien des utilisateurs de la marque ainsi que l'ensemble des Français attachés à notre potentiel industriel, inverser le cours actuel des choses.

Les députés communistes, ainsi que l'a affirmé à maintes reprises leur président, André Lajoie, assurent les uns et les autres de leur soutien résolu dans ce combat qui, aujourd'hui comme hier, comme en 1945, est celui de l'intérêt national.

Monsieur le ministre, il faut retirer ce projet de loi de l'ordre du jour de notre Assemblée ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Schenard.

**M. Jean-Pierre Schenard.** Avant tout, je voudrais dire à mes collègues communistes et socialistes, qui veulent toujours nationaliser davantage ; que pour que le crime ne paie plus, il faudrait le nationaliser. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui, portant transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme, est l'expression d'un constat d'échec.

Il s'agit de l'échec d'une certaine vision de Renault héritée de conceptions d'après-guerre, de l'échec de la mission de Renault, qui était de contribuer au développement économique du pays, à l'augmentation de la richesse nationale et d'améliorer la condition ouvrière.

Vaste et noble objectif, mais qui était nécessairement vicié dès l'origine car, en faisant de Renault une entreprise industrielle atypique, on l'obligeait à sortir de l'orthodoxie économique et à n'être jamais compétitive.

Ainsi que notre collègue Borotra le rappelle dans son excellent rapport, en investissant la Régie Renault d'une mission transcendante, c'est l'entreprise en elle-même qu'on négligeait. La meilleure preuve en est que, dans les statuts de Renault, les bénéfices, si bénéfices il y avait, n'étaient en aucun cas réinjectés dans l'entreprise : c'était le Trésor, les œuvres sociales et le personnel qui se les partageaient.

Tous les gouvernements qui se sont succédé depuis 1945 ont assigné à Renault des objectifs qui n'étaient pas ceux d'une entreprise industrielle. La conséquence logique est que Renault est devenu une espèce de monstre et un défi à la logique économique.

Aux dépens de la logique de la rentabilité, on a développé la logique du volume. Renault pouvait bien perdre des milliards s'il était le premier producteur en Europe.

Dans cette coûteuse politique de prestige, on intégrait également la poursuite d'une ambitieuse politique sociale : Renault, c'est bien connu, on l'a dit et répété, c'est la vitrine sociale de l'entreprise France. Le malheur, c'est qu'une telle politique coûte plus de 2 milliards par an en surcoût par rapport aux principaux concurrents. Le malheur c'est que, depuis 1945, les gouvernements successifs ont fait de Renault une sorte de prototype totalement inapte à affronter la concurrence internationale. Au lieu d'essayer de préserver l'esprit de la Résistance, ce qui ne veut plus rien dire aujourd'hui, il aurait fallu insuffler à Renault l'esprit de conquête ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Le projet de loi qui nous est soumis est l'ébauche d'un retournement d'esprit plus compatible avec les impératifs économiques actuels. Mais, avant d'aborder le projet lui-même, qui d'ailleurs, comme l'a rappelé le rapporteur, ne règle rien par lui-même, je voudrais revenir sur les

manœuvres d'obstruction pratiquées par les socialistes et les communistes à l'encontre de ce texte (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

A nos collègues communistes, je dirai que leurs manœuvres d'obstruction systématique ne m'étonnent pas. Vous êtes là, messieurs, dans votre rôle de militants, mais les Français ne s'y trompent pas ! Il ne s'agit pas pour vous de défendre les salariés de Renault...

**M. Paul Chomat.** Mais si !

**M. Jean-Pierre Schenard.** ... puisque, vous le savez bien, ils ne seront absolument pas touchés par ce projet de loi ainsi que l'on a pris garde de le rappeler dans l'exposé des motifs : « Le changement de forme juridique de Renault n'entraînera aucune conséquence sur le statut du personnel. Les conventions collectives et accords d'entreprise continueront à s'appliquer comme avant aux relations entre Renault et ses salariés. » Cela me permet d'ailleurs de douter du résultat de la réforme.

L'action que vous menez, faussement fondée sur la défense des salariés, n'est qu'un prétexte grossier qui cache mal le véritable motif de votre blocus.

**M. Paul Chomat.** Les salariés sont avec nous, pas avec vous !

**M. Jean-Pierre Schenard.** Il s'agit pour vous de défendre bec et ongles les privilèges éhontés de la C.G.T. au sein de la Régie Renault. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

La gestion des comités d'entreprise par la C.G.T. est pour vous une véritable planche de salut et, si j'ose dire, une planche à billets.

Evidemment, vous craignez qu'en adoptant un statut de société anonyme, la gestion des fonds...

**M. Vincent Porelli.** C'est minable !

**M. Jean-Pierre Schenard.** ... qui transigent par le comité d'entreprise soit moins laxiste et, en somme, moins rémunérateur pour la cause communiste.

**M. Paul Chomat.** Vraiment minable !

**M. Bernard Deschamps.** Lamentable !

**M. Jean-Pierre Schenard.** Oh non, monsieur !

**M. Pierre Descaves.** Il n'y a que la vérité qui blesse !

**M. Jean-Pierre Schenard.** Quant aux attaques des socialistes, elles sont primaires et finalement bien peu acceptables, si l'on considère leur action passée.

J'ai entendu notre collègue Bassinet combattre en commission le projet au nom du programme du Conseil national de la Résistance.

**M. Vincent Porelli.** Qu'est-ce que c'est pour vous la Résistance !

**M. Jean-Pierre Schenard.** Je me demandais si, emporté par son lyrisme, il n'allait pas conclure avec Lamartine en invitant le temps à suspendre son vol ! Nous y avons échappé, mais cela ne change rien aux faits : les socialistes ont fait la preuve, une fois de plus, qu'ils sont les représentants de l'immobilisme et du passéisme.

**M. Eric Raout.** C'est vrai !

**M. Jean-Pierre Schenard.** Cela n'étonnera d'ailleurs personne, car, apprentis sorciers du marxisme dont ils sont les tenants, leurs conceptions économiques sont héritées du XIX<sup>e</sup> siècle. (*Rires sur les bancs du groupe du R.P.R.*)

Si l'on ne peut retirer aux socialistes le droit à l'utopie, il faudrait sûrement leur ôter celui de parler d'économie, car dans le domaine économique vous semblez oublier un peu vite, messieurs les socialistes, que votre bilan du passage au gouvernement est affligeant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Aujourd'hui, vous prétendez défendre Renault contre des dérives libérales qui mettraient en cause l'avenir du groupe. Mais hier, lorsque vous étiez au pouvoir, vos incompétences, vos incohérences et votre idéologie anti-économique ont mis Renault en état de faillite. Depuis ce matin, j'en entends parler !

Vos léniants propos d'aujourd'hui n'engagent que vous, mais vos actes d'hier engageaient l'avenir du premier groupe industriel français. Vos actes parlent d'eux-mêmes : avez-vous

défendu Renault entre 1981 et 1985 ? Non ! Pourtant, pendant cette période, l'endettement de l'entreprise est passé de 18 milliards de francs à 57 milliards de francs. Il a augmenté de 40 milliards de francs en quatre ans ! Qui dit mieux ?

Pendant cette période, les dotations de l'Etat en capital ont été systématiquement inférieures aux pertes de la Régie. Le Gouvernement socialiste avait sûrement des exigences de fonds plus urgentes à satisfaire - j'ai vaguement entendu parler d'associations, de Carrefours de développement, que sais-je, mais passons (*Sourires*). Le Gouvernement socialiste a failli à sa mission d'actionnaire.

**M. Pierre Descaves.** Exactement.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** C'est vous, messieurs les socialistes, qui êtes les principaux responsables de l'endettement de Renault ! Or, c'est justement ce dramatique endettement qui obère gravement l'avenir du groupe.

C'est pourquoi, au lieu de faire obstacle à ce projet et de crier « à la casse » de l'entreprise, vous feriez mieux d'avoir un peu de mémoire et de montrer un peu de pudeur. (*Exclamation sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Et ce ne sont pas les brillantes analyses financières technocratiques de M. Le Garrec, chantre de l'économie mixte, qui sauveront Renault. C'est l'investissement et les règles de l'économie de marché ! Pour ma part, au moins sur ce point, je donne acte au Gouvernement de sa volonté de rompre avec la logique infernale de l'endettement illimité et irresponsable du groupe Renault.

Je m'exprime d'autant plus librement, monsieur le ministre, que nous ne sommes certes pas des libéraux à tout crin. Seulement, nous pensons que tout ce que fait l'Etat, est moins bien fait et plus cher que ce que font les sociétés industrielles ou les particuliers.

Permettez-moi de dénoncer encore quelques unes des erreurs monumentales de gestion dont les socialo-communistes se sont rendus coupables à l'égard de Renault pendant la période fatale où ils furent au pouvoir.

Ainsi, c'est sous votre responsabilité, messieurs les socialo-communistes, que, en 1982, un contrat de Plan fut conclu entre l'Etat et la Régie. L'équilibre des comptes ne figurait même pas parmi ses objectifs ! Que vous soyez incapables de faire des bénéfices, cela ne fait plus de doute pour personne en France : mais que vous soyez en plus incapables de concevoir que l'on puisse faire des bénéfices me dépasse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Rappelez-vous également, en 1982, la signature en grande pompe d'un contrat de solidarité entre le Gouvernement socialiste et la Régie Renault. Il prévoyait le départ anticipé de 3 500 personnes âgées de 56 à 59 ans, mais les départs étaient compensés par des embauches en nombre équivalent ! A une époque où tous les grands groupes automobiles étaient en pleine restructuration, où la concurrence était la plus vive, plus que jamais, vous imposiez à Renault de nouvelles charges pour cause de traitement social du chômage.

La solution évidente, celle que prônent notre groupe et tous les Français de bon sens, consiste à moderniser et à restructurer la Régie et à licencier si nécessaire, en commençant par les travailleurs étrangers afin d'assurer du travail aux nationaux et aux ressortissants de la Communauté européenne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]* - *Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

J'ai entendu déclarer précédemment que la France avait appelé ces étrangers quand elle avait besoin d'eux ! Et alors ? Si vous appelez le plombier pour réparer votre baignoire, il aurait le droit de s'installer à demeure dans votre salle de bains ? (*Rires sur les bancs des groupes Front national [R.N.] et R.P.R.* - *Exclamations sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

**M. François Asenel.** Souvent, ils ont fait des routes sans pouvoir rouler !

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Soyons sérieux !

