



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990**

**(25<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 26 avril 1990**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON

**1. Rappel au règlement et demande de suspension de séance** (p. 757).

MM. Georges Hage, le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 757)

**2. Statut et capital de la Régie Renault.** - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 757).

Exception d'irrecevabilité de M. Lajoinie : MM. Jacques Brunhes, le président, René Drouin, André Lajoinie.

Le vote sur l'exception d'irrecevabilité est réservé jusqu'à la vérification du quorum.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 770)

M. le président.

Conformément à l'article 61, alinéa 3, du règlement, le vote sur l'exception d'irrecevabilité est reporté à la prochaine séance.

**3. Dépôt d'une proposition de loi organique** (p. 771).

**4. Dépôt de rapports** (p. 771).

**5. Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat** (p. 771).

**6. Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 771).

**7. Communication relative à la consultation d'assemblées territoriales de territoires d'outre-mer** (p. 771).

**8. Ordre du jour** (p. 771).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ BILLARDON, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

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

1

### RAPPEL AU RÈGLEMENT ET DEMANDE DE SUSPENSION DE SÉANCE

**M. le président.** La parole est à M. Georges Hage, pour un rappel au règlement.

**M. Georges Hage.** Monsieur le président, à l'occasion de mon rappel au règlement, je souhaite vous demander une suspension de séance pour réunir mon groupe.

En voici les raisons !

On m'a fait tenir, il y a quelques instants, deux documents.

Le premier est une lettre manuscrite de M. Gérard Muteau, administrateur salarié de la Régie. Celui-ci était présent cet après-midi dans l'hémicycle. Il a entendu M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Il dément formellement les propos de ce dernier en ce qui concerne la « lettre » ou « déclaration d'intention ». Il m'indique qu'il a eu connaissance de celle-ci et qu'elle ne contient aucun secret de fabrication.

S'il n'y a pas de secret de fabrication, deux questions se posent. En effet, M. le ministre - ainsi d'ailleurs que M. le rapporteur, qui joue, en la circonstance, le rôle de « second couteau » - nous a affirmé le contraire et a invoqué l'existence de secrets de fabrication.

De deux choses l'une, monsieur le ministre : ou bien vous êtes mal informé, ou bien - ce qui, comme je vous connais, me navrerait - vous êtes contraint, par fidéisme gouvernemental, de faire preuve de duplicité.

Et s'il n'y a pas de secret de fabrication, pourquoi ne pas faire connaître la déclaration d'intention ? Comporterait-elle des clauses secrètes ? La réciprocité des intérêts respectifs de Renault et de Volvo serait-elle, en cette aventure, moins équilibrée qu'on ne le proclame ?

Le second document porte l'estampille « Renault confidentiel », qui l'identifie. Eh oui, monsieur le ministre, vous le voyez : comme les voies du Seigneur, les voies de la vérité sont parfois impénétrables !

Que peut-on lire dans ce document ?

**M. Jean-Marie Bockel, président de la commission de la production et des échanges.** Ce n'est pas un rappel au règlement !

**M. Georges Hage.** Je cite : « Volvo, de son côté, du fait de ses volumes limités - 410 000 véhicules produits en 1989, Volvo Hollande inclus -, est également à la recherche d'un partenaire avec qui partager des coûts de recherche et développement et qui, sur certains marchés, puisse lui offrir des produits complémentaires aux siens. »

Bien ! Mais voici ce qui suit : « Ainsi, tout permet de penser que Renault et Volvo ensemble pourraient mieux que l'un des deux seul parvenir à des accords de coopération équilibrés avec des tiers, japonais par exemple, à l'image de ce qu'ont fait Ford et General Motors, et de ce que tentent les autres Européens ».

**M. le président.** Monsieur Hage,...

**M. Georges Hage.** Je termine, monsieur le président !

**M. le président.** ... nous sommes très loin d'un rappel au règlement !

**M. Georges Hage.** Non, monsieur le président ! Je cite ces faits pour justifier ma demande de suspension de séance.

Le contenu du document que je viens de lire est clair. Il correspond au télégramme que nous avons reçu ce matin, lequel, d'ailleurs, offre un aperçu assez effrayant de la vague impérialiste japonaise qui unit ses propres firmes à des firmes européennes pour contrôler totalement le marché européen.

Vous admettez, monsieur le président, que de tels éléments apportés au débat exigent que je réunisse mon groupe.

C'est pourquoi je vous demande une suspension de séance d'une demi-heure.

**M. le président.** Monsieur Hage, j'ai bien entendu votre rappel au règlement. Ce n'est d'ailleurs pas tout à fait un rappel au règlement. Vous êtes tellement averti de ces questions que vous en êtes vous-même conscient. Quoi qu'il en soit, nous n'allons pas ouvrir une querelle de vice-présidents sur ce point !

Votre demande de suspension est de droit. Je vais donc suspendre la séance pour vous permettre de réunir votre groupe. Toutefois, vous conviendrez qu'une durée d'une demi-heure est un peu excessive, même si votre groupe est à cet instant fort bien représenté, tant quantitativement que qualitativement. La séance reprendra à vingt et une heures cinquante.

### Suspension et reprise de la séance

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

(La séance, suspendue à vingt et une heures quarante, est reprise à vingt et une heures cinquante.)

2

### STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

#### 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 au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault (nos 1228, 1287).

En application de l'article 91, alinéa 4, du règlement, M. Lajoinie et les membres du groupe communiste soulèvent une exception d'irrecevabilité.

La parole est à M. Jacques Brunhes.

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le président, je suis inscrit pour un temps de parole de deux heures. Permettez-moi toutefois de rappeler que « la durée des interventions concernant les motions de procédure n'est soumise à aucune limitation par le règlement. » On dit bien qu'« il est d'usage toutefois que les orateurs se fixent à eux-mêmes un temps de parole qui les engage vis-à-vis de la présidence ». Cependant, je vous informe, monsieur le président, qu'il n'est pas exclu que je dépasse le temps pour lequel je suis inscrit, sans que je puisse dire de combien.



Monsieur le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, Renault et l'industrie automobile française sont à un véritable tournant. Un tournant dangereux tant ce projet de loi visant à transformer la Régie nationale des usines Renault en société anonyme pour l'ouvrir au capital privé étranger et l'engager dans la voie de la privatisation risque de porter un coup grave à un atout majeur de la France, haut lieu de tant de conquêtes démocratiques et de réussites technologiques et commerciales.

Evidemment, vous présentez ce projet de loi comme s'inscrivant dans le cadre d'une politique ambitieuse de développement du service public. En somme, casser le statut public de Renault, ce serait le meilleur moyen de le développer. Mais ce nouveau mixage privé-public, qui introduit les critères de rentabilité capitaliste dans le secteur public, développe au contraire la domination du secteur privé et des privatisations. On voit bien, à l'épreuve des faits, le caractère fallacieux et dangereux de la doctrine du président de la République : « Ni nationalisation, ni privatisation ». Car, dans les faits, la crise du public et les privilèges du privé progressent de façon indissociable, et avec eux le gâchis des atouts de la France.

Antinational et antisocial, ce projet de loi est irrecevable. Avant de le démonter sur le fond, je veux redire ici, et de cette tribune, pour m'en indigner, que la représentation nationale n'a pas été tenue totalement informée de ce qu'il recouvre.

Le projet de loi repose sur l'accord Renault-Volvo, dont le contenu fait l'objet d'une lettre d'intention signée le 23 février dernier par les P.-D.G. de Renault et de Volvo.

Or, le personnel de la Régie Renault et celui de R.V.I., ainsi que leurs représentants au comité central d'entreprise et au conseil d'administration se sont vu refuser l'accès à ce texte avant de donner leur avis au cours des consultations. La représentation nationale, les députés sont aujourd'hui logés à la même enseigne puisque cette lettre leur a été également refusée.

Que signifie cette obstruction et cette obstination, monsieur le ministre ? Pourquoi cette gêne ? Pourquoi, ne pas jouer la transparence sur un accord qualifié d'excellent selon ses auteurs, selon le Gouvernement, selon le président de la commission et selon le rapporteur ? Faut-il croire sur parole les deux signataires, dont M. Lévy qui, en 1987, je le rappelle pour certains groupes de cette assemblée, était à l'avant-garde du projet de loi Madelin sur la privatisation de Renault ?

Y aurait-il des points qui ne seraient pas présentables et qu'il faudrait taire au personnel, cacher à l'opinion publique française et aux élus du Parlement ?

L'exclusivité d'une rédaction non française rendrait-elle toute traduction française non souhaitée ?

Cette lettre d'intention cacherait-elle un champ d'application de l'accord à d'autres activités du groupe que l'automobile et le poids lourd ?

Y aurait-il un écart sensible entre les évaluations de Renault et de R.V.I. annoncées publiquement et celles figurant dans le projet d'accord ?

En refusant de publier cette lettre d'intention, M. le ministre de l'industrie et le Gouvernement veulent-ils cacher à l'Assemblée nationale que cet accord ne serait pas à l'avantage de Renault et de la France, comme on le dit largement dans la presse ?

En tout cas, voilà où mène la politique du secret : à un abaissement sensible du rôle du Parlement.

Je me dois de signaler maintenant que l'Assemblée nationale n'a pas cru devoir auditionner des personnalités que nous avons proposé d'entendre, que la majorité de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales et la majorité de la commission des finances ont refusé que ces commissions soient saisies pour avis sur ce texte comme le réclamaient les commissaires communistes.

Quant aux conditions de déroulement du débat, parlons-en ! A la demande d'un membre d'un autre groupe d'entendre le président-directeur général de Renault, M. Lévy, le Gouvernement et le président de la commission ont opposé tout à l'heure un refus.

De plus, ce débat sur le statut de Renault a lieu en fin de semaine, un 27 avril, à la veille d'un pont !

**M. Louis Pierna.** Et celui du 1<sup>er</sup> mai, en plus !

**M. Jacques Brunhes.** Déjà, en 1987, on s'était livré à peu près à la même opération. La loi Chirac-Madelin était venue en discussion en décembre 1987, vers la fin de la session parlementaire, à l'approche des vacances de Noël !

Par ailleurs, il y a, je le répète, quelque chose d'absolument irréaliste dans le fait que l'exposé des motifs d'un projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault ne fasse jamais référence à la Commission de Bruxelles.

Pas davantage dans les interventions de M. le président de la commission et de M. le rapporteur, il n'a été fait allusion à cette fameuse Commission de Bruxelles, à Lord Brittan, et à leurs injonctions ! Cette semaine, il y en a encore eu de nouvelles. Or, nous savons que le bradage de Billancourt et celui de Chausson sont dus à ces injonctions auxquelles le Gouvernement français a obéi. Vous avez plié devant la Commission de Bruxelles, devant le diktat de celle-ci ! D'ailleurs, tous les articles de presse relatifs à l'accord Renault-Volvo font état de ces injonctions de la Commission de Bruxelles.

Eh bien, à l'Assemblée nationale, nous n'avons pas le droit d'en connaître ! Cette anomalie est inacceptable. Vous voulez tronquer le débat. Vous réussissez la gageure de ne rien dire sur ce qui est un des éléments déterminants de l'abandon du statut de Renault.

Vous nous cachez des choses, monsieur le ministre. Et si vous nous cachez des choses, c'est parce qu'elles sont inavouables !

J'ai bien compris votre embarras tout à l'heure, monsieur le ministre, quand sont tombées les dépêches de l'A.F.P. reprenant les informations de l'*Asahi Shimbun*. J'ai bien vu l'embarras de tout le monde, y compris celui du président de la commission. En effet, ces deux dépêches posent des questions d'une importance particulière. Il est bien évident que le démenti très tardif de l'agence Reuter - s'agit-il d'un démenti inspiré ? Je n'en sais rien - n'a pas la force suffisante pour nous convaincre qu'il n'y a pas quelque chose qui se trame sur le dos de la représentation nationale et surtout sur celui des travailleurs de Renault, et ce au détriment de l'intérêt national !

Je vais lire ces dépêches afin que chacun ici connaisse leur contenu : « Mitsubishi, troisième constructeur automobile japonais, et le groupe suédois Volvo viennent de conclure un accord pour construire ensemble, en Belgique, des voitures destinées au marché européen après 1993, a révélé jeudi à Tokyo le quotidien japonais *Asahi Shimbun*. »

**M. René Drouin.** Un accord ne s'improvise pas en vingt-quatre heures !

**M. Jacques Brunhes.** Je vous en prie, monsieur Drouin, si vous voulez m'interrompre, je vous y autorise !

**M. le président.** Mais moi, je ne vous autorise pas à vous laisser interrompre, monsieur Brunhes ! M. Drouin va se taire.

**M. Jacques Brunhes.** Je n'ai pas bien compris l'intervention de M. Drouin, mais je suis tout à fait prêt à accepter les interruptions, monsieur le président. En tant qu'orateur, je peux me permettre d'autoriser mon collègue à m'interrompre.

**M. le président.** Mais moi, je ne l'autorise pas. Poursuivez, monsieur Brunhes !

**M. René Drouin.** Il a peur de ne pas tenir la distance !

**M. Jacques Brunhes.** Je continue ma citation : « Mitsubishi et Volvo vont créer une société mixte à parts égales qui coproduira quelque 200 000 voitures par an - deux fois plus que Billancourt ! -, sous leur propre marque, dans une usine située dans la ville belge de Gand et contrôlée jusqu'ici par la filiale néerlandaise de Volvo. »

Le quotidien japonais croit savoir que « l'accord devrait être formalisé en juin à Tokyo ».

Je poursuis : « L'usine de Gand produira quasiment autant de voitures des deux marques. Les modèles nippons qui sortiront de ces chaînes de production seront des voitures de moyenne cylindrée, de type Colt. La production sera destinée aux distributeurs des deux firmes en Europe occidentale. »

La deuxième dépêche indique ceci : « Mitsubishi espère également que cette production sera considérée comme européenne et échappera ainsi au système de surveillance, voire

de restriction, des importations de voitures japonaises que comptent mettre en place les pays européens après l'instauration du grand marché unique. Volvo s'est déjà associé avec le constructeur français Renault au début de l'année tandis que Mitsubishi compte resserrer ses liens déjà étroits au Japon avec l'Allemand Mercedes dans le cadre d'un accord plus vaste entre le groupe Mitsubishi et Daimler-Benz. »

M. Lajoinie, se référant à cette dépêche, a rappelé tout à l'heure la pénétration des constructeurs japonais en Europe : Nissan construit des véhicules en Grande-Bretagne ; Toyota et Honda envisagent également de produire en Grande-Bretagne ; Mazda étudie une association avec Ford en République fédérale d'Allemagne ; Honda envisage d'exporter en R.F.A. certains modèles construits aux Etats-Unis.

Ces dépêches appellent quelques remarques particulières. D'abord, 200 000 voitures par an à Gand, c'est, je le répète, deux fois plus qu'à Billancourt ! Ensuite, Mitsubishi compte resserrer ses liens avec l'Allemand Mercedes dans le cadre d'un accord plus vaste alors même que croît la suprématie de l'industrie productive allemande, dans le secteur automobile en particulier. Enfin, cet accord est publié au moment même où l'Assemblée nationale a connaissance du texte relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault.

A propos de cet accord, vous ne pouvez pas nous dire, monsieur le ministre, que vous n'êtes pas au courant. Sinon, ce serait la preuve de votre incompétence ! Personne ne peut penser que cet accord se soit fait sans l'aval du Gouvernement français. Les démentis que vous nous apportez ne sont pas satisfaisants.

Pour que nous puissions vous croire, monsieur le ministre, il faudrait que nous ayons toutes les données. Tant que nous n'aurons pas la lettre d'intention, tant que nous n'aurons pas la totalité des documents nous permettant de juger, nous penserons, jusqu'à preuve du contraire, que vous étiez au courant de cet accord Mitsubishi-Volvo. Je suis convaincu, monsieur le ministre, que le Gouvernement sait de quoi il retourne ; et alors là, il s'agit de complicité ! Au nom du groupe communiste, et très solennellement, j'exprime notre profonde réprobation de ces méthodes.

A travers ces accords, c'est toute l'industrie automobile française, et pas seulement Renault, qui est affectée.

Ces accords sont nocifs pour Renault, mais aussi pour Volvo. En effet, monsieur le ministre, vous avez parlé du conseil d'administration de Volvo et de ses actionnaires, qui viennent de se réunir. Mais vous avez omis de parler des travailleurs de cette entreprise, qui viennent d'apprendre la suppression de 1 200 emplois en Suède.

En outre, on ne peut pas ne pas être extrêmement préoccupé par les propos de M. François d'Aubert. Il nous a dit, ce qui constitue une information supplémentaire, qu'un accord serait intervenu entre Volvo et Mitsubishi pour la production de 50 000 à 60 000 véhicules dans l'usine hollandaise de Volvo. Il y a donc des bruits, des informations qui circulent, mais il y a aussi les réalités. Il est inacceptable que l'Assemblée nationale française doive se prononcer sur un texte sans connaître la réalité profonde des accords en cours, sans connaître les tenants et les aboutissants de toutes ces opérations.

**Mme Muguette Jacquint.** Ça rehausse l'image du Parlement !

**M. Jacques Brunhes.** Enfin, monsieur le ministre, votre exposé comporte de profondes contrevérités. Comment, par conséquent, vous croire sur le problème des accords ?

Ainsi, vous avez affirmé que les acquis sociaux ne seraient pas touchés. Nous opposons un démenti formel à cette assertion. J'ai reçu une lettre de M. Christian Minier, secrétaire du comité central d'entreprise de la Régie nationale des usines Renault, qui déclare sur l'honneur qu'au cours de la séance ordinaire des 18 et 19 avril 1990, à laquelle participait M. Lévy, P.-D.G. de l'entreprise, M. Girault, chef du personnel de la Régie Renault, a clairement annoncé l'intention de la direction générale de rediscuter les protocoles d'accord 1 et 2 signés par toutes les organisations syndicales, le premier traitant des garanties sociales du personnel, le second de la prévoyance.

D'après M. Girault, cette rediscussion ne pourrait intervenir qu'après la modification du statut. Elle devrait tendre à s'aligner sur les conventions existantes, en l'occurrence pour

Renault sur celle de la métallurgie. La même rediscussion de l'accord d'entreprise s'engagerait dans le réseau commercial, l'objectif étant de s'aligner sur la convention collective des garages.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré cet après-midi...

**M. Louis Pierna.** Il n'écoute pas ! Il lit !

**M. René Drouin.** Vous n'êtes pas surveillant général !

**M. Louis Pierna.** Il s'agit du statut des travailleurs de Renault !

**M. le président.** Calmons-nous !

**M. Jacques Brunhes.** ... que les accords sociaux ne seraient pas affectés. Je suis obligé de dire que vous avez proféré des contrevérités devant la représentation nationale, de même que M. le rapporteur. En effet, rattacher les travailleurs de Renault à la convention de la métallurgie revient à diminuer les acquis sociaux. La perte financière est également considérable pour eux puisqu'elle peut s'élever jusqu'à 1 000 francs par mois.

**M. Georges Hage.** J'en donnerai des exemples !

**M. Jacques Brunhes.** J'en suis persuadé ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Georges Hage.** Des exemples pris dans ma région !

**M. Jacques Brunhes.** Enfin, le Conseil des ministres a autorisé le Gouvernement à utiliser à propos de ce texte l'article 49-3 de la Constitution, dont on dit que son abus conduit à un abaissement considérable de la démocratie parlementaire et du rôle du Parlement. Les méthodes employées à l'occasion de l'examen de ce texte contribuent à l'abaissement du Parlement, et je ne peux pas ne pas rapprocher ce débat de celui que nous avons vécu la nuit dernière à propos de la saisine du Conseil constitutionnel.

Nous assistons à un renforcement incessant de la supranationalité, à une présidentialisation accentuée du régime. Hier, une majorité de cette assemblée a accru le pouvoir du Conseil constitutionnel, ce gouvernement des juges, fustigé par François Mitterrand dans *Le coup d'Etat permanent*, et critiqué en 1982 par M. Mauroy, alors Premier ministre, aujourd'hui premier secrétaire du parti socialiste. La méthode employée cet après-midi et le vote d'hier auront pour conséquence un nouvel abaissement du rôle du Parlement. On pourrait en multiplier les exemples mais je n'en citerai que quelques-uns.

Quand le groupe majoritaire dépose des amendements de complaisance inspirés par le Gouvernement et permettant d'éviter leur examen par la commission compétente, c'est un abaissement du Parlement.