**M. François Asenel.** Ils ont fabriqué des automobiles sans pouvoir s'en servir.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Moi je roule en Renault et je sais de quoi je parle : elle cat souvent en panne !

La nouvelle « logique économique et sociale » ; dont vous nous rebattiez les oreilles à l'époque, c'était la logique de la faillite, et rien d'autre ! Pour faire embaucher 3 500 personnes et dégonfler artificiellement les statistiques du chômage, vous avez failli mettre 140 000 travailleurs au chômage.

**M. Philippe Bascinet.** N'importe quoi !

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Oh, c'est tout simple. et contrôlable !

Il y a d'ailleurs un excellent rapport pour le montrer.

**M. Pierre Descaves.** Oui. et ce sont des statistiques officielles !

**M. le président.** Monsieur Schenardi vous avez épuisé votre temps de parole.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Je vais terminer, monsieur le président, - j'aurais voulu également adresser quelques critiques au Gouvernement...

**M. Jacques Dominati, président de la commission de la production et des échanges.** Ce n'est plus la peine, monsieur Schenardi. (*Sourires.*)

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Monsieur le ministre, cette réforme est tardive. Il y a vingt ans qu'il aurait fallu la proposer. Dans ce domaine, les gouvernements successifs portent chacun leur part de responsabilité.

**M. Jacques Dominati, président de la commission.** C'est vrai !

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Monsieur le ministre, si j'en juge par votre action, du moins par le projet que vous nous présentez, peut-être auriez-vous commencé avant !...

En tout état de cause, la responsabilité, collective, est partagée entre tous les groupes, sauf le nôtre puisqu'il n'existait pas encore !

La privatisation véritable devra bien avoir lieu un jour. Nous n'en sommes qu'à un stade intermédiaire. Dans le rapport de notre collègue Borotra, on peut le lire entre les lignes. Mais une éventuelle privatisation de Renault - comme toutes les privatisations que vous avez réalisées jusqu'à présent - aurait été un véritable marché de dupes. Ainsi que l'a toujours expliqué le Front national, on ne peut vendre aux Français ce qui leur appartient déjà !

Pour Renault, c'est encore pire, car les salariés auraient été lésés deux fois : une première fois lors de la nationalisation, et une seconde, à la fausse dénationalisation, puisque le fondateur de l'entreprise Louis Renault avait légué par testament son empire industriel à ses ouvriers. Il semble que « l'esprit de la Résistance » en ait décidé autrement...

Malgré ces critiques de fond, je maintiens que le nouveau statut de Renault sera toujours préférable à la situation d'irresponsabilité qui a régné jusqu'à présent.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, notre groupe vous aidera à faire adopter ce projet qui, nous l'espérons, ne constituera qu'une étape. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Margnes.

**M. Michel Margnes.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le Gouvernement propose au Parlement un projet dont les motivations sont apparemment obscures.

Le statut de la Régie nous est présenté tantôt comme un obstacle économique - on insiste sur son caractère historique, voire archaïque - tantôt comme un privilège et un avantage insupportable, car l'endettement pourrait être sans limite.

En réalité, le statut n'a en rien gêné le développement harmonieux de l'entreprise. C'est même sous ce statut que Renault est devenu le premier constructeur européen d'automobiles de 1980 à 1984.

Depuis 1945, la Régie a pu acquérir et céder des actifs industriels, nouer des alliances internationales. Bref, la Régie nationale des usines Renault s'est comportée « en matière de gestion financière et comptable, suivant les règles constamment en usage dans les sociétés industrielles et commerciales », ainsi que le précise le premier alinéa de l'article 9 de l'ordonnance du 16 janvier 1945 relative à la nationalisation des usines Renault.

Là ne réside donc pas la raison du changement proposé pour le statut.

On prétend que, grâce à son statut, la Régie ne peut pas être mise en faillite !

Mais est-il raisonnable, monsieur le ministre, d'imaginer qu'un gouvernement de la France, quel qu'il soit, puisse laisser mettre Renault ou Peugeot dans une situation de faillite ? Non, bien entendu. C'est pourquoi, par exemple, en 1985, Peugeot a reçu de l'Etat pour deux milliards de francs de prêts à taux privilégié, afin d'aider à son rétablissement. A l'étranger, des exemples analogues pourraient être cités. Pour un Etat, l'industrie automobile est si essentielle, que, même lorsqu'il prétend ne pas intervenir, l'Etat intervient quand même dans ce secteur. On se souviendra ainsi de l'aide apportée par le gouvernement fédéral américain pour le redressement de Chrysler. En Europe, l'exemple de Fiat est également à considérer.

Cela me conduit à me pencher sur un autre argument avancé pour justifier le changement de statut : celui de la législation communautaire. Il n'est pas exact, monsieur le ministre, d'affirmer - comme vous l'avez fait en commission - que la transformation du statut avait pour dessein « de satisfaire à nos obligations européennes » : c'est bien cela, si j'en crois le communiqué à la presse du mercredi 18 novembre 1987.

En effet, le statut de régie n'est en rien contradictoire avec la législation européenne, qui ne mentionne aucune préférence quant au statut des entreprises.

Au cours de la même séance, vous avez déclaré à la commission de la production : « La Commission des Communautés européennes assimilant à une subvention tout apport en capital fait par l'Etat en tant qu'actionnaire, il était nécessaire de trouver une solution. » C'est-à-dire, pour vous, le changement de statut.

Or, de la lecture des articles 92 et 93 du traité de Rome, il ressort clairement que Bruxelles ne s'oppose qu'aux aides publiques qui « faussent ou menacent de fausser la concurrence », ce qui est tout différent. Non, la législation européenne n'interdit pas à un Etat de jouer son rôle d'actionnaire vis-à-vis d'une société publique, et elle n'assimile pas tout apport en capital de l'Etat à une subvention. En réalité, Bruxelles juge d'une aide publique à une entreprise en tenant compte du plan de redressement qui y est associé.

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Pourquoi n'interrogez-vous pas M. Delors ? Demandez-lui ce qu'il en pense.

**M. Frank Borotra, rapporteur.** Il faut demander à M. Delors de vous expliquer, monsieur Margnes !

**M. Michel Margnes.** Vous parlez, messieurs, de M. Delors ?

**M. le président.** Continuez, monsieur Margnes.

**M. Michel Margnes.** J'entends parler de M. Delors, président de la Commission européenne !

**M. le président.** Pas de provocation, surtout à cette heure-ci ! (Sourires.)  
Poursuivez votre propos.

**M. Michel Margnes.** Je continue, monsieur le président. Comment, si Bruxelles ne jugeait pas, en fonction d'un plan de redressement, la Commission de Bruxelles aurait-elle accepté que l'Etat italien verse 20 milliards de francs à Fiat et efface pour 6,3 milliards de francs de dettes à Alfa Romeo ?

L'apurement de la dette de 9 milliards de francs de Seat par le gouvernement espagnol avant la reprise par Volkswagen, sans parler des dizaines de milliards de francs d'aides publiques dont a bénéficié le constructeur britannique Leyland sont autant d'exemples d'aides publiques à des entreprises de construction automobile : les aides ont été acceptées par Bruxelles en considération des plans de restructuration de ces entreprises.

Dans une telle perspective, les dotations en capital de l'Etat actionnaire à la Régie ne devraient pas poser de problème.

**M. Frank Borotra, rapporteur.** Bien sûr que si, précisément parce qu'elle accumule des déficits anormaux !

**M. Michel Margnes.** Il n'est pas sérieux de votre part, monsieur le ministre, d'évoquer la sévérité de Bruxelles, et de la souhaiter, à l'égard de Renault seulement.

En aucune façon, Bruxelles n'exige de transformation du statut de la Régie.

L'exposé des motifs du projet fait apparaître que « la forme juridique » aurait favorisé les incertitudes de l'Etat qui aurait imposé ses choix à Renault. Quel argument étrange !

Il se trouve, en effet, que c'est sous des gouvernements de droite, réputés non interventionnistes dans les affaires industrielles, que la tutelle de l'Etat sur Renault a été particulièrement tatillonne et directive.

C'est, en effet, au cours des années 70 que Renault s'est vu imposer de construire une entreprise de poids lourds, à partir du rapprochement de Berliet et de la Saviem pour créer Renault Véhicules Industriels, puis de sauver le machinisme agricole dans des conditions d'autant plus difficiles que le marché international était excédentaire. Fut également confiée à Renault la construction d'une branche machines-outils.

Ces obligations furent imposées à la Régie sans les moyens financiers correspondants, l'Etat préférant laisser l'entreprise s'endetter. Telle était la politique du gouvernement de la droite en 1970.

Sait-on qu'entre 1963 et 1980, les apports en capital à la Régie ont à peine dépassé les 3 milliards de francs, alors qu'entre 1981 et 1986, sous un gouvernement de gauche, l'Etat a joué son rôle d'actionnaire en apportant plus de 12 milliards de francs de dotations en capital.

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Pour combien de pertes ?

**M. Frank Borotra, rapporteur.** Monsieur Margnes, il y avait 34 milliards de francs de pertes !

**M. Gilbert Gantier.** A ce moment-là, on en a profité pour accroître le personnel !

**M. Michel Margnes.** Vous souhaitez m'interrompre, monsieur Gantier ?

**M. le président.** Mais non, personne ne demande à vous interrompre, monsieur Margnes. Ne vous laissez pas troubler.

**M. Frank Borotra, rapporteur.** Pour lui, les pertes ne comptent pas !

**M. Michel Margnes.** Je ne suis nullement troublé, monsieur le président.

**M. le président.** Bien, mais précisément ne vous laissez pas troubler !

**M. Michel Margnes.** Je peux accepter une interruption.

**M. le président.** Si un de vos collègues souhaite vous interrompre, il lèvera la main et je vous consulterai.

Pour le moment, vous pouvez poursuivre votre propos.