Lors d'une discussion budgétaire, un député socialiste, alors dans l'opposition, expliquait que, si l'on comparait le budget à une automobile, le Parlement pouvait à peine changer la valeur d'un enjoliveur.

**M. Georges Hage.** Je reconnais là une métaphore de M. Fabius. Me trompé-je ?

**M. Jacques Brunhes.** Vous avez raison, monsieur Hage ! M. Fabius disait cela en 1980 à M. Papon, alors ministre du budget. Il disait : « C'est scandaleux ! Nous ne pouvons pas changer quoi que ce soit dans le budget ! C'est une atteinte à la démocratie et à la souveraineté nationale ! »

**M. Franck Borotra.** Il n'y a plus d'enjoliveurs sur les voitures !

**M. Jacques Brunhes.** Aujourd'hui, l'Assemblée ne peut même plus toucher à un enjoliveur...

**Mme Muguette Jacquint.** Tout juste à un écrou !

**M. Jacques Brunhes.** ... peut-être à une moitié d'enjoliveur.

**M. Louis Pierna.** A un boulon !

**M. Jacques Brunhes.** On assiste, je le répète encore, à un abaissement considérable du rôle du Parlement, que relève un récent sondage paru dans *Le Point*. C'est avec des



méthodes comme celles que vous employez pour discuter du statut de Renault que l'image de l'Assemblée nationale se dégrade ! Cela ne profite pas à la démocratie ! On sait qui touche les dividendes de ce type d'antiparlementarisme provoqué par l'organisation de nos travaux. Les méthodes utilisées par le Gouvernement prennent - je le dis sans souci polémique - un tour quasiment caricatural, qui démontre bien votre volonté d'esquiver le débat de fond pour garder les mains libres, ce qui prouve qu'il y a derrière tout cela des opérations inavouables, des opérations dangereuses pour l'automobile française et pour le pays.

**M. Louis Pierna.** On veut cacher quelque chose !

**M. Jacques Brunhes.** Le changement de statut de Renault est donc directement lié à un récent accord avec Volvo.

Examinons-le, pour ce que nous en savons.

Ecartons tout de suite le faux procès régulièrement fait aux communistes, que vous n'avez pas manqué de reprendre les uns et les autres et qui consiste à dire que nous sommes opposés à tout accord de coopération. C'est faux ! Ce qui compte, c'est le contenu de ces accords, leurs objectifs. C'est cela qu'il faut juger, et non le principe de la coopération.

Face aux pressions dominatrices américaine, japonaise et allemande sur l'Europe, face aux immenses besoins pour préparer et construire l'automobile électronique de l'an 2000, des alliances sont nécessaires. Renault ne peut pas rester isolée, surtout depuis qu'on l'a affaiblie, mais l'accord signé avec Volvo n'est pas selon nous de nature à sortir l'automobile et le poids lourd français de l'ornière.

Faisons la clarté sur quelques évidences.

Renault a besoin d'alliés pour développer ses capacités en France et en Europe. Oui, mais l'accord avec Volvo ne s'inscrit pas dans cette perspective. La réduction des capacités déjà engagée s'accélérait avec la fermeture de Billancourt, et la perspective est de réduire à nouveau les effectifs du groupe Renault de 26 000 salariés d'ici à 1992. Ces régressions ne sont pas mises en cause par l'accord avec Volvo, et d'autres sont possibles par des restructurations.

Alors que 20 000 emplois sont nécessaires à Renault pour reconquérir sa place et faire face à la demande, avec Volvo elle délaisserait le développement de sa gamme et chercherait à accéder aux marges confortables du haut de gamme comme Ford avec Jaguar et General Motors avec Saab. A terme, le haut de gamme Renault fabriqué à Sandouville est menacé.

Alors qu'il est nécessaire de développer la gamme moyenne de camions R.V.I. pour maîtriser le transport de marchandises en coopération avec le rail, l'accord avec Volvo incitera à délaisser la production actuelle de R.V.I. pour y substituer les camions superlourds de Volvo, appelés à déferler sur la France dans le cadre de la déréglementation routière européenne. Les travailleurs de R.V.I., des cadres aux ouvriers, sont particulièrement inquiets.

Vous me permettez, monsieur le ministre, de dire, en ma qualité de maire de Gennevilliers, quelques mots de Chausson, qui emploie 2 600 travailleurs dans une usine de ma commune. La situation de Chausson, dernière coopération française entre Renault et Peugeot pour le véhicule utilitaire léger, est exemplaire. A plusieurs reprises, je me suis adressé à vous, de même qu'à M. le Premier ministre, afin de souligner les menaces qui pèsent sur cette entreprise. Je n'ai pas obtenu de réponse.

Je vais vous rappeler les questions écrites que je vous ai posées et auxquelles vous n'avez pas voulu répondre, ce qui aboutit aussi à l'abaissement de la représentation nationale.

Auparavant, je rappellerai ce que nous écrivions sur Chausson, à la fin de 1988, dans la revue *Economie et politique* : « Il existe un problème de gamme, par exemple des véhicules utilitaires spécifiques genre Trafic, C25, J5, C35, J9, etc. L'enjeu du renouvellement de la gamme utilitaire spécifique se présente donc ainsi : P.S.A. plus Renault ou Renault plus X contre P.S.A. plus Y. » Nous avions raison ! P.S.A. plus Renault disparaît et on va vers Renault plus X, qui devient Daf, et P.S.A. plus Y, qui est Fiat. On assiste à l'abandon de la coopération franco-française au sein de Chausson, filiale à 50 p. 100 de Renault et à 50 p. 100 de P.S.A. On va fabriquer les véhicules utilitaires légers à l'extérieur de l'Hexagone. On en importera même fabriqués sous d'autres marques, et pourquoi pas des marques japonaises.

Monsieur le ministre, je ne vous lirai que la première question écrite que nous vous avons posée à ce sujet depuis que nous avons connaissance du désengagement de Renault et de P.S.A. à propos de Chausson. J'ai rencontré récemment le président-directeur général de Chausson, qui m'a dit très clairement ce qui va se passer. Il s'agit de supprimer à terme la fabrication du C35 et du J9 dans l'usine Chausson de Gennevilliers. C'est programmé pour 1992 et 1994. On va fabriquer le C25 en coopération entre P.S.A. et Fiat dans une usine italienne et Renault va fabriquer un véhicule utilitaire léger avec Daf. La coopération franco-française est liquidée et Chausson disparaît, à terme, comme producteur de véhicules utilitaires légers. Il restera l'emboutissage ou la presse. Résultat, si nous acceptons cette évolution : 2 000 emplois disparaîtront dans le seul secteur de Gennevilliers.

Je me suis adressé à vous, le 20 octobre 1989, pour appeler votre attention sur l'avenir de cette société, en soulignant : « La signature, le 17 octobre 1989, entre Renault, entreprise nationale, et Daf, constructeur anglo-néerlandais, d'une lettre d'intention pour la fabrication en commun d'une gamme de véhicules utilitaires met directement en cause l'existence de l'entreprise Chausson et de ses emplois. Renault et Daf prévoient en effet d'investir 3 milliards de francs pour implanter des unités de fabrication en Grande-Bretagne et à Baillif pour produire 80 000 à 90 000 véhicules par an à partir de 1995. Après l'accord passé dans le même secteur de production entre Peugeot et Fiat en 1988, c'est donc au tour de Renault de privilégier un partenaire étranger pour la fabrication du véhicule utilitaire, alors que Peugeot et Renault sont les deux actionnaires de Chausson. Une telle politique d'abandon de Chausson a de graves conséquences pour la production nationale et pour l'emploi.

« Depuis 1980, la société Chausson a connu cinq plans de licenciement, faisant passer l'emploi de 17 700 à moins de 6 500 aujourd'hui. La fermeture du site de Meudon, dans les Hauts-de-Seine, est annoncée avec un plan de licenciement de 500 salariés. Cette réduction des capacités humaines de production s'est traduite par une chute vertigineuse des productions Chausson de véhicules utilitaires légers dans la production nationale, alors que la France réimporte plus de 125 000 véhicules utilitaires légers fabriqués à l'étranger pour le compte de Renault et de Peugeot.

« Au total, les exportations françaises de ce type de véhicule s'en trouvent gravement affectées. Ainsi, les exportations vers l'Afrique ont diminué de moitié en dix ans, annulant totalement la hausse des exportations vers la Communauté européenne.

« Tout nouvel affaiblissement de Chausson aurait de lourdes conséquences sur la capacité de la France à tenir son rang dans ce secteur d'activités et à faire face à la concurrence. Le savoir-faire de ces entreprises et de ces salariés, ces liens privilégiés avec les deux groupes automobiles Peugeot et Renault, les fortes potentialités en demandes des clients, commandent, au contraire, d'en faire le pôle essentiel de coopération franco-française pour la fabrication des nouvelles gammes de véhicules utilitaires envisagées, voire de coopérations qui pourraient éventuellement s'avérer nécessaires avec d'autres partenaires européens. Renault et Peugeot doivent donc procéder aux investissements nécessaires dans les sites Chausson existants et leur confier des productions nouvelles. La décision de la direction de la Régie Renault qui fait aussi peser des menaces sur son site de Billancourt - j'y reviendrai - « doit être annulée. »

Je vous demandais, monsieur le ministre, les dispositions que vous comptiez prendre, notamment en direction de Renault et de Peugeot, pour le maintien des sites de Chausson et le développement des productions et de l'emploi dans cette entreprise, ajoutant qu'il y allait de l'intérêt de l'industrie automobile nationale. Or j'attends toujours votre réponse.

Vous connaissez, monsieur le ministre, quels sont les délais qui sont impartis au Gouvernement pour répondre aux questions écrites des parlementaires. Or vous ne les respectez pas. J'ai donc été contraint de déposer un peu plus récemment une deuxième question écrite. J'attends avec impatience la réponse à cette question particulièrement préoccupante.

En effet, les productions, l'emploi, le savoir-faire des diverses catégories de salariés de Chausson sont menacés par la décision de Renault et de Peugeot, actionnaires de Chausson, de se désengager de cette entreprise. Les conséquences en seraient particulièrement graves : 2 600 emplois

sont en jeu dans la seule ville de Gennevilliers, qui compte déjà 16 p. 100 de chômeurs, alors qu'on observe un développement considérable de l'activité économique. Cela veut dire que des activités productives industrielles ont disparu et cette disparition porte des coups extrêmement graves à la région parisienne.