**M. Michel Margnes.** Oh ! mais je connais M. Gantier, et on se comprend par signes. (Sourires.)

**M. le président.** Mon cher collègue, M. Gantier n'est pas sourd-muet. Continuez. (Nouveaux sourires.)

**M. Michel Margnes.** Entre 1983 et 1986, monsieur le ministre, le secteur public industriel a bénéficié d'une réelle autonomie de gestion, ce qui n'était pas le cas avant 1981.

La manière dont vous avez constitué le noyau dur des nouvelles sociétés privatisées nous confirme que vous savez allier le dirigisme, lorsqu'il avantage vos amis ou votre gestion du budget, comme dans les années 70,...

**M. Frank Borotra, rapporteur.** N'importe quoi !

**M. Michel Margnes.** ... et le laisser-faire, lorsqu'il s'agit des affaires industrielles du pays.

Le statut de Renault n'a donc rien à voir avec l'interventionnisme excessif de l'Etat dans ses affaires. La nature des relations entre l'Etat actionnaire et les entreprises publiques dépend du pouvoir politique, et de lui seul. La gauche peut s'honorer d'avoir accordé l'autonomie de gestion aux entreprises du secteur public, après avoir restructuré, et remis en bon ordre de marche celles qui en avaient besoin.

Aucun des arguments que vous avancez pour justifier votre projet n'est donc valable, monsieur le ministre. Les véritables raisons du changement de statut, vous n'osez pas les révéler - et pour cause - car les conséquences seront graves pour l'entreprise.

Le Gouvernement, à la faveur de cette modification du statut, compte consentir une remise de dettes de 12 milliards de francs à la Régie pour solde de tout compte, c'est-à-dire que l'Etat, actionnaire à 100 p. 100, déclare à l'avance qu'il ne faut pas compter sur lui pour jouer son rôle d'actionnaire et pour accompagner l'entreprise dans l'achèvement de son redressement.

Voilà la véritable motivation, monsieur le ministre !

Or, on le sait, l'année 1988 et les années suivantes, à cause notamment de la crise boursière qui affectera l'épargne des ménages, seront médiocres, voire franchement mauvaises, pour les ventes de voitures. La concurrence européenne, américaine et japonaise redouble de vigueur actuellement. Les temps à venir vont être rudes pour les constructeurs automobiles, on le comprend, et très durs pour Renault.

Après les chantiers navals, dont l'histoire retiendra que ce sont les libéraux qui les ont fermés - vous, monsieur le ministre...

**M. Willy Diméglio.** Très bien !

**M. Michel Margnes.** ... après la machine-outil, secteur où, on le sait, ce Gouvernement a arrêté brutalement un plan de redressement en passe de réussir...

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Le dixième !

**M. Michel Margnes.** ... entraînant ainsi le dépôt de bilan de nombreuses entreprises reconstruites par la gauche, la dernière en date étant Machines françaises lourdes, après l'industrie papetière, oui, je n'hésite pas à la citer, où le Gouvernement lui-même, après l'arrêt brusque du plan de redressement, a provoqué le dépôt de bilan d'une grande entreprise du secteur pour la confier, dans des conditions critiquées par toute la profession, à des amis du pouvoir, c'est au tour de l'industrie automobile de subir votre politique.

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Monsieur le député, puis-je vous interrompre ?

**M. Michel Margnes.** Non, pas vous, monsieur le ministre.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Vous n'êtes pas sûr de vous ?

**M. le président.** Vous n'êtes pas autorisé à interrompre, monsieur le ministre.

Poursuivez, monsieur Margnes.

**M. Michel Margnes.** Le Gouvernement peut intervenir dans le débat à tout moment.

**M. le président.** Tout à fait !

**M. Michel Margnes.** En revanche, j'accepterais toute intervention d'un collègue député.

**M. le président.** Monsieur Margnes, vous êtes tout à fait autorisé à exercer ce droit. J'observe M. Diméglio qui, sans parler, vous demande la permission de vous interrompre. La lui accordez-vous ?

**M. Michel Margnes.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** La parole est à M. Willy Diméglio, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Willy Diméglio.** Monsieur Margnes, vous venez de mettre en cause certaines personnes en parlant d'amis du pouvoir.

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** Fabius !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Les amis de Fabius !

**M. Willy Diméglio.** Pouvez-vous apporter des explications ?

**M. Michel Margnes.** Veuillez m'excuser : je n'ai pas très bien entendu, monsieur Diméglio.

**M. Willy Diméglio.** Vous avez dit qu'un certain nombre d'opérations avaient été données à des amis du pouvoir. Pouvez-vous vous expliquer ? Pouvez-vous donner des noms ?

**M. Michel Margnes.** Oui. Les entreprises qui ont repris la Chapelle Darblay ont été choisies par M. Madelin après qu'il a tout fait pour qu'échoue le plan de redressement en place.

Il a tout fait pour faire échouer, et une fois que ce plan a échoué, il a choisi lui-même des amis de son propre pouvoir à lui.

**M. Willy Diméglio.** Donnez des noms !

**M. le ministre de l'Industrie, des P. et T. et du tourisme.** S'il vous plaît, monsieur Margnes...

**M. Philippe Bassinet.** Après !

**M. Michel Margnes.** Je vous l'ai déjà dit, ça ne sert à rien. Je ne vous autorise pas à m'interrompre.

**M. le président.** Vous voulez dire que...

**M. Michel Margnes.** J'ai pu le constater pendant cinq ans, monsieur Madelin : quand vous étiez à la tribune, vous n'avez jamais laissé la parole à un ministre.

**M. le président.** C'est clair !

**M. Michel Margnes.** Je ne vois pas pourquoi je me comporterais autrement à votre égard.

**M. Philippe Bassinet.** Absolument !

**M. le président.** Dans ce cas, si vous n'acceptez pas que le ministre prenne la parole, ne l'interpellez pas, s'il vous plaît.

**M. Michel Margnes.** Je dis ce qui me plaît, monsieur le président, dans mon intervention.

**M. le président.** Alors, parlez à l'Assemblée.

**M. Michel Margnes.** Le Gouvernement me répondra quand il le jugera utile, et lorsque vous lui donnerez, vous, la parole.

**M. Eric Raoult.** Il ne faut pas être sectaire.

**M. le président.** Adressez-vous, s'il vous plaît, à l'Assemblée tout entière.

**M. Willy Diméglio.** M. Margnes n'a pas répondu à ma question.

**M. Michel Margnes.** Ecoutez, cher ami...

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Il ne peut pas répondre, ne l'embêtez pas ! Ce n'est pas sur son papier !

**M. Michel Margnes.** Moi, je ne suis pas pressé, je ne sais pas qui fait l'obstruction ici, mais j'ai l'impression, monsieur Diméglio, que...

**M. le président.** Je ne sais pas si vous n'êtes pas pressé, mais vous n'avez plus, comme vous le voyez, puisque votre clignotant s'allume, que quelques minutes pour achever votre propos.

**M. Michel Margnes.** Je suis inscrit pour quinze minutes, monsieur le président.

**M. le président.** Oui, et vous en êtes à dix passées.

**M. Michel Margnes.** Evidemment, si les interruptions ne sont pas décomptées de mon temps de parole ! (Rires.)

**M. le président.** Vous savez très bien que c'est votre faute, monsieur Margnes. Par conséquent, je ne vous laisserai pas aller au-delà de quinze minutes. Tenez-en compte, s'il vous plaît.

**M. Michel Margnes.** Voici venu le tour de l'industrie automobile de subir votre politique, monsieur le ministre.

Renault, pour concrétiser son redressement en cours, a besoin d'être encore solidement adossé à son actionnaire.

Lorsque l'on sait que les concurrents européens et américains, notamment, sont dans une situation financière plutôt florissante, comment Renault pourrait-il se maintenir à niveau avec ses 40 milliards de dettes et les frais financiers que cela implique ?

**M. Franck Borotra, rapporteur.** 40 milliards, c'est mieux que 54 !

**M. Michel Margnes.** Renault, déstabilisé par ce changement de statut, fragilisé par sa situation financière, risque fort d'être la proie de concurrents puissants.

Nous ne sommes pas contre le principe d'une alliance avec un autre constructeur, mais peut-on appeler autrement qu'une sujétion un accord entre une entreprise forte et une entreprise en plein redressement ?

Renault n'est pas aujourd'hui en position de négocier dans de bonnes conditions un tel accord avec un autre constructeur. L'entreprise risque d'être rachetée « par appartement » - d'autres collègues l'ont dit ce matin - et rapidement de devenir une usine de montage.

Les conséquences sociales de votre projet seront catastrophiques. Ce sont des dizaines de milliers de personnes qui seront licenciées, de l'ingénieur de bureau d'étude à l'ouvrier spécialisé.

C'est un désastre économique et social que votre projet entraînera s'il n'est pas retiré.

Un autre aspect, monsieur le ministre, de votre projet réside dans son caractère symbolique, politique.

En changeant le statut de la Régie Renault, vous voulez briser un symbole.

L'ordonnance de nationalisation de la Régie Renault porte les signatures - cela n'avait pas l'air de plaire à mon collègue Schenardi - de de Gaulle, Lacoste, pour l'industrie, Mendès France, pour l'économie, Pleven, pour les finances, Parodi, pour le travail.

La nationalisation de Renault - et mon collègue Bassinet l'a rappelé ce matin - était un pur produit du Conseil national de la Résistance. A ce titre, il constituait un des points du programme pour lequel les résistants ont combattu l'occupant et les collaborateurs.

La Régie nationale des usines Renault est aussi un symbole de progrès social, c'est une « vitrine sociale » qui fait honneur à notre industrie et à notre pays.

C'est aussi ce que l'on a appelé une forteresse ouvrière, une entreprise dans laquelle les organisations syndicales sont puissantes, ce qui constitue incontestablement un facteur de cohésion, de mobilisation du personnel qui contribue, certes, au progrès social, mais aussi aux succès de l'entreprise.

La Régie nationale des usines Renault est, enfin, à la fois un symbole de réussite du secteur public industriel et un des piliers de ce que l'on appelle la société d'économie mixte.

Lors du débat de nationalisation, en 1982, nous avons pris Renault en référence de ce que nous voulions faire, et nous avions raison.