L'arrêt des productions Chausson de véhicules utilitaires légers porterait un coup mortel à la France dans ce secteur d'activités dont chacun reconnaît qu'il est porteur.

La décision de Renault et de Peugeot n'a aucune justification économique. Chausson est une entreprise moderne. La qualité de ses productions est reconnue. Les besoins du marché national et international sont immenses. Mais, à l'évidence, les deux constructeurs français privilégient dorénavant les accords avec les producteurs étrangers au détriment de leur filiale commune en France.

Cela est aussi le résultat du diktat de la Commission de Bruxelles. Vous ne pouvez ignorer, monsieur le ministre, qu'une délégation de la Commission de Bruxelles est venue voilà une quinzaine de jours visiter le site de Chausson à Gennevilliers.

**M. Georges Hage.** Aussi ?

**M. Loula Pierna.** Ils s'occupent de tout à Bruxelles !

**M. Jacques Brunhas.** Cela ne peut se comprendre que par les choix européens du Gouvernement et des constructeurs français.

Tout montre en effet que le désengagement de Renault de sa filiale Chausson répond bien au diktat de la Commission européenne de Bruxelles de réduire les emplois et les capacités de production en France de 25 p. 100, d'obliger Renault à rembourser des fonds publics, d'empêcher Renault de recevoir des fonds publics !

Le récent accord Renault-Volvo s'inscrit dans cette démarche et menace directement la production nationale des véhicules utilitaires et des poids lourds.

L'essor de Chausson est au contraire possible. De nouvelles productions de véhicules utilitaires légers peuvent être assurées, telles que l'Espace en tôle, dont toutes les études montrent qu'elle s'avérerait très compétitive tant sur le marché intérieur que pour l'exportation. A Gennevilliers d'ailleurs, Chausson a les capacités de la réaliser. Des possibilités peuvent être offertes à cet établissement - je l'ai dit à la direction - pour son extension sur place.

Tout dépend donc de la volonté des actionnaires Renault et Peugeot de coopérer entre eux pour assurer, avec Chausson, l'avenir de la production nationale des véhicules utilitaires légers.

Mais ces deux groupes ont manifestement une autre volonté.

Ainsi, aucun démenti n'a été apporté à l'information figurant dans un article paru dans *les Echos*, selon laquelle le désengagement de Chausson ferait partie d'un compromis élaboré avec Bruxelles sur le remboursement de la dette de Renault.

Comment se résigner à un tel gâchis programmé au nom de la recherche effrénée du profit dans la perspective de l'Europe de 1993 ?

Etant député des Hauts-de-Seine et maire de Gennevilliers, je suis préoccupé par les deux sites de Billancourt et de Chausson. Pour eux, c'est la même logique meurtrière qui est à l'œuvre : on tue l'emploi ! Or, il ne s'agit pas d'un phénomène accidentel puisque l'on retrouve cette volonté industrielle d'abandon de productions dans le fameux Livre blanc du grand Paris, qui est actuellement en discussion.

Je voudrais en dire deux mots, me réservant la possibilité de reparler très précisément de Billancourt et de son site un peu plus loin dans mon exposé. Je vais donc prendre un peu plus de hauteur.

On ne peut, monsieur le ministre, résoudre le problème de l'emploi sans assurer une croissance de l'emploi productif. Or, lorsque l'on veut faire de la région parisienne une place financière européenne, en développant le « tertiaire supérieur », le « tertiaire financier international », pour reprendre l'expression figurant à la page 66 du Livre blanc, lorsque l'on veut transformer ce Paris où il y avait tant d'activités productives en un concurrent de Londres, de Francfort ou d'autres grandes places internationales européennes, on casse l'emploi productif et l'on ne peut résoudre le problème de l'emploi.

Le Gouvernement affirme que l'une des tares de notre société, c'est le chômage, et qu'il s'en occupe. Mais on ne peut s'en occuper sans croissance de l'emploi productif. Je vais vous citer un chiffre, que je vous autorise à contester, mais avec preuves à l'appui : pas un seul emploi productif en région parisienne n'a été créé depuis dix ans !

Dans les Hauts-de-Seine, 108 000 emplois productifs ont été perdus en quinze ans, soit le tiers des effectifs. Le tertiaire n'a pas compensé, et d'ailleurs il ne peut pas compenser. L'emploi total a diminué. Au surplus, l'emploi devient beaucoup plus précaire : le tiers des salariés de La Défense, souvent qualifiés, connaissent une situation précaire et ce quartier concentre lui-même le tiers des « précaires » du département.

Il faut bien comprendre, permettez-moi d'insister sur ce point, pourquoi l'emploi productif est indispensable : il produit des richesses matérielles, l'activité de services en consomme et ne peut donc se développer sans lui. En retour, le tertiaire peut contribuer à accroître l'efficacité de la base productive, mais ce n'est pas le cas dans les Hauts-de-Seine où le tertiaire est souvent, comme à La Défense, de type financier et administratif sans lien avec la production.

Et c'est pourquoi le déficit d'emplois est si important.

Par ailleurs, l'emploi productif et de services utiles crée des ressources. Le pouvoir et ses promoteurs prétendent que la profusion des bureaux apporte aussi des ressources nouvelles aux collectivités. En réalité, c'est l'inverse : ce tertiaire spéculatif mange des ressources et, par l'inflation des prix et des loyers, il ampute les revenus des familles. Il faut, à coups de fonds publics, lui construire les infrastructures nécessaires.

Les collectivités locales doivent payer pour corriger les conséquences sociales de la ségrégation et des exclusions. Elles payent aussi dans et hors le département pour le logement et l'équipement des salariés qui viennent à La Défense.

Le parti socialiste a écrit dans son Livre rose : « Le handicap de l'Île-de-France est sa faiblesse relative de sa place financière. » Mais non ! Au contraire, c'est sa désindustrialisation qui est sa faiblesse ! (« C'est vrai ! » sur les bancs du groupe communiste.) L'enjeu humain, social et économique, local et régional, a d'ailleurs une dimension nationale flagrante.

Dans cette région-phare, le déficit de la balance des échanges extérieurs est énorme. Le bouclage des comptes s'opère par l'entrée des capitaux et le contrôle croissant des firmes étrangères sur notre économie. Leur puissance s'affiche au cœur de ce département : Renault à Billancourt, Chausson, les établissements Thomson et Dassault, tout le réseau des petites et moyennes entreprises, des centres de recherches et des écoles qui leur sont liées sont aujourd'hui menacés.

C'est au nom de la modernité que le pouvoir veut liquider l'activité industrielle à Billancourt et dans le département des Hauts-de-Seine. C'est au contraire pour une modernisation véritable de l'automobile, en jonction avec le développement de l'électronique, que nous développons l'action à Billancourt, dans les Hauts-de-Seine et au-delà.

Le secteur automobile français, dont 10 p. 100 des effectifs sont dans ce département, est une des clefs de voûte de toute la production nationale : pour un emploi chez les constructeurs, on en compte trois chez les fournisseurs. Il représente 20 p. 100 de la production industrielle hors énergie et agro-alimentaire, 50 p. 100 du parc installé de robots. Quant au débouché en forte croissance de l'électronique, il deviendra le plus important dans une dizaine d'années et dépassera celui des industries militaires. La part de l'électronique par véhicule devrait doubler d'ici à 1995 avec la gestion électronique intégrale du moteur propre, la gestion intégrale de la fonction de freinage, la gestion intégrale de l'habitacle, le diagnostic automatique et la radio-navigation.

Un handicap majeur de nos constructeurs d'automobiles est leur concentration dans l'assemblage : ils sous-traitent les fonctions aux entreprises d'équipement, sans se soucier de leurs capacités de recherche et de développement. Et, dans les industries automobiles qui restent, on s'oriente de plus en plus vers le seul assemblage, monsieur le ministre ! On ne peut prétendre faire une industrie automobile moderne quand 50 p. 100 du produit sont fabriqués à l'extérieur dans un tissu industriel non modernisé !



En réalité, nos constructeurs, en pratiquant cette politique que j'appelle la « politique de l'assemblage », passent sous le contrôle des grands fournisseurs étrangers.

L'accès de Peugeot et de Renault à la recherche-développement et à l'électronique française ne peut se faire qu'en Ile-de-France, et particulièrement dans le département des Hauts-de-Seine, grâce à sa riche tradition dans l'industrie automobile, ainsi que dans tous les départements de la « petite couronne ».

De leur côté, les industries électroniques et aéronautiques de la région parisienne périssent. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

On souhaite m'interrompre, monsieur le président... (*Sourires.*)

**M. le président.** Non, monsieur Brunhes ! Personne ne souhaite vous interrompre. (*Sourires.*) Veuillez poursuivre.

**M. Jacques Brunhes.** Les industries électroniques et aéronautiques qui connaissent des baisses d'activité, des délocalisations, des redécoupages, des fermetures, pourraient trouver un nouveau souffle en travaillant avec l'automobile. Elles y trouveraient le moyen d'étaler les coûts de recherche-développement sur des débouchés nouveaux et croissants. Cela suppose évidemment un choix stratégique tenant compte des perspectives de désarmement et, en raison de la crise des industries militaires, les potentiels des établissements de ces industries devraient être largement réorientés vers ces productions civiles.

Les fermetures de Billancourt, le transfert de la recherche-développement et du bureau d'études à Guyancourt tournent le dos à ces potentiels de développement et de modernisation. Pour 2 400 emplois au minimum perdus directement, ce sont en fait 20 000 emplois qui sont menacés.

L'opération répond d'abord à un choix de réduction des capacités de production : il ne s'agit pas de faire face aux Japonais, monsieur le ministre, contrairement à ce que vous avez dit, mais de leur faire de la place sur le marché unique européen. Telle est la politique choisie par les dirigeants de la Communauté, ainsi que la dépêche que je vous ai lue tout à l'heure en témoigne. Et l'Etat français a donné son accord, quels que soient ses petits cris de fausse protestation, quelles que soient les protestations que vous avez de nouveau émises tout à l'heure.

Porter de 3 p. 100 à 18 p. 100 en moyenne la part de véhicules japonais sur le marché, c'est importer 300 000 véhicules de plus ! Les groupes allemands prennent réciproquement leur place au Japon. Les constructeurs français cherchent des alliances pour tenter non de contre-attaquer, mais d'amortir les dégâts en ne visant qu'une seule chose : les profits.

Ce risque de débâcle industrielle, M. Lévy tente de le masquer. A Guyancourt, il cherche à faire un centre européen, non pour maîtriser l'ensemble recherche-formation-production, mais pour que des cadres et des techniciens ambulants s'occupent de faire utiliser dans les usines les équipements et les fonctions importés.

La coopération de Renault, de Peugeot et des électroniciens français est un objectif stratégique de survie et de reconquête. Sa base ne peut être qu'ici tandis que l'Express assurerait un plan de charges à l'île Seguin pour les années prochaines, on pourrait créer sur le site un centre d'études du moteur propre et de l'électronique couplé à un centre de formation largement tourné vers la formation d'ouvriers qualifiés et de techniciens.

Je vous l'ai annoncé tout à l'heure, monsieur le ministre, mes chers collègues, je reviendrai sur le site particulier de Billancourt un peu plus loin dans mon exposé.

Je conclus donc sur le point précédent : il n'y a pas d'industrie moderne, surtout en site urbain, sans un développement massif de services utiles et efficaces. Or les services publics sont notoirement insuffisants ou ils sont captés par les gros usagers du tertiaire spéculatif.

Le problème prend des proportions alarmantes. Nous appelons à une riposte d'ensemble pour la rénovation et le développement du service public.

Enfin, l'indigence du système de formation est telle que, chaque jour, 200 000 cadres, techniciens et ouvriers très qualifiés viennent travailler en Ile-de-France, alors qu'ils pourraient créer des richesses en Picardie, en Normandie ou en Champagne, là où ils habitent.

Les plans de formation sont révélateurs de l'abandon général des filiales industrielles et technologiques : tout juste prévoit-on la formation pour l'entretien du matériel consommé par le tertiaire.

Bref, monsieur le ministre, votre logique est une logique meurtrière. Elle tue les emplois. Elle ferme les perspectives pour l'insertion professionnelle des jeunes. Elle gangrène notre économie déjà minée par l'affairisme. Et la responsabilité du Gouvernement est totalement engagée. Peut-on imaginer, pour ne prendre que cet exemple, que Renault, entreprise nationale, sacrifie Chausson sans l'aval des plus hautes autorités de l'Etat ?

Dans ce vaste gâchis, M. Lévy laisse miroiter la perspective d'un éventuel gain d'emplois par Renault. On ne voit pas comment ce serait possible, sauf délocalisation partielle de capacités de production de Volvo en France, mais l'hypothèse est peu probable. Bien au contraire, outre les réductions déjà programmées chez Renault, c'est l'emploi chez P.S.A. qui serait menacé : le haut de gamme Volvo apporté dans l'Hexagone par Renault concurrencerait directement les modèles Peugeot et Citroën : 605 et XM.

Renault a besoin de financements. Oui, sa dette pesait encore 16,8 milliards de francs à la fin de 1989, et les charges financières absorbaient près de 2 milliards de francs chaque année. Elle a besoin de fonds pour développer les nouveaux modèles : chacun d'eux coûte entre 5 et 10 milliards de francs.

Or l'apport net de Volvo - 4 à 5 milliards de francs - apparaît extrêmement faible. Par contre, le pouvoir qu'il lui donne sur l'avenir même du groupe Renault, et donc sur la moitié du secteur automobile et la totalité du poids lourd français, est considérable. En effet, comme le soulignait l'Agefi le 26 février 1990, Volvo devient « l'actionnaire de référence de Renault ». L'Etat détiendra certes 75 p. 100 de Renault, mais ce sera un *sleeping partner* dans cette association puisqu'il n'apportera plus aucun financement. Volvo ne détiendra certes que 25 p. 100 du capital de la Régie, mais 100 p. 100 du contrôle de l'accès de Renault aux nouvelles sources de financement. Quel pouvoir pour un si faible apport ! De plus, les 10 p. 100 que Renault détiendra dans le capital de la firme suédoise ne sont assortis d'aucun droit de vote.

**M. Franck Borotra.** Allons donc, ce sont des actions cotées en bourse !

**M. Jacques Brunhes.** Renault a besoin d'alliés en Europe pour faire face aux Japonais. S'agit-il de cela avec Volvo ? Celui-ci commercialise déjà Renault en Suède. Le marché suédois n'en a pas été pour autant protégé des Japonais puisque la part qu'ils y détiennent atteint déjà 26 p. 100. Dès lors, en quoi Volvo aiderait-il Renault à mieux se protéger en France ? Et comment le pourrait-il quand, avec l'accord du gouvernement français, on lève les quotas d'importation frappant les voitures japonaises moyennant le recours à un illusoire quota européen, et quand on favorise l'implantation d'usines « tournevis » nipponnes et l'importation de voitures japonaises estampillées *made in U.S.A.* ? En réalité, la concurrence nippo-américaine s'exerce essentiellement sur la gamme Renault et non sur celle de Volvo, laquelle par contre concurrence Peugeot et Citroën.

Les dirigeants des pays de la Communauté européenne ont accepté de laisser 15 p. 100 du marché intérieur européen de l'automobile aux Japonais. Dans ces conditions, les constructeurs européens ont une seule obsession : reporter le poids de ce fardeau sur le dos de leurs concurrents de la Communauté, les Allemands disposant des plus gros moyens pour le faire.

L'accord Renault-Volvo vise alors à détourner les coups sur Peugeot et Fiat. Il ne s'inscrit pas dans la perspective de la construction d'un système de coopérations équilibrées au sein de la Communauté, ce qui passe par un rééquilibrage des échanges, notamment avec la R.F.A. Il permet aux dirigeants de l'entreprise nationale et de l'Etat de lancer à nouveau Renault dans une aventure américaine, à peine essuyées les dettes énormes d'A.M.C. et reprises celles de Mack. Le premier débouché de Volvo est en effet aux Etats-Unis. M. Lévy espère être dans cette valise. Ainsi, en contrepartie de la perspective d'un retour sur un marché américain en récession, Renault offre à Volvo un meilleur accès au marché européen en expansion.



Enfin, tout laisse supposer que Renault et Volvo entendent obtenir quelques libéralités au Japon et en Asie, en contrepartie de l'entrée massive des Japonais en Europe contre P.S.A. et Fiat, contre Volkswagen aussi.

Depuis 1985, Renault est engagée dans une stratégie régressive. L'alliance avec Volvo ne vise pas à changer ce cap. Qui plus est, elle est mauvaise pour l'emploi et l'indépendance de P.S.A. D'ailleurs, M. Lévy ne cache pas qu'on « ne peut pas vivre sans essayer de réduire un peu le nombre de constructeurs sur le marché », comme il l'a déclaré aux *Echos*, le 27 février.

Le P.-D.G. de Renault prétend avoir cherché à éviter l'« isolement » de P.S.A. en proposant il y a trois ans à M. Calvet de « travailler avec lui ». Mais que lui proposait-il alors ? D'ajouter les licenciements, les fermetures de capacités, les dettes bancaires, et de partager les frais de restructuration ! Une proposition d'alliance basée sur la régression n'est évidemment pas très motivante.

Pour coopérer, Renault doit être en mesure d'apporter. Et cela exigerait de l'inscrire dans une perspective de développement des capacités humaines et matérielles. Or le Gouvernement, en connivence avec Bruxelles, interdit de fait à Renault de viser une telle ambition. Les fonds de l'actionnaire public ne doivent servir qu'à fermer, licencier, payer les banques, et maintenant à s'allier au privé, pour mieux lui permettre de se faire une place au soleil au détriment des atouts français et européens.

Les dirigeants de l'Etat prétendent qu'il n'y a pas d'alternative à leur façon de gérer les fonds publics du fait des règles communautaires. Dans la Communauté économique européenne, les Etats n'auraient donc le droit de distribuer des fonds aux entreprises publiques que pour réduire leurs capacités ! Les entreprises privées ou publiques, européennes ou pas, peuvent accéder à des fonds publics dans les régions et en recevoir de la Communauté elle-même, mais à condition de créer des emplois flexibles dans les zones à bas salaires. Nissan et Honda ne s'en privent pas en Grande-Bretagne, Ford au Portugal. Les dirigeants français et ouest-européens confient ainsi à Bruxelles le soin d'organiser une distribution des enveloppes publiques pour flexibiliser les emplois, écraser les salaires, diminuer les capacités nationales et favoriser l'implantation nippo-américaine. Quel monstrueux gâchis de ressources publiques !

C'est donc pour cette politique-là, monsieur le ministre, que vous voulez engager un processus de privatisation de Renault.

- Mais, nous l'avons déjà dit dans les questions au Gouvernement, Renault n'est pas à vendre ! Renault appartient au patrimoine de la nation.

En 1945, les législateurs avaient parfaitement décrit ce que Renault nationalisé devait représenter pour le peuple français au sortir de la guerre. Mon ami Georges Hage en parlera dans son intervention.

**M. Georges Hage.** Si j'ai le temps ! (*Sourires.*)

**M. Jacques Brunhes.** Renault devait avoir un rôle de moteur industriel et de véritable laboratoire social. Nationaliser Renault, c'était bien sûr réparer l'injure d'une entreprise qui avait collaboré avec l'ennemi, mais aussi et surtout répondre aux besoins de l'économie et à ceux des consommateurs. Sans détailler toutes les conquêtes sociales qui ont été obtenues grâce aux luttes menées dans l'entreprise par ses salariés, je veux en citer quelques-unes.

La troisième semaine de congés payés, c'est Renault. La quatrième semaine de congés payés, c'est Renault. La mensualisation des salaires, c'est encore Renault. Les jours de congés supplémentaires en fonction de l'ancienneté, c'est toujours Renault. N'oublions pas non plus les grandes actions des années 70 qui ont permis aux O.S. d'obtenir des augmentations substantielles de salaires, un accroissement des droits syndicaux et une certaine démocratie dans l'entreprise. Tout cela résultait aussi de l'ordonnance de 1945 qui précisait : « Le gouvernement provisoire de la République française est ainsi conscient, en proposant ces mesures, d'une part, de contribuer au redressement moral et matériel du pays dans le cadre de l'effort de guerre des Nations unies, d'autre part, de répondre par des réformes hardies aux vœux de la Résistance française et de la classe ouvrière tout entière. »

L'illustration de cette politique est le lancement, dès la fin de la guerre, de ce modèle populaire qui reste au cœur des Français le symbole de la voiture accessible pour tous : la 4 CV, ce fleuron de l'automobile française, conçu sur le site que vous voulez aujourd'hui sacrifier.