**M. Franck Borotra, rapporteur.** On voit ce que vous en avez fait, ça c'est sûr !

**M. Michel Margnes.** Les difficultés que connaît la Régie depuis quelques années n'altèrent en rien ses succès passés. Surtout, ses déboires récents ne sont pas la conséquence du caractère public de l'entreprise, mais plutôt celle de décisions prises trop tard.

Renault c'était - et cela le redeviendra bientôt - le symbole que le secteur public industriel, ça marche.

L'approche des problèmes industriels par ce gouvernement montre que ce n'est pas la voie qu'il faut suivre.

Vous faites tout pour que le ministère de l'industrie existe le moins possible, monsieur Madelin. Vous dégagez vos responsabilités des questions industrielles, ces mots « politique industrielle » vous font horreur, vous n'avez de cesse de réduire les moyens du ministère de l'industrie. Vous vous en glorifiez à chacune de vos interventions.

Par ailleurs, vous vendez le fer de lance de ce qui fut la politique industrielle du pays à bas prix et, dans une logique on ne peut plus dirigiste, vous composez les blocs de contrôle des nouvelles sociétés privées.

Il n'a pas fallu attendre longtemps pour constater que les nouveaux dirigeants - qui étaient ceux d'avant 1981 - ont repris leurs habitudes et imposé leur vision, à la fois financière et à court terme, de la gestion, au détriment de la logique industrielle à long terme que nous avions restaurée.

Le rachat de la Générale occidentale - presse, forêts - par la C.G.E., l'été dernier, fournit un bon exemple de cette gestion.

Dans cette conception de l'industrie, les petits porteurs sont, bien entendu, mis devant le fait accompli.

Désengagement de l'Etat, désresponsabilisation des pouvoirs publics vis-à-vis de l'industrie, vente à bas prix des biens industriels et bancaires, dirigisme pour constituer les blocs de contrôle, voilà votre politique industrielle, avec les résultats que vous savez !

Il suffit d'observer chaque mois les résultats du commerce extérieur pour voir où cela nous a menés : de 100 milliards de francs d'excédent du solde industriel en 1984, on dépasse maintenant, après dix mois, les 11 milliards de francs de déficit.

Notre conception des rapports entre l'Etat et l'industrie est toute différente, et les résultats de notre gestion nous donnent raison.

C'est grâce à la volonté politique des gouvernements d'alors que la puissance publique a pu impulser les efforts qui ont permis de réparer les erreurs, les retards pris dans le domaine industriel avant 1981.

Ce furent alors la mobilisation des énergies et des moyens pour redresser la situation : moyens budgétaires accrus pour l'innovation, la recherche, l'aide aux secteurs industriels stratégiques, la formation, notamment.

**M. Willy Diméglio.** Va-t-il relire le discours de M. Hage ?

**M. Michel Margnes.** Ces moyens, ce fut aussi la constitution d'un fer de lance de la politique industrielle par la nationalisation de groupes industriels et bancaires ;

La mise en place d'une fiscalité incitant à l'investissement productif, à la recherche industrielle, à l'épargne productive ;

La réhabilitation du plan et la création des contrats de plan Etat-région.

Ce fut aussi et surtout les lois Auroux et la démocratisation du secteur public qui offraient aux travailleurs les moyens d'une véritable participation.

La France ne peut vivre qu'avec le concours intelligent de la puissance publique, présente pour sauvegarder les intérêts de la nation et des populations et des catégories sociales qui souffrent plus que d'autres, a dit, il y a quelques jours, M. le Président de la République.

C'est notre conception de la société d'économie mixte, dont les succès ne sont pas contestables, que porte en elle la Régie Renault.

Avec une entreprise publique et une entreprise privée, le secteur de l'automobile est un exemple de bon fonctionnement de ce système original, bien français dans son harmonie et sa complémentarité.

La réussite de ce modèle contredit votre idéologie libérale. En frappant Renault, vous voulez frapper cette conception de la politique industrielle. En frappant Renault, vous voulez briser un symbole de réussite qui est une contradiction vivante de votre politique.

**M. Willy Diméglio.** C'est vous qui l'avez brisé !

**M. Michel Margnes.** Votre projet, c'est de sacrifier Renault sur l'autel du libéralisme. Vous avez tellement insisté pour que ce texte vienne à l'ordre du jour qu'il n'y a pas d'autre chose à dire, monsieur le ministre.

**M. Albert Mamy.** Alors, arrêtez-vous !

**M. Michel Margnes.** Les salariés de Renault, de l'industrie et du pays, les socialistes s'opposent avec résolution au mauvais coup que vous préparez contre Renault. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Monsieur le président, j'ai indiqué que j'interviendrais sur le fond du débat après la discussion de la motion de renvoi en commission.

Mais M. Margnes vient d'évoquer un dossier qu'il ne connaît manifestement pas, celui de la Chapelle-Darblay.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Très bien !

**M. Michel Margnes.** Si, justement !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Je dis qu'il ne le connaît pas car s'il le connaissait, sans doute ne l'aurait-il pas évoqué. Pour ma part, je souhaitais, depuis le début de ce débat, ne pas faire de polémique...

**M. Michel Margnes.** Je l'ai choisi exprès !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** ... autour de ce mauvais dossier, surtout pour ce qui vous concerne. Je le rappellerai d'un mot.

Il s'agit d'une société qui a été conduite au dépôt de bilan...

**M. Michel Margnes.** Par vous !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** ... parce que l'homme à qui on l'a confiée a apporté seulement un million de francs et a reçu un milliard cinquante millions de francs de subventions...

**M. Willy Diméglio.** De la part de qui ?

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** ... de la part du précédent gouvernement.

**M. Jean-Pierre Schenardi.** Eh oui !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Dans ces conditions, cette structure était nécessairement fragile. On ne confie pas le contrôle d'un ensemble de sociétés à quelqu'un qui apporte seulement un million de francs en lui donnant en même temps un milliard cinquante millions de francs ! Le résultat, c'est celui que vous avez vu !

La grande différence c'est que hier, les amis du pouvoir recevaient des subventions, et qu'aujourd'hui ceux que vous appelez les « amis du pouvoir » n'en reçoivent pas. Dans le plan de redressement, ils vont même - et c'est l'obligation que je leur ai faite, moi - rembourser progressivement la somme d'un milliard cinquante millions de francs de fonds perdus que vous leur avez donnée. C'est là toute la différence ! Et s'il y a eu dépôt de bilan, l'ensemble de cette opération de reprise et le dépôt de bilan se fait sous le contrôle du tribunal de commerce. S'il y a eu dépôt de bilan, c'est pour clarifier l'écheveau inextricable de sociétés qui s'était progressivement construit autour de la Chapelle-Darblay.

**M. Michel Margnes.** C'est faux !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Alors vraiment, je vous invite à la prudence. Je ne vous dis qu'une chose : si vous voulez qu'un jour je parle de la Chapelle-Darblay, demandez à M. Fabius, un prochain mercredi, de me poser une question à ce sujet. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F., du R.P.R. et Front national [R.N.]*)

**M. Willy Diméglio.** Je vous poserai la question, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Non, Fabius !

**M. Willy Diméglio.** Lui seul a le droit de poser la question !

**M. le président.** La parole est à M. Paul Chomat.

**M. Paul Chomat.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, mon intervention portera plus particulièrement sur Renault Véhicules Industriels.

Si l'achat de l'usine Berliet par Renault, à un prix surévalué, a rapporté à la famille Berliet, il n'a rien coûté à l'Etat, et Renault a été, à cette occasion, une fois de plus, un instrument précieux de l'Etat.

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

Sans Renault, en effet, R.V.I. n'aurait plus les moyens de gérer ses activités, et la voie serait libre pour livrer son sort à un quelconque repreneur. Ce rachat ne manquerait pas de conduire au démantèlement de l'industrie française du poids lourd. Le projet de changement de statut est donc grave de conséquences pour l'entreprise.

Toutefois, je dois à la vérité de dire que de nombreux aspects de la stratégie de R.V.I. et des politiques mises en œuvre n'ont pas grand-chose à voir avec le contenu de l'ordonnance de 1945 portant nationalisation des usines Renault. La mise en place de la stratégie de R.V.I., dont on entrevoit aujourd'hui les conséquences, remonte à la fin des années 70, au moment du rapprochement entre Berliet et Saviem.

En 1978, Renault acquiert une partie des actions de l'américain Mack Truck pour, paraît-il, s'insérer sur le marché américain. Il en coûte, entre 1978 et 1986, près de 5 milliards de francs. Par un accord R.V.I.-Mack, R.V.I. emploie son personnel à adapter ses produits au marché américain. Les objectifs initialement fixés - 16 000 véhicules livrés par an

dès 1984 - sont loin d'être atteints : 6 400 véhicules sont vendus cette année-là, et, depuis lors, les livraisons et les commandes baissent.

Plus grave encore, cette politique d'insertion sur le marché américain s'est traduite par une baisse de la production pour les mêmes segments de marché en France et en Europe et s'est faite au détriment du renouvellement de la gamme, alors que les principaux concurrents, notamment Mercedes, sortaient de nouveaux produits.

Avec cette politique, R.V.I. est placé sous la menace de l'évolution du dollar. C'est d'ailleurs ce que rappelle le directeur financier de Renault. Avec un dollar inférieur à 6 francs ou 6,50 francs, Mack a tout intérêt à s'approvisionner sur le marché nord-américain et sera tenté, dans de telles conditions, de devenir exportateur, décision grave de conséquences pour R.V.I. et notamment pour l'usine de Blainville qui travaille à environ 30 p. 100 pour Mack. On vient d'apprendre par la presse que, à la faveur de la chute des cours de la Bourse, R.V.I. allait acquérir des actions supplémentaires, mais on omet de nous préciser que si les actions de Mack ont chuté dans la dernière période, elles sont loin d'avoir rejoint les cours du début de l'année.

Après avoir évoqué la prise de contrôle de Mack, je veux rappeler l'accord du 14 avril 1981, à la veille des élections présidentielles de mai 1981, aux termes duquel R.V.I. procédait également à l'acquisition de Dodge Europe, situé en Grande-Bretagne et en Espagne, société qui était antérieurement détenue par Peugeot.

Cette acquisition répondait à deux objectifs de Peugeot : obtenir de l'argent frais pour la restructuration de son département « voitures particulières », éviter d'investir dans sa section poids lourds. Selon *La Vie française* d'avril 1981, « Dodge n'est pas un cadeau... Il n'existait aucune politique cohérente de gamme, ni un plan d'action commercial concerté de conquête de l'Europe. Chrysler avait assez à faire avec ses voitures pour consacrer beaucoup d'argent à ce secteur. »

Ces deux motivations qui ont poussé P.S.A. à abandonner, chèrement, Dodge à R.V.I. montrent que M. Calvet, qui se place volontiers à la tête de la croisade contre les dotations publiques, devrait avoir un peu plus de pudeur, d'autant que la famille Peugeot a largement pris sur les richesses de Renault et sur les fonds publics.

Parmi les aspects négatifs de la politique qui a été suivie, un des plus destructeurs pour R.V.I. est la spécialisation des moyens industriels dans des domaines jugés les plus immédiatement rentables. Cela se traduit pour la société par des décisions graves :

L'annonce, pour fin 1987, de l'arrêt de la chaîne de Limoges ;

Une seule ligne de fonderie ;

Le refus d'investir dans une maxipresse de 2,5 tonnes à la forge de Vénissieux pour la réalisation de pièces stratégiques ;

La négociation pour la vente au Japonais Nippondenso du brevet d'une pompe à injection électronique - le prototype a été réalisé à la direction des études et recherche, en coopération avec Renault ;

Le choix, comme moteur qui équipera le haut de gamme, d'un moteur Mack, alors qu'il est reconnu que nous avons les meilleurs spécialistes de la motorisation. Or le moteur est considéré comme étant l'élément le plus pris en compte par les clients dans leur décision d'achat et, en plus, le moteur Mack pose de nombreux problèmes techniques ;

L'augmentation, en 1986, de 4,2 p. 100 en francs courants de travaux sous-traités liés à la production, ce qui démontre la volonté de la direction de faire de R.V.I. un simple assembleur ;

La casse du site de Limoges : la vocation mécanique du site, plus particulièrement dans le domaine militaire, travail d'orfèvre à de nombreux points de vue, est en jeu et, à terme, c'est le gaspillage des savoirs, notamment pour la motorisation ;

La casse du site de Monplaisir, pour réaliser une opération financière, casse qui contribue à la désertification industrielle de Lyon et de son 8<sup>e</sup> arrondissement, puisque cette décision a conduit au transfert des activités de Monplaisir vers d'autres sites, dans une complète désorganisation ;

Aspect négatif, encore : la pression exercée sur les salariés de l'entreprise par la réduction de la masse salariale. Depuis 1979, R.V.I. a perdu plus de 10 500 emplois. L'entreprise continue à débaucher, alors qu'elle développe de manière très importante les heures supplémentaires. Le « plan d'amélioration de la compétitivité » est, en fait, un vaste plan de licenciement et de gaspillage de savoir. Il a aggravé les conditions de travail et créé de nombreux traumatismes parmi le personnel, parmi les membres duquel ont été enregistrés 30 suicides depuis le début de ce plan ;

Autre élément négatif que je citerai : la pression sur les fournisseurs. Pour la direction de R.V.I., le meilleur moyen de faire baisser les coûts de production est l'« externalisation » des productions et la mise en concurrence des fournisseurs sans que soit pris en compte le coût social.

La direction de R.V.I. a mis en place des méthodes serrées visant à contraindre ces fournisseurs. Elle affirme qu'elle achètera à l'étranger chaque fois que ce sera une condition pour des ventes à l'étranger. Mais cela n'a aucun impact sur les fournisseurs en position de monopole, comme Bosch, par exemple ;

Enfin, la direction conduit une politique commerciale entièrement calée sur les marges et non sur les volumes. En cumul, à la fin de 1987, R.V.I. avait augmenté son volume sur le marché France des plus de 5 tonnes et gagné 0,4 point de pénétration. Ces résultats auraient été bien supérieurs sans les retards pris dans les livraisons. A fin octobre, le manque à produire, l'écart entre la production et les commandes, s'élevait à plus de 6 600 véhicules de ce type. Ce décalage croissant et le recul de R.V.I. sur les autres marchés font douter de l'évolution de R.V.I. sur son propre marché. D'ailleurs, à la fin octobre, sa pénétration tombe à 39,6 p. 100. Cette politique commerciale se traduit par la nécessité de reporter des commandes jusqu'au mois de mars 1988 sur certains véhicules. Les clients font appel, de plus en plus, aux concurrents. Le critère essentiel qui guide la gestion de la direction est l'amélioration du résultat financier. C'est la condition mise par les banques à leur apport et à la prochaine introduction en Bourse.

L'année 1987 a été marquée par trois décisions de restructuration financière au sein de R.V.I.

D'abord, la constitution de la branche Véhicules industriels, Mack devenant filiale de R.V.I. En dehors des problèmes financiers, c'est, plus fondamentalement, un engagement de R.V.I. dans une politique plus axée encore autour de synergies R.V.I.-Mack, engagement dangereux pour l'avenir de R.V.I.

Deuxièmement, il faut signaler un apport de 4 milliards de francs de Renault, dont la moitié environ servirait à racheter des actions Mack ; à ce niveau, seul l'apport de Renault vient en augmentation de capital et le montant de capital nécessaire est ainsi largement atteint.

Pourtant, dans le même montage, R.V.I. prévoit une troisième mesure : l'ouverture du capital à trois banques - le Crédit lyonnais, la B.N.P. et la Société générale - pour 1,2 milliard de francs, ce qui peut déboucher, en tout état de cause, sur la privatisation d'une partie substantielle du capital de R.V.I. En effet, l'entrée de ces trois banques appelées à la privatisation dans le capital de R.V.I. rendra vendable au capital privé tout ou partie de l'entreprise. Déjà, la Régie ne détient plus que 70 p. 100 du capital de R.V.I.

On nous a dit à plusieurs reprises, ce soir, que rien ne serait changé après le vote de ce texte. Mais ces assertions ne trompent personne. Toutes les déclarations de M. Lévy, en effet, se situent dans une perspective de dénationalisation : dans un premier temps R.V.I., ensuite Renault. C'est pour cela que le groupe Front national soutient le projet gouvernemental. C'est pour cela aussi, sans doute, que vous avez tout fait pour que l'Assemblée nationale, et notamment la commission de la production et des échanges, n'auditionne pas M. Lévy qui, sur ce point, tient assez mal sa langue.

Une opération analogue, avec d'autres investisseurs extérieurs, devrait également intervenir. Il convient de rappeler, à cet égard, que l'entrée d'un investisseur étranger pose le problème de la division équipement et, notamment, des activités militaires de R.V.I.

La prise de contrôle progressive de R.V.I. par un concurrent étranger porte en germe la casse de l'industrie du poids lourd et de l'autocar français. Ce serait une démission industrielle caractérisée de laisser du matériel étranger s'emparer de ce marché. Ce serait aussi un coup très dur pour la région

Rhône-Alpes. En effet, autour de Berliet d'abord, puis de R.V.I., s'est constituée, dans cette région, une filière orientée vers le poids lourd qui regroupe 54 p. 100 des effectifs de cette industrie, un millier d'entreprises et 106 000 salariés. Un emploi de R.V.I. y induit cinq emplois dans les entreprises extérieures.

Le changement de statut de Renault ne peut qu'accélérer la dénationalisation, le démantèlement et le déperissement de R.V.I. C'est une des nombreuses raisons qui conduisent notre groupe à exiger du Gouvernement le retrait de son texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Yvon Briant.** Ouf ! Ce Chomat, quel poids lourd !

**M. le président.** La parole est à M. Paul Dhaille.

**M. Paul Dhaille.** Nous sommes bien peu nombreux ce soir, monsieur le ministre, pour traiter du changement de statut de la Régie Renault. Du reste, c'est au terme de modifications incessantes dans l'ordre du jour de l'Assemblée nationale que ce projet de loi, inscrit puis retiré, puis de nouveau inscrit, nous est enfin soumis. Bref, nous avons le sentiment que le Gouvernement vous a fait l'aumône de ce samedi pour faire « passer » votre projet de loi.

Et nous avons aussi le sentiment que ce texte risque de ne pas aller beaucoup plus loin, parce que vous n'êtes pas sûr que le Gouvernement engagera sa responsabilité...

**M. Jacques Dominati, président de la commission.** C'est un faux sentiment !

**M. Paul Dhaille.** ... parce que vous savez bien que le temps vous est compté et que, à défaut, le vote ne pourra pas intervenir avant la fin de la session.

Enfin, j'ai le sentiment que votre majorité n'y croit pas !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Que de sentiments !

**M. Paul Dhaille.** Vos bancs sont bien clairsemés, messieurs de la majorité...

**M. Henri Cuq et M. Eric Raoult.** Nous sommes autant que vous !

**M. Paul Dhaille.** ... et vous ne semblez guère vous intéresser à ce texte, puisque vous avez demandé, en tout et pour tout, vingt-cinq minutes pour en parler.

**M. Éric Raoult.** On ne veut pas retarder le débat !

**M. Ladislas Poniatowski.** Et la quantité ne fait pas la qualité !

**M. Paul Dhaille.** Ne serait-ce pas plutôt que vous n'avez rien à dire ?

**M. Éric Raoult.** Nous avons un excellent rapporteur !

**M. Paul Dhaille.** Vous nous avez dit, monsieur le ministre, qu'il fallait mettre Renault en conformité avec les règles de la Communauté européenne. On en revient toujours à l'épouvantail de 1992 que vous agitez depuis plusieurs mois pour effrayer le pays et pour essayer de justifier vos mesures les moins acceptables. Mais pourquoi donc la Commission, qui a toléré les interventions directes ou indirectes de nombreux pays européens en faveur de leurs industries automobiles, deviendrait-elle soudain si chatouilleuse sur le statut de Renault ?

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Demandez-le à votre ami Delors !