C'est ce statut de régie nationale qui a permis à Renault d'être longtemps en avance sur les autres groupes industriels, et ce dès 1945, y compris par rapport aux autres groupes nationalisés. Renault, en trois décennies, est devenue l'une des entreprises phares du secteur automobile dans le monde entier.

Pour ce faire, la marque a eu constamment le souci de se diversifier. Pas à pas, module après module, Renault a réellement constitué une « filière auto ». La construction de machines-outils lui a permis de maîtriser toutes les étapes de la fabrication d'une automobile. C'est en étant à la pointe de la technologie partout, surtout en matière de production, que Renault a pris et tenu la place qu'on lui connaît dans la production. Rappelons-nous les années 50 et 60, quand l'entreprise nationale coopérait avec Moskvitch en U.R.S.S., et ce n'est là qu'un exemple. Eh bien, c'est à partir de ce moment-là que des centres aussi importants que Flins, Cléon et Sandouville ont pu se développer, au moment où la voiture devenait phénomène de société.

A ce propos, je ne peux m'empêcher de citer Roland Barthes, qui écrivait en 1957, il est vrai au sujet de la DS, mais la formule est aussi valable pour Renault : « Je crois que l'automobile est aujourd'hui l'équivalent assez exact des grandes cathédrales gothiques, je veux dire une grande création d'époque conçue passionnément par des artistes inconnus, consommée dans son image sinon dans son usage par un peuple entier qui s'approprie en elle un objet parfaitement magique. »

**M. Georges Hage.** Ah, monsieur Brunhes, n'est-ce pas une citation des *Mythologies* ? (*Sourires.*)

**M. Jacques Brunhes.** Mais oui, monsieur Hage, c'est bien à ce livre excellent que je me réfère. Vous l'avez lu, naturellement, et vous aurez sans doute d'autres citations de Roland Barthes à nous proposer, car il a écrit, sur l'automobile, des pages très remarquables.

Roland Barthes avait raison : une automobile existe par ses créateurs mais aussi par le plaisir de ceux qui l'achètent. C'est longtemps sur ces deux aspects, le respect du goût du public et le respect du travail bien fait, que Renault a assis sa réputation. Il n'avait rien à envier à ses concurrents, car il était passé maître dans la conception des véhicules populaires. Et à l'épisode de la 4 CV, j'ajouterai celui de la 4 L devenue R 4, qui, dès le début des années 60, a fait gravir à la Régie tous les échelons de la hiérarchie mondiale des constructeurs. Cette « pôle position », comme on dit dans le langage de la course automobile, était liée à la diversification de ses activités et elle a fait de Renault, pendant plusieurs dizaines d'années, un modèle pour les autres entreprises. Ce sont tous ces atouts réunis qui ont amené la Régie à se tourner très tôt vers des coopérations nationales et internationales mutuellement avantageuses.

**M. René Drouin.** Voyez, monsieur Brunhes, même la télévision s'en va !

**M. Jacques Brunhes.** M. Drouin, bien qu'il soit inscrit pour me répondre tout à l'heure, demande à m'interrompre, monsieur le président.

**M. René Drouin.** Je ne demande rien, ce sont les caméramen qui partent !

**M. le président.** Essayons d'en rester au sujet, si toutefois il a été abordé. (*Sourires.*)

**M. René Drouin.** C'est mon devoir de prévenir l'orateur !

**M. Jacques Brunhes.** Renault préoccupe beaucoup l'opinion, monsieur Drouin. J'ai constaté, sur tous les bancs de cette assemblée à l'exception de votre groupe, toute l'inquiétude qu'avaient suscitée les télégrammes du Japon. J'ai bien noté aussi l'intérêt que les journalistes portaient à ces nouvelles qui venaient, au moment du débat sur le statut de la Régie, troubler le bon ordonnancement prévu par le Gouvernement. La télévision s'en va maintenant mais, comme la

presse, elle saura rendre compte de ce débat, en montrer l'intérêt et témoigner du refus du Gouvernement de mettre toutes les cartes sur la table.

**M. René Drouin.** Vous l'avez déjà dit !

**M. Jacques Brunhes.** Peut-être mais, comme vous m'interrompez, je sens bien que vous voulez quelques précisions supplémentaires. (*Sourires.*)

Ce sont donc tous les atouts dont je viens de parler qui ont amené la Régie à se tourner très tôt vers des coopérations nationales et internationales mutuellement avantageuses. La Régie, bien assise sur sa base nationale, pouvait se tourner vers l'étranger et c'est ce qu'elle fit, alors que de nos jours la politique financière de l'entreprise se borne à servir des intérêts aux banques en rentabilisant des capitaux énormes.

Dans les années 60-70, au contraire, la politique financière de Renault était conçue comme un support de la production, comme un atout pour permettre au groupe de s'implanter encore plus et mieux sur les marchés étrangers. C'est avec cette politique ambitieuse que Renault est devenue un temps le premier exportateur. Quels étaient les points du globe qui ne connaissaient pas la présence de la marque de Billancourt ?

L'Amérique latine avec, en particulier, le Mexique et l'Argentine, mais aussi le Chili et l'Uruguay, le Maghreb comme l'Afrique noire, la République démocratique allemande, la Roumanie voyaient s'installer sur leur sol des usines clefs en main qui ont permis de placer Renault sur de nombreux marchés du monde. Cette réussite complète sur le terrain international n'était possible que parce que Renault remplissait son rôle d'entreprise à vocation proprement nationale.

Cette époque a vu... pardon, Renault a dû...

**M. Philippe Bassinet.** Vous avez sauté une page ?

**M. Jacques Brunhes.** M. Bassinet veut m'interrompre, monsieur le président.

**M. le président.** Mais non, il vous écoute. Poursuivez, monsieur Brunhes.

**M. Jacques Brunhes.** Renault a dû, à la demande des gouvernements d'alors, participer aux diverses reconversions dans un tissu industriel sinistré par les politiques néfastes que ceux-ci avaient pratiqués en matière industrielle. Je pense à la Lorraine et à la sidérurgie sacrifiée, au Nord - Pas-de-Calais dont les houillères ferment les unes après les autres. Renault a donc dû, comme à Douai, corriger cette mauvaise politique économique en créant des emplois là où le Gouvernement l'exigeait. Il est vrai qu'avec les besoins en automobiles qui se faisaient sentir dans le pays, ces usines étaient nécessaires.

Cette époque a également vu Renault se robotiser. Désormais, les robots ne sont pas fabriqués par Renault, ils sont achetés à l'étranger, ce qui grève encore plus notre balance commerciale dont nous connaissons tous ici, hélas ! le profil. C'est dans ce contexte - une politique sociale avantageuse pour les salariés qui s'est maintenue jusqu'à la fin des années soixante-dix et une politique industrielle tournée vers les besoins des gens - que Renault a pu, jusque dans les années 1983-1984, être en tête du marché national pour le volume de véhicules produits.

La R 5, depuis 1972, reste l'une des « locomotives » de l'entreprise. Mais le non-remplacement de la 4 L...

**M. René Drouin.** Et la Dauphine ?

**M. Jacques Brunhes.** ... par un modèle populaire - bien que M. Lévy promette, pour une date prochaine, le lancement d'un modèle bon marché - a porté un coup à la Régie et lui a fait perdre des places dans le classement des meilleurs constructeurs européens.

J'ai entendu citer la Dauphine. Oui ! il faudrait dresser le bilan complet de toutes les productions automobiles de Renault dont la gamme comprend de remarquables réalisations.

Je ne crois pas utile de détailler - je ne suis pas sûr d'en avoir le temps - toute la stratégie de Renault depuis la fin des années soixante-dix.

**M. Louis Pierno.** Si, ce serait intéressant !

**M. Jacques Brunhes.** Je pense cependant que, pour mieux saisir le changement de statut qui est proposé, il n'est pas inutile de rappeler les choix qui ont été effectués par la Régie depuis 1980.

Comment, monsieur le ministre, ne pas parler de la folle aventure aux U.S.A. de l'engagement dans American Motors Corporation puis dans Mach Trich de Renault véhicules industriels qui a coûté 30 milliards de francs ?

Cette ponction sans précédent dans ses ressources financières a empêché la Régie Renault de mener à bien d'autres opérations peut-être moins prestigieuses, mais certainement, au bout du compte, plus avantageuses pour elle.

A cette époque, le groupe communiste, le parti communiste et la C.G.T. ont été vilipendés pour s'être opposés à cette aventure américaine. On a voulu les faire passer pour des « ringards » « économiquement dépassés ». Or nos arguments ont été, hélas ! confirmés puisque l'aventure américaine a dû cesser.

Le fameux rapport Dalle date, si ma mémoire est bonne, de 1983, et le Président de la République, comme les deux P.-D.G. qui se sont succédé à la tête de Renault, n'ont jamais cessé d'appliquer les conclusions de ce rapport. Constat : baisse de pénétration des constructeurs nationaux sur le marché français, sous-utilisation des capacités de production, dégradation de la productivité apparente du travail, déficit d'exploitation, endettement accru, remise en cause des investissements et retards dans le renouvellement des gammes. Partant de ce constat le rapport Dalle conclut à un sureffectif dans l'industrie automobile et préconise des suppressions d'emplois pour les constructeurs.

Qu'en est-il quelques années plus tard ? Alors que Renault représentait, en 1982, 39,1 p. 100 de pénétration sur le marché national, on en était à 29 p. 100 en 1989, soit une baisse de près de 10 p. 100. Dans le même temps, les importations sont passées de 22,9 p. 100 en 1980 à 38 p. 100 en 1990.

Dans ce contexte, Renault a rétrogradé de la première à la dernière place et l'application du rapport Dalle a eu les conséquences dramatiques que l'on sait sur le personnel. En cinq ans, près de 30 000 salariés du groupe ont été licenciés ; une expérience, un savoir-faire important ont quitté l'entreprise.

L'objectif fixé pour 1992 - M. Lévy ne s'en cache pas - est de ramener l'entreprise à 45 000 salariés, soit encore un rythme de 3 500 licenciements par an, avec une insistance particulière sur la main-d'œuvre indirecte, la main-d'œuvre directe ayant été exclue massivement de la production dans une première phase. Le financement des congés de formation-reconversion, en fait des licenciements déguisés, était même pris en charge par des organismes d'Etat.