**M. Paul Dhaille.** M. Narjes, le commissaire européen chargé de l'industrie, a reconnu que l'automobile est un secteur vital dont les ventes à l'étranger représentent 10 p. 100 de l'ensemble des exportations communautaires et le bénéfice commercial, 20 milliards d'ECU, et qui emploie directement ou indirectement un travailleur sur dix dans la Communauté. Peut-on se priver d'une telle force économique ? Non ! Le problème est donc ailleurs et vous devrez y répondre.

Pour toute voiture européenne exportée au Japon, dix-sept véhicules japonais sont importés dans la Communauté. Il n'y a donc pas de réciprocité de la part du Japon. Mais ce qu'annonce M. Narjes est plus grave : « La France et l'Italie, écrit-il, sont disposées à envisager le démantèlement des accords de restriction pour autant que les exportations japonaises à destination de l'ensemble de la C.E.E. soient stabilisées au cours de la période de transition prenant fin en 1992, et peut-être pendant une courte période au-delà de celle-ci. » Pas d'accord de réciprocité, un marché européen

totalelement ouvert, voilà dans quelles conditions vous vous apprêtez à baisser la garde pour l'industrie automobile comme dans nombre d'autres secteurs !

Alors, il n'y a pas péril en la demeure ! Vouloir à la fois affaiblir un des principaux constructeurs européens et ouvrir largement les frontières, c'est livrer l'industrie automobile, pieds et poings liés, à nos concurrents extérieurs et c'est à ce mauvais coup que vous préférez la main.

Car il vous faut répondre à ces questions : vous apprêtez-vous à démanteler les accords de restriction d'importation de véhicules japonais sans accord de réciprocité ? Vous apprêtez-vous à répondre à une demande de changement de statut de Renault formulée par la Commission, alors que cette demande n'existe pas ?

On nous dit aussi que le statut de la Régie empêcherait une bonne gestion économique. Mais ce statut a-t-il jamais empêché Renault de conclure des accords avec des partenaires ? Certainement pas puisque des accords ont été passés avec d'autres constructeurs, tels que Peugeot.

Ce statut empêchait-il Renault d'avoir accès au marché des capitaux ? Non, puisque la Régie a émis des titres participatifs qui sont venus conforter ses finances.

Ce statut a-t-il empêché Renault d'améliorer sa productivité ? Pas davantage, et ces progrès ont souvent été payés au prix fort sur le plan de l'emploi. Elu d'un département où la Régie Renault représente 40 000 emplois directs ou induits, je sais de quoi je parle et je peux vous dire que ce ne fut pas toujours facile même si, jusqu'en 1985, les suppressions d'emplois ont pu être assurées par des mesures sociales et sans licenciement - ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, j'y reviendrai.

J'ai visité plusieurs fois l'usine de Sandouville, qui construit la R 25 et la R 21. J'ai pu constater que les progrès de la compétitivité et de la qualité y ont été exceptionnels. Le statut a-t-il empêché ces progrès ? Assurément pas ! L'effort de formation et de qualité des travailleurs de Renault fut et reste considérable. Alors, doit-on leur faire payer aujourd'hui des erreurs « économiques », comme on dit, erreurs sur lesquelles il sera utile de revenir, car je ne partage pas cette analyse négative de l'histoire de Renault.

Enfin, on nous objecte que le statut ferait échapper Renault au jeu économique dit « normal » et que, dans les conditions de droit commun, compte tenu de son endettement, la Régie serait en faillite. Mais la sidérurgie, bien que soumise au droit commun et bien qu'accumulant les déficits, n'a jamais été en faillite, grâce aux subsides de l'Etat. De plus, les exemples européens sont nombreux, qui montrent qu'à différentes périodes, d'autres gouvernements sont intervenus pour éviter la faillite de leurs industries automobiles. L'Etat italien peut-il justifier les aides indirectes consenties à Fiat, si ce n'est en invoquant la nécessité de maintenir une industrie nationale ? L'exemple de la Grande-Bretagne, que vous suivez si volontiers, montre en revanche les conséquences du désengagement de l'Etat dans ce secteur où l'industrie anglaise n'est plus que la tête de pont des industriels japonais.

Pour en revenir à l'endettement de Renault, il serait bon d'en dresser un bilan global plutôt que de le réduire au passif financier, à un instant donné, du seul secteur automobile.

A plusieurs reprises, en effet, la Régie a été, entre les mains de l'Etat, un puissant moyen d'intervention économique. Elle a joué un rôle clé dans la reconversion des bassins industriels et d'emploi en crise. Ce fut le cas en Lorraine et dans le Nord - Pas-de-Calais. Elle a aussi joué un rôle de premier plan dans l'industrialisation de certaines régions, l'Ouest par exemple. De même, les implantations de Renault à l'étranger faisaient partie d'une politique industrielle internationale, nécessaire à tout grand groupe et à tout grand pays.

Au demeurant, je ne suis pas certain que mes collègues de la majorité, lorsqu'une usine Renault venait au secours de leur région, aient toujours dénoncé l'intervention de l'Etat...

**MM. Freddy Deschaux-Besume et Michel Margnes.** Très bien !

**M. Paul Dhaille.** Enfin, la reprise de certains secteurs en difficulté - poids lourds, machinisme agricole - peuvent-ils ne peser qu'au passif de la société ? Combien d'emplois,

directs ou induits, ont été ainsi sauvés ? De quel poids ont pesé les exportations de la Régie ? Que vaut l'apport de Renault au développement de certaines technologies ?

Voilà quelques éléments, parmi tant d'autres, qu'il faudrait faire figurer au bilan de l'entreprise. On ne pouvait impunément lui demander de jouer un rôle économique qui la dépassait et qui, à défaut, aurait été assumé par l'Etat. On ne saurait donc lui imputer les charges liées à ce rôle. L'Etat ne fut peut-être pas toujours un bon actionnaire donnant à son entreprise les moyens de la politique qu'il lui assignait. Mais avez-vous le droit, aujourd'hui, d'ignorer complètement ce rôle de la Régie, en ne prenant en compte que son endettement.

Je comprends d'ailleurs, monsieur le ministre, que fidèle à la politique ou tout au moins à l'absence de politique qui est la vôtre, vous soyez prêt à vous priver de cet instrument d'intervention économique. On ne peut pas vous reprocher d'être toujours en accord avec vous-même ! Mais les résultats de votre politique sont d'ores et déjà évidents ; notre balance commerciale, déficitaire mois après mois, en est le plus éclatant témoignage. (*Protestations sur les bancs de groupe du R.P.R.*)

Au vrai, ce n'est pas seulement votre absence de politique qui vous pousse à vouloir faire de Renault une « entreprise comme les autres ». Votre opération est aussi politique et participe de votre obsession idéologique...

**M. Henri Cuq.** Vous exagérez !

**M. Paul Dhaille.** ... cette obsession idéologique qui vous faisait marcher en tête de groupuscules d'extrême droite une barre de fer à la main. (*Protestations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. Eric Raoult.** C'est un peu bas ! Vous n'avez pas d'arguments !

**M. Jacques Dominati, président de la commission.** Soyons sérieux !

**M. Paul Dhaille.** Aujourd'hui que vous êtes ministre, on vous a donné une barre de fer législative dont vous servez pour casser la régie Renault !

**M. Eric Raoult.** C'est une accusation scandaleuse !

**M. Pierre Descaves.** Les barres de fer, c'est bon pour la C.G.T. !

**M. Georges Le Baill.** Au secours ! Pourquoi Malhuret a-t-il quitté son banc ?

**M. Paul Dhaille.** Car il vous faut donner des gages politiques à votre majorité, montrer qu'on ne pourra pas tourner votre libéralisme par la droite et que vous êtes insoupçonnable sur le plan de l'idéologie. Vous cherchez à marquer par un acte symbolique votre passage au Gouvernement. Votre proposition peut se résumer à « détruire, dit-il », sans le talent. Méfiez-vous de vouloir laisser un nom en détruisant la Régie Renault car, depuis l'Antiquité, on sait où mène ce genre de geste !

**M. Eric Raoult.** Voilà Renault chez les anciens ! Ils sont vraiment passésistes !

**M. Paul Dhaille.** Le changement de statut de Renault pose aussi le problème de la politique de l'emploi que compte mener l'entreprise dans les années à venir. Les perspectives sont claires et elles ont déjà été tracées en 1987. Au 1<sup>er</sup> janvier de cette année, 75 653 personnes travaillaient pour Renault ; elles ne seront plus que 73 635 au 31 décembre, et le « sureffectif » appelé à quitter l'entreprise est de 3 835 personnes pour 1988. A une diminution de 2,6 p. 100 en 1987 succédera donc une baisse de 5 p. 100 en 1988, et les chutes d'effectifs sont programmées jusqu'en l'an 2000.

**M. Henri Cuq.** C'est vous qui avez commencé !

**M. Paul Dhaille.** Ainsi, à Renault-Cléon, c'est au rythme de 200 à 300 suppressions d'emplois par an que l'on va s'acheminer durant les dix années qui viennent. En 1988, toutes les usines de la Régie Renault seront touchées à des titres divers. Bien sûr, les effectifs avaient déjà diminué, mais jusqu'à maintenant le plan social avait amorti le choc. Dès l'année prochaine, il y aura des licenciements « secs » chez Renault. C'est ainsi que, toujours à Renault-Cléon, 120 personnes risquent d'être licenciées.

Dans quelles conditions le seront-elles ? Je vais vous donner lecture d'un document du comité d'entreprise qui me paraît à cet égard très instructif, car il reproduit les modalités d'établissement de la liste de licenciement :

« Les licenciements envisagés reposeront sur les critères suivants : valeur professionnelle intégrant la quantité et la qualité du travail fourni, la présence et le comportement au travail ; ... »

**M. Jean-Pierre Schenardi.** C'est parfait !

**M. Paul Dhaille.** « ... capacité d'évolution en fonction d'une professionnalisation et d'une responsabilité plus grande. »

**M. Eric Reault.** Bravo !

**M. Paul Dhaille.** « Interviennent en second lieu - écoutez bien, messieurs - des critères de nature sociale tels que l'âge, les charges de famille, les handicaps... »

**M. Guy Ducoloné.** Dans quel sens ? C'est la question !

**M. Paul Dhaille.** « ... et l'ancienneté. »

Comme vous pouvez le constater, monsieur le ministre, on est bien loin de la Régie Renault « vitrine sociale » de notre pays. Il ne fera pas bon chez Renault, dans les mois qui viennent, avoir trop de problèmes de santé, une formation déficiente, un âge trop avancé ou un handicap physique.