Le rapport Dalle reste donc la bible de M. Lévy. Conclusion : priorité ne sera plus accordée à la production, mais bien aux marges financières, même si cela doit passer par une réduction du nombre de voitures vendues. Renault, qui pourrait produire 10 358 voitures par jour en Europe, n'en a produit en 1989 que 8 683. Dans le même temps, les marques étrangères pénètrent de plus en plus le marché national, Renault concourant pour sa part à ce suicide en réimportant des véhicules et des pièces fabriqués dans des usines à l'étranger.

Les véhicules sont vendus plus cher avec de nombreuses options. Pour baisser les prix de revient et maintenir les marges, Renault veut de plus en plus faire de l'assemblage de sous-ensembles venant de l'étranger. Le niveau d'intégration a donc fortement reculé, entraînant une perte de maîtrise de la filière automobile et, par la même occasion, une dépendance très forte vis-à-vis de quelques équipementiers majeurs, voire des concurrents directs de Renault, la Fiat via Magnetti Morelli par exemple.

Cette orientation stratégique subit une accélération dangereuse qui fait que cette recherche systématique d'alliances tous azimuts avec d'autres constructeurs ou équipementiers sur des organes ou des véhicules pousse Renault vers une situation de constructeur vassalisé. Je prendrai quelques exemples révélateurs. Même s'ils sont indépendants les uns des autres, ils obéissent tous, de fait, à une même logique.

Sur les projets de futurs véhicules ou de nouveaux organes, le bureau d'études de Rueil joue de plus en plus le rôle de suiveur de projets. L'essentiel des travaux concrets d'études-développement est sous-traité. Cette nouvelle « philosophie

des études », développée par la direction, est résumée dans le concept de produit client. Il s'agit de passer du savoir-faire Renault au savoir faire-faire Renault.

En conséquence, le bureau d'études se contente d'établir un cahier des charges ; ensuite le dessin, les pièces prototypes, les essais sont confiés à un sous-traitant. La X 54, remplaçante de la R 25 en donne un exemple concret : l'entreprise Valéo étudie, développe, essaie puis fabrique un ensemble complet ventilateur, radiateur, chauffage. Même cas de figure avec l'entreprise Lebranchu pour l'ensemble réservoir, frein à main, échappement.

La démarche est la même aux services des méthodes centrales de Billancourt. Les activités de préparation d'implantation - donc le choix stratégique des biens d'équipement -, le suivi géométrique, les gammes de contrôle, l'outillage, sont de plus en plus souvent transférés chez les fournisseurs avec des pertes de savoir-faire importantes.

Ainsi, l'étude et l'industrialisation des portes du futur véhicule de remplacement de la R 21 seront assurées par l'allemand Karmann. Seul le vague suivi technique sera effectué par une équipe réduite des méthodes de la Régie à Billancourt.

Dans la même logique, l'éclatement des méthodes plastiques - technique d'avenir s'il en est - est annoncé à Billancourt. L'évolution est la même pour les méthodes de câblage - toujours à Billancourt - laquelle préfigure des menaces sérieuses pour les unités de production en aval de Dreux, Offranville et Tournai en Belgique.

On assiste à la création de multiples satellites de recherche-développement coupés du bureau d'études qui entraîne une véritable atomisation de l'effort de recherche-développement du groupe Renault.

Sur le projet de véhicule 4 x 4, réalisé en « association » avec Chrysler, le bureau d'études Renault n'est même pas consulté. Par contre, la structure créée, ARCAD, envoie le savoir-faire d'une équipe de Rueil aux Etats-Unis.

Ces quelques exemples, non exhaustifs, sont significatifs de l'évolution actuelle. Avec le projet de centre technologique à Guyancourt, l'entreprise veut accélérer le processus et mettre le bureau d'études et les méthodes centrales à l'unisson des 45 000 salariés « programmés » pour l'horizon 1992. Avec le projet de la direction de la Régie à Guyancourt, ce sont au moins 2 000 à 3 000 techniciens et ingénieurs qui risquent de se retrouver sur le bord de la route !

De ce point de vue, l'intervention de M. Lévy au congrès de 1988 de la FISITA, publiée dans la revue *L'Ingénieur de l'Automobile* en novembre 1988, ne laisse planer aucune ambiguïté. Je cite M. Lévy : « Mon estimation est que les effectifs d'un constructeur en 1992 devront être au maximum la moitié de ce qu'ils étaient en 1985 ou 1986... Comment arriver à cette réduction ?... Par diminution de la valeur ajoutée : les entreprises automobiles européennes devront fabriquer exclusivement ce que les fournisseurs d'équipements ne peuvent fabriquer. »

Le centre technologique voulu par la direction et le Gouvernement est bien à l'image de ce que vous voulez faire du groupe Renault : un constructeur de seconde zone, un constructeur rabougri.

Toutes ces décisions, prises depuis de nombreuses années, révèlent bien votre projet, monsieur le ministre, de remettre en cause Renault en tant que groupe, contrairement à ce qu'a tenté de faire le président Dreyfus au début des années quatre-vingt en instaurant une véritable synergie entre toutes les branches de l'entreprise. L'enjeu est de taille : au bout du changement de statut, il y a la privatisation.

*Mme Muguette Jacquaint.* Privatisation en douceur !

**M. Jacques Brunhes.** En effet bien que vous vous en défendiez, monsieur le ministre, le changement de statut de Renault n'a de raison unique que la privatisation, car si cette dernière est impossible pour une société nationale, elle est facile à opérer pour une société anonyme.

Je le répète, votre motivation, dans le changement de statut, ne s'explique que par la volonté de se plier aux injonctions de Bruxelles. Déjà, en 1987, vos prédécesseurs sur les bancs du Gouvernement avaient proposé le changement de statut.

*Mme Muguette Jacquaint.* Ils sont têtus !

**M. Jacques Brunhes.** La vérité, c'est qu'il y a de la part... J'ai perdu ma ligne, mais je vais la retrouver ! (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Louis Mexandeau.** C'est un discours vide !

**M. Jacques Brunhes.** Mais non, je connais mon sujet, ne vous inquiétez pas ! Je l'ai retrouvée !

Déjà, en 1987, vos prédécesseurs sur les bancs du Gouvernement avaient proposé le changement de statut, poussés par les exigences de la Commission de Bruxelles. Pourtant de nombreuses entreprises automobiles européennes continuent à percevoir des subsides de leur gouvernement. Renault n'est pas, de ce point de vue, un cas à part. La vérité c'est que le gouvernement français fait preuve d'une grande diligence vers l'intégration européenne et d'une grande fébrilité dans la volonté d'appliquer, au plus vite, les directives de la Commission européenne de Bruxelles.

**M. Louis Pierna.** Ils sont au garde-à-vous ! Que Bruxelles parle et c'est une bonne directive ! Cela n'est pas valable que pour l'automobile !

**M. le président.** Je vous en prie !

**M. François Hollande.** N'interrompez pas l'orateur ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jacques Brunhes.** M. Pierna veut m'interrompre ! Je crois qu'il a raison !

**M. le président.** Mais je ne veux pas qu'il vous interrompe, monsieur Brunhes ! Je protège votre temps de parole ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jacques Brunhes.** Il a pourtant raison de souligner que cela ne vaut pas que dans le domaine automobile : même si celui-ci, qui nous intéresse ce soir, est sans doute le plus exemplaire, on pourrait citer de nombreux autres cas !

**M. Louis Pierna.** C'est la même chose pour l'imagerie médicale française !

**Mme Muguette Jacquaint.** On pourrait multiplier les exemples !

**M. Louis Pierna.** Il y a en d'autres dans le pays !

**M. le président.** Calmez-vous, vous interrompez M. Brunhes !

**M. René Drouin et M. Philippe Bassinet.** C'est de l'obstruction ! (*Sourires.*)

**M. Louis Mexandeau.** M. Brunhes va encore perdre la ligne !

**M. le président.** Monsieur Brunhes, poursuivez, vos collègues vous écoutent !

**M. Jacques Brunhes.** M. Mexandeau vient d'avoir un propos désobligeant. Il rappelle que j'ai perdu la ligne tout à l'heure. Je tiens donc à faire remarquer - il l'a sans doute constaté - que je connais bien le sujet.

Il est vrai qu'après un temps d'intervention assez long, je me suis emmêlé dans les lignes ; mon propos n'était donc pas totalement cohérent. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. François Hollande.** Personne ne s'est aperçu de rien !

**M. Jacques Brunhes.** Je suis bien certain que tout le monde m'a pardonné.

**M. Louis Mexandeau.** Moi aussi !

**M. Jacques Brunhes.** J'ai d'ailleurs, monsieur Mexandeau, immédiatement rectifié de telle manière que tout le monde puisse saisir la totalité de mon propos.

**M. François Hollande.** M. Mexandeau avait rectifié !

**M. Louis Mexandeau.** A tout péché, miséricorde !

**M. Jacques Brunhes.** Merci, monsieur Mexandeau !

J'ajoute que les gouvernements français ont admis que le droit européen s'imposait au droit interne, en vertu du principe de primauté selon lequel le droit européen est supérieur au droit français. Le principe d'unité conduit à une application uniforme dans l'ensemble des pays membres. Le principe de l'effet direct permet à tout ressortissant d'un Etat membre de se prévaloir des règles communautaires contre la règle nationale.



Je l'ai déjà dit hier, monsieur le ministre, dans mon intervention lors du débat sur la réforme constitutionnelle et je veux le redire.

Ce supranationalisme aggravé est partout. On le voit dans le processus qui conduit à la décision de fermer Renault-Billancourt, dans la prétendue normalisation de la situation financière de la Régie contraignant celle-ci à rembourser des fonds publics, dans l'injonction d'avoir à transformer son statut de régie en société anonyme pour s'ouvrir au capital privé, plus généralement dans la proposition de supprimer les quotas nationaux limitant les importations d'automobiles japonaises.

S'imposant partout, le droit européen n'émane pourtant d'aucune instance représentative parlementaire. Pourtant le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 20 octobre 1989, a décidé qu'en cas de conflit entre une loi et un traité international engageant la France, c'est la règle posée par le traité qui devait prévaloir, même si la loi est postérieure au traité alors qu'il n'est écrit nulle part que les règlements et directives européennes doivent automatiquement avoir une valeur supérieure aux lois françaises.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, nous vous disons que vous avez plié devant les directives de Bruxelles.