**M. Eric Reault.** C'est du Zola à roulettes !

**M. Paul Dhaille.** Faire de la Régie une entreprise comme les autres, c'est aussi une régression sociale sévère qui la mettra au rang des entreprises les plus dures et les plus dégradées.

Au-delà des conséquences sur l'emploi, quel est l'avenir de l'entreprise ? Quelles sont les conséquences du changement de statut ?

La première, je l'ai dit, ce sont les suppressions d'emplois avec les licenciements à la clé.

La deuxième, c'est le désengagement d'un certain nombre de secteurs jugés non rentables. Je suis sûr que nos collègues de la majorité sauront l'expliquer au : salariés de ces entreprises, par exemple ceux de Bernard-Moteurs ou de Renault-machines outils.

**M. Eric Reault.** Ils votent pour nous !

**M. Paul Dhaille.** Je suis sûr qu'ils sauront leur expliquer comment tous leurs efforts ont eu pour conséquence leur propre licenciement.

Troisième conséquence : la politique industrielle future de Renault se résumera à un repli sur le secteur automobile faisant de Renault une industrie de montage. On pressurera davantage les équipementiers, sur lesquels on a déjà pris près de 4 milliards en n'augmentant pas les prix en deux ans. On ira même jusqu'à faire réaliser des parties complètes par des salariés à domicile, jusqu'au jour où l'entreprise changera de stratégie. Enfin, d'autres actionnaires, un jour ou l'autre, entreront dans le groupe. Jusqu'où ira-t-on ? Jusqu'à la situation anglaise ?

Tous ces risques sont en germe dans votre projet de loi. De plus, il arrive à un très mauvais moment, mais y en avait-il un bon ? Au moment où votre politique aventuriste de privatisation a accentué la chute de la Bourse, vous laissez Renault sans appui, car vous effacez 12 milliards de francs de dettes, mais pour solde de tout compte. Quelque 40 milliards resteront à son passif. Pour se présenter sur le marché des capitaux sans la garantie de l'Etat, avouez que ce n'est pas la meilleure des cartes de visite ! Et ce ne sont pas les 3 milliards de bénéfice annoncés pour 1987 qui résoudront ce problème. Enfin, 1988 sera une année de renouvellement de la gamme, et là encore, vous laissez l'entreprise au milieu du gué au plus mauvais moment.

**M. Yvon Briant.** A l'Elysée aussi, on va renouveler !

**M. Paul Dhaille.** Avant de conclure, je voudrais interroger M. le rapporteur sur ce qu'il voulait dire en prétendant que ce projet de loi répondait à la demande des dirigeants de Renault. Nous savons déjà que les salariés ne sont pas d'accord. Je vous dis, messieurs, que, malgré votre discours libéral, vous avez imposé votre projet sans aucune discussion. De plus, j'affirme ici que la direction de Renault n'était pas d'accord sur les 12 milliards pour solde de tout compte.

**M. Franck Boroira, rapporteur.** Bien sûr, ils préféreraient 15 à 12 !

**M. Paul Dhaille.** Je demande à M. le rapporteur d'affirmer publiquement que la direction de Renault était d'accord sur le projet de loi et sur son montage financier.

**M. Michel Margnes.** C'était faux !

**M. Paul Dhaille.** En conclusion, quel sera l'avenir de ce débat ? J'espère qu'il s'arrêtera ici pour le plus grand bien de la Régie Renault. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Ladislas Poniatowski.

**M. Ladislas Poniatowski.** Monsieur le ministre, faire gagner Renault, tel était, ce matin, votre vœu en conclusion de votre propos.

Vous aviez souhaité que ce débat ne soit pas « une affaire de partis, une affaire d'idéologies, une affaire de droite et de gauche ». Je crains que vous n'ayez pas été entendu...

**M. Georges Le Baill.** C'est lui, le tout premier, l'idéologue !

**M. Ladislas Poniatowski.** ... car la discussion de ce projet, important pour l'avenir de la première entreprise de France, a été marquée par une approche partisane et trop souvent passiste, par l'ignorance des véritables enjeux.

**M. Georges Le Baill.** C'est vous qui avez une curieuse approche !

**M. Ladislas Poniatowski.** Ces enjeux, nous les connaissons : mieux armer notre industrie automobile pour lui permettre d'affronter la compétition internationale qui se développe sur un double front : l'industrie américaine et japonaise d'une part, nos partenaires européens, d'autre part.

L'automobile française se doit de livrer et de gagner cette double bataille :

La bataille contre les Japonais et les Américains d'abord.

Les Américains ont déjà investi la place européenne avec Ford et General Motors. Les Japonais sont en train de suivre leur exemple.

L'enjeu, pour la France comme pour l'Europe, est de taille : éviter à Renault, à P.S.A., à Volkswagen, à Fiat, de se voir transformer en simples constructeurs « régionaux » par des concurrents américains et japonais dotés d'une stratégie et de moyens adaptés à l'échelle planétaire.

L'automobile française doit donc non seulement relever le défi japonais ou américain, mais elle doit également et surtout gagner la bataille contre ses partenaires européens. Il est clair que l'enjeu, aujourd'hui, c'est le leadership européen. Comme l'expliquait M. Calvet, « être n° 1 demain, c'est prendre l'assurance maximale que l'on ne retombera pas ».

Comment expliquer des restructurations récentes telles que le rachat de Seat par Volkswagen ou d'Alfa Romeo par Fiat, sinon par la volonté des Allemands et des Italiens de devenir les n° 1 européens ?

Mais l'automobile française a-t-elle aujourd'hui et aura-t-elle demain les moyens d'obtenir cette place tant convoitée ? Telle est la véritable question qui se pose.

Certes, des efforts considérables ont déjà été consentis par nos deux constructeurs, P.S.A. et Renault, le premier ayant d'ailleurs pris deux ou trois années d'avance sur le second.

Peugeot-Citroën a en effet commencé un spectaculaire redressement en 1985, dégageant un résultat positif de 500 millions de francs. Ce résultat a été porté à 3,5 milliards de francs en 1986. Les résultats de 1987 ne sont pas définitifs, mais ils sont prometteurs. Quant à Renault, on parle aussi de quelque 3 milliards de francs de résultat positif, mais attendons...

Le Gouvernement, notamment vous-même, monsieur le ministre, a contribué à cet effort en donnant aux entreprises ce que vous avez appelé « de nouveaux espaces de liberté » : allègement des contraintes réglementaires et des charges sociales, réduction du taux de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux qui est passé de 45 à 42 p. 100 au cours des deux dernières années, diminution de la T.V.A. sur les automobiles.

On peut déjà mesurer les résultats de cette politique aux immatriculations nouvelles. Hier, nous avons appris que Peugeot avait pris la tête en novembre, devant l'ensemble des immatriculations étrangères. Renault, malheureusement, continue à stagner et arrive un peu derrière.

Si la Régie a fait de gros efforts depuis deux ans en réduisant le point mort, en rajeunissant sa gamme, en diminuant ses stocks et ses frais généraux, en améliorant sa productivité, elle n'est pas pour autant au bout de ses peines. Même après l'effort exceptionnel de l'Etat, qui abandonne 12 milliards de francs de créance, elle restera la société automobile la plus endettée du monde. Elle doit donc continuer à abaisser son point mort et à accroître sa productivité. Elle doit maintenir ses prix de revient, améliorer la qualité de ses produits et de son service après-vente.

La Régie, malheureusement, sera soumise à une autre contrainte, extérieure celle-là, je veux parler de l'attitude de la Commission de Bruxelles. Celle-ci a pour mission de s'assurer des bonnes conditions de l'exercice de la concurrence en Europe. Nous ne pouvons pas négliger ses avis, ni considérer comme nulles ses accusations.

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Très juste !

**M. Ladislas Poniatowski.** L'exemple de la condamnation de la Belgique, dans l'affaire de Tubemense, est là pour le rappeler à ceux qui pourraient l'oublier. Elle vient déjà de demander à l'Etat français de faire rembourser par Boussac, par la sidérurgie et par Isoroy les aides qu'il leur avait accordées.

N'attendons pas d'en arriver là pour Renault : la société n'a pas besoin, pour sa publicité, d'une condamnation supplémentaire.

Renault a besoin, pour se battre, de disposer des mêmes armes que ses concurrents. Elle a besoin de la même souplesse qu'eux pour contracter des alliances et il faut qu'elle restaure son bilan.

L'effort exceptionnel consenti par l'Etat, notamment à travers cet abandon de créance, est une des conditions au rétablissement de Renault. Le changement de forme juridique en est une autre. C'est surtout, vous l'avez compris, une obligation imposée par Bruxelles pour éteindre les contentieux qui sont ouverts depuis 1984.

Mais ne nous leurrons pas : ces conditions sont nécessaires mais elles ne sont pas suffisantes pour régler tous les problèmes de Renault.

Mes chers collègues, je crois que le débat a déjà été long. Je conclurai en disant simplement qu'il faut cesser de ressasser l'histoire pour se tourner vers l'avenir. Il s'agit de donner à la Régie une forme juridique moderne en renonçant à maintenir une spécificité dépassée. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

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

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je dois dire que je suis un peu déçu par ce débat. J'ai entendu depuis ce matin de longues interventions dans lesquelles étaient développés pratiquement toujours les mêmes arguments...

**M. Paul Chomat.** Ils sont bons !

**M. Georges Le Baill.** Du moment qu'ils sont bons, il n'y a pas de raison d'en changer !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** ... sans que, à mes yeux, les véritables problèmes soient posés.

Communistes et socialistes se sont battus pour savoir qui, des uns et des autres, était responsable de la situation de la Régie Renault.

**M. Bernard Deschamps.** Parce que vous, vous ne l'êtes pas ?

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Les premiers ont reproché aux seconds de ne pas s'y être pris plus tôt. Quant aux seconds, traditionnellement attachés à la même explication, ils ont expliqué que la situation de la Régie trouvait son origine avant 1981.

Vous êtes donc divisés sur ce problème des responsabilités, mais c'est un débat qu'il vous appartient de régler entre vous. (*Exclamations sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*) Ce qui nous intéresse, nous, c'est l'avenir de Renault, société anonyme.

Le fond du débat tient dans trois éléments.

D'abord, il faut bien prendre en compte la situation de la Régie. Après avoir connu une crise et vu ses comptes se dégrader, elle est en voie de redressement, grâce aux efforts exceptionnels de Georges Besse puis de M. Lévy et avec l'aide du personnel. Mais elle doit procéder à une restructuration financière. La solution ne se trouvant pas dans l'emprunt, trop coûteux, elle doit soit faire des profits, soit ouvrir son capital, soit vendre ses actifs.

Le nouveau statut lui donnera les moyens juridiques de réaliser cette restructuration financière qui est indispensable au fonctionnement de l'entreprise.

**M. Bernard Deschamps.** C'est au moins la quatrième fois que vous le dites !

**M. Georges Hage.** Vous ne changez pas d'argument !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Si je le répète, c'est pour que vous le compreniez. J'ai constaté qu'en le disant une fois cela ne vous suffisait pas, alors je préfère le dire deux, trois, quatre, cinq fois pour être sûr que cela rentre bien dans toutes les têtes !

**M. Michel Margnès.** Alors, il fallait commencer autrement votre intervention !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** L'importance du deuxième élément a été, à mon avis, sous-estimée par tous les orateurs, à l'exception de M. Poniatowski. Il faut bien se mettre dans la tête que la Commission européenne n'accepte plus que des aides publiques aillent aux entreprises publiques dont le capital est détenu par l'Etat. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Bernard Deschamps.** Il ne fallait pas voter l'Acte unique !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** De fait, il faut bien comprendre que cela serait trop facile...

**M. Philippe Bassinet.** C'est votre argument qui est facile !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** ... pour la Régie de pouvoir accumuler les pertes, conséquences d'éventuelles erreurs, assurée qu'elle serait des dotations de l'Etat.

**M. Philippe Bassinet.** Nous n'avons jamais dit cela !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Enfin, l'entreprise doit être au centre de nos préoccupations. Ce qui est en cause, c'est la vie de l'entreprise. Si elle assure son équilibre financier, si elle réalise des profits, si elle finance son développement, il sera possible de donner satisfaction à ceux qui y travaillent. (*Ah ! sur les bancs du groupe communiste.*) Mais on ne peut, impunément, cumuler, pendant des années, les déficits et les avantages sociaux.

**M. Georges Le Baill.** Ce n'est pas le problème !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** Aidez-nous donc à permettre à cette entreprise de trouver la voie de la compétitivité, la voie de l'équilibre...

**M. Georges Le Baill.** On ne vous a pas attendu, monsieur Borotra !

**M. Franck Borotra, rapporteur.** ... et les salariés en tireront bénéfice.

Je souhaite donc que l'Assemblée reconnaisse toute l'importance que comporte la transformation en société anonyme, qui doit permettre à Renault de retrouver sur le marché la place qui doit être la sienne, c'est-à-dire la première non seulement en France, mais aussi en Europe. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. Philippe Bassinet.** Vous dites la même chose depuis ce matin !

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

**M. le ministre de l'industrie, des P. et T. et du tourisme.** Monsieur le président, mon propos portera sur l'ordre du jour.

Depuis ce matin, treize orateurs se sont exprimés. Je pensais leur répondre après la discussion de la motion de renvoi en commission de M. Lajoinie, mais cela risquerait de nous entraîner au-delà de deux heures du matin. Je pourrais aussi intervenir dès maintenant, mais, même en condensant mon propos, il me faudrait du temps pour répondre aux très très nombreuses observations qui ont été présentées.

Je me permets donc, monsieur le président, de vous demander quelles sont vos intentions.

**M. le président.** J'ai l'intention, monsieur le ministre, de lever la séance, si vous n'y voyez pas d'objection particulière.

L'Assemblée a siégé depuis ce matin, neuf heures trente, presque sans discontinuer, comme elle a siégé sans désespérer depuis lundi. Nous devons penser aussi aux services.

2

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Lundi 14 décembre 1987, à dix heures, première séance publique :

Discussion de la proposition de loi n° 92, adoptée par le Sénat, tendant à réprimer l'incitation et l'aide au suicide (rapport n° 999 de M. Albert Mamy, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Discussion des conclusions du rapport n° 1131 de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi n° 1072 de MM. Henri Cuq et Albert Mamy tendant à modifier le code de procédure pénale et relative à l'attribution de la qualité d'agent de police judiciaire aux enquêteurs et aux personnels en tenue de la police nationale (M. Henri Cuq, rapporteur) ;

Discussion du projet de loi d'amélioration de la décentralisation, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, n° 973 (rapport n° 1128 de M. Dominique Perben, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A 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 le dimanche 13 décembre 1987, à zéro heure cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale*  
LOUIS JEAN

## NOMINATIONS DE RAPPORTEURS

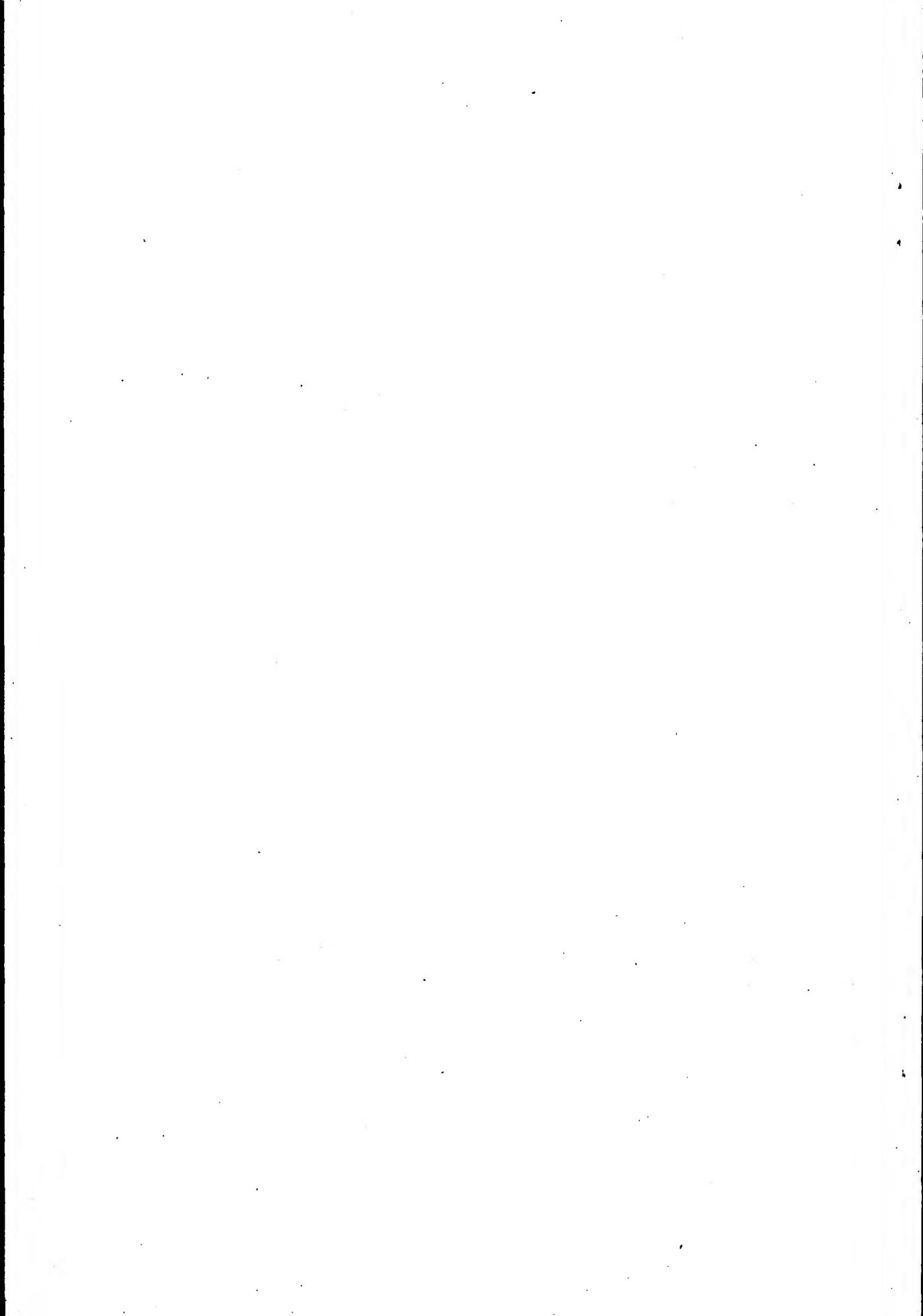
### COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Jean-Marie Caro a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Robert Montdargent et plusieurs de ses collègues, tendant à lutter contre la faim dans le monde (n° 26).

### COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Francis Delattre a été nommé rapporteur du projet de loi relatif au renouvellement des baux commerciaux (n° 1109).

M. Jean-Jacques Hyest a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'action en justice dans l'intérêt collectif des consommateurs (n° 1135).



## ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	France	France	
<b>DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				<b>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DEBATS du SENAT</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 06 : compte rendu intégral des séances ; - 36 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances.  <b>Les DOCUMENTS DU SENAT</b> comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
03	Compte rendu..... 1 en	100	062	
33	Questions ..... 1 en	100	064	
03	Table compte rendu .....	62	06	
03	Table questions .....	62	06	
<b>DEBATE DU SENAT :</b>				
06	Compte rendu..... 1 en	90	536	
36	Questions ..... 1 en	90	340	
06	Table compte rendu .....	62	01	
06	Table questions .....	32	62	
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				
07	Série ordinaire..... 1 en	670	1 672	
27	Série budgétaire..... 1 en	203	304	
<b>DOCUMENTS DU SENAT :</b>				
06	Un en.....	670	1 636	
<b>DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION</b> 36, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 16 Téléphone : Renseignements : (1) 46-76-62-31 Administration : (1) 48-78-61-39 TELEX : 201170 F DIRJO-PARIS				
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

**Prix du numéro : 3 F**

*(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci peuvent comporter une ou plusieurs séances.)*