Réduire les capacités de Renault en fermant Billancourt, accepter la suppression des subventions publiques destinées à développer l'emploi et les productions au-delà des zones choisies par Bruxelles, permettre, comme souhaite le faire votre gouvernement, d'échanger un quota d'importation en France de voitures japonaises, actuellement de 3 p. 100, contre un quota européen de 18 p. 100, ce qui se traduirait par une entrée massive de 300 000 véhicules japonais en France, c'est-à-dire deux fois la production de Billancourt, tels sont, avec l'accord Renault-Volvo, les ingrédients de votre politique européenne.

Vous falsifiez, monsieur le ministre, la réalité de l'usine de Billancourt. Je le prouve par une anecdote.

Député des Hauts-de-Seine, j'ai été invité avec les autres parlementaires de ce département - certains sont présents dans l'hémicycle - par le président-directeur général de Renault, M. Hanon à l'époque, à visiter la Régie et le site que l'on appelait alors « Billancourt 2000 » ou « Renault 2000 ». Je suis le seul à avoir dit, avec d'autres parlementaires communistes qui m'accompagnaient, à M. Hanon : « L'aventure américaine est une catastrophe. » On ne nous a pas pris au sérieux, je l'ai dit. Par contre, avec M. Vasconi, le célèbre architecte, nous avons visité « Renault 2000 ». Le site de Billancourt n'est pas ce que l'on en dit : c'est un site particulièrement moderne, y compris à l'île Seguin, y compris dans sa phase productive. On nous dit que c'est une usine à étages, mais, monsieur le ministre, quelles sont les usines automobiles qui ne sont pas à étages dans le monde ?

En 1982, on posait comme vérité reconnue le principe selon lequel il pouvait y avoir harmonie entre la cité et l'entreprise. On disait : « Renault 2000 » au cœur de Boulogne, au cœur de Billancourt, c'est l'équilibre des emplois et de l'habitat, c'est l'équilibre de la cité dans son ensemble ». Aujourd'hui, dans le Livre blanc du grand Paris, on considère qu'il y a antinomie entre l'entreprise et la cité, qu'on ne peut plus produire que ce qui était encore ultra-moderne avant-hier dans votre esprit et qui est encore ultra-moderne aujourd'hui dans notre esprit n'est plus viable dans le cœur de Billancourt.

**Mme Muguette Jacquaint.** Il faut compter avec la spéculation !

**M. Jacques Brunhes.** Vous êtes en train, au contraire, de créer des déséquilibres en abandonnant cette harmonie emploi-habitat au moyen, je le répète, d'un urbanisme ségréatif sur le plan social, mais également sur le plan géographique. Vous visez à faire, sur le terrain de Renault, des opérations spéculatives de grande envergure.

**M. Louis Pierna.** C'est vrai !

**M. Jacques Brunhes.** Monsieur le ministre, dans mon département, de l'autre côté de la Seine, à côté de la ville de Genevilliers, sur le site de Levallois où il y avait l'entreprise Citroën, on est en train de construire aujourd'hui des appartements de haut standing, « Levallois-sur-Seine », dont on

fait la publicité dans des brochures distribuées un peu partout, dans « Le Figaro Magazine », notamment. Savez-vous quel est le prix du mètre carré, monsieur le ministre ? Je crois que M. Drouin le sait.

**M. René Drouin.** Non, je m'interrogeais simplement sur le rapport qu'a avec la Constitution votre exception d'irrecevabilité !

**M. Jacques Brunhes.** Elle est directement liée à Renault parce que nos sites industriels sont transformés en sites spéculatifs.

**M. René Drouin.** C'est en effet tout à fait dans le sujet !

**Mme Muguette Jacquaint.** Ce n'est pas hors sujet !

**M. Jacques Brunhes.** Le prix du mètre carré sur le site de l'entreprise Citroën, s'élève à 30 000 francs. Je l'avais annoncé lors de mon passage à l'émission *La marche du siècle* avec M. Rocard, Premier ministre. Mais ce chiffre n'est aujourd'hui plus exact : on en est à 35 000 francs ; ce qui met un F.6 à plus d'un demi milliard de francs. Et ces opérations spéculatives s'étendent sur tout le front de Seine : le bas Puteaux, le bas Suresnes qui étaient autrefois populaires, productifs et industriels font l'objet aujourd'hui d'un urbanisme ségréatif.

Et ce que l'on veut faire à Renault-Billancourt c'est encore cela, sinon, comment expliquer, monsieur le ministre, que ceux qui étaient à votre place, au banc du Gouvernement avec la même couleur politique que vous, et qui nous disaient il y a seulement huit ans : « voilà le développement de la région Ile-de-France et le développement de l'industrie automobile », puissent nous dire aujourd'hui : « C'est obsolète. On ne peut pas faire d'usine dans la ville. On ne peut pas maintenir Renault à Billancourt » ?

Monsieur le ministre, c'est particulièrement grave. Si nous dématérialisons l'économie de l'Ile-de-France, nous allons vers une catastrophe au niveau des emplois. Il faut des emplois productifs en Ile-de-France et partout dans le pays. Il faut matérialiser l'économie. Il faut des activités productives et non pas seulement du tertiaire, comme certains nous y poussent.

Monsieur le ministre, le site de Genevilliers est à un carrefour de communication dans la boucle de la Seine, un pôle stratégique ; ce n'est pas moi qui le dit, c'est le Livre blanc de l'Ile-de-France. Savez-vous ce qu'il est proposé de faire, à la page 66 de ce Livre blanc, de ces savoir-faire productifs, de plus de 30 000 emplois, des productions de Renault, d'un millier d'entreprises parmi lesquelles la SNECMA, General Motors, Thomson, Chausson, Carbone-Lorraine, du port de Genevilliers ? Du tertiaire international et financier ; un deuxième EPAD, une branche de La Défense !

Nous ne pouvons pas accepter ce que j'appelle la dématérialisation de l'économie et qui est en fait la disparition en région Ile-de-France, si nous n'y prenions garde, des emplois productifs. Il y a là des dangers de déséquilibre considérable auxquels on devrait être extrêmement attentif.

Billancourt pas moderne ? C'est oublier les 1 100 millions de francs investis en 1983 dans l'île Seguin, faisant dire à la direction, à cette époque, que ce site de production devenait l'un des plus modernes du groupe. Récemment, M. Lévy a encore affirmé que la poursuite du processus de modernisation aurait nécessité un investissement annuel de 100 à 200 millions de francs.

Billancourt pas efficace ? C'est oublier les 34 milliards de centimes de bénéfices réalisés en 1987.

Billancourt à l'étroit ? C'est oublier les onze hectares actuellement disponibles sur la rive droite de l'usine pouvant accueillir immédiatement des nouvelles productions ou des activités de biens d'équipements nécessaires à l'entreprise.

Billancourt usine enclavée ? C'est oublier que l'usine est reliée par la route, le chemin de fer et la navigation fluviale. Renault possède cinq usines sur neuf en bordure de Seine, permettant ainsi une bonne communication entre elles, ce qui constitue un atout pour l'exportation à partir du port du Havre, dont je vois le député-maire qui ne manquera pas d'approuver mes propos.

Billancourt usine à étages ? C'est oublier que les usines de production de l'industrie automobile sont pratiquement toutes à étages.

Billancourt pas performant ? C'est oublier le succès de l'Express - petit véhicule utilitaire - qui permet à Renault d'être le premier sur ce marché en France.

Pas de capacité pour produire plus à l'usine de Billancourt ? C'est faux ! Son potentiel de production est volontairement sous-utilisé. Dès maintenant, il est possible de passer de 470 à 600 véhicules par jour.

Fermer Billancourt, c'est porter atteinte aux activités Renault en région parisienne, menacer des milliers d'emplois en Ile-de-France ; c'est, au plan national, affaiblir à la fois la capacité et la cohérence du groupe tout entier ; ce sont, enfin, pour les équipementiers dépendant directement de Renault, de sérieuses difficultés avec la disparition des emplois en amont et en aval.

Votre projet précise que, l'Etat contrôlant 75 p. 100 des droits de vote des salariés, Renault reste « naturellement » une entreprise publique. Peut-être, pour l'instant, mais à coup sûr pilotée par le privé ! Notons au passage que le projet comporte peu ou pas de changement en ce qui concerne l'actionnariat salarié. Contrairement à ce que vous avez dit, monsieur le ministre, il sera maintenu aux alentours de 1 p. 100. C'est cela qui compte ; ce n'est pas seulement la forme, mais le niveau auquel est maintenu cet actionnariat. Il n'est pas prévu qu'il occupe une place plus grande. Les certificats d'investissement remplacent les actions. On comprend que vous n'avez pas besoin de ces actionnaires-là pour mener votre politique : Volvo et les 25 p. 100 suffisent ! Mais, on le sait déjà, ce sont ces 25 p. 100 du capital de Renault, et surtout les 45 p. 100 pris dans le capital de Renault véhicules industriels qui sont dangereux. Car ce chèque en blanc, que vous nous demandez, fragilise l'entreprise nationale. L'argent frais, c'est Volvo qui l'apportera. Les décisions économiques d'importance, c'est encore Volvo qui les influencera.

En fait, par cette loi, vous organisez un dépeçage accéléré de l'entreprise nationale. Et vous souhaitez permettre à Renault d'accéder au monde financier. Le journal *L'Expansion* l'indiquait en octobre 1989, citant des sources internes à la Régie Renault : « Tout accord international qui nous permettrait d'ouvrir notre capital - l'Etat restant majoritaire - porte, en lui, la possibilité de, lever en quelques années, 40 milliards de francs sur le marché des capitaux. »

Telles seraient les conséquences du changement de statut de Renault.

Mais je voudrais aussi parler des conséquences humaines. Bien sûr, vous vous engagez à ce qu'il n'y ait aucune conséquence sur les droits et les intérêts des salariés.

Comment y croire ? Je ne reviendrai pas sur la lettre de l'administrateur salarié de Renault, que j'ai lue tout à l'heure, qui indique que les avantages acquis sont déjà remis en cause et que l'on veut aligner les travailleurs de Renault sur les conventions collectives de la métallurgie.

Comment y croire alors que depuis plus de trois ans les syndicalistes de Billancourt licenciés ont à faire face à un acharnement sans borne de la direction de la Régie et du pouvoir ?

**Mme Muguette Jacquaint.** Et ça continue à Renault Saint-Ouen !

**M. Jacques Brunhes.** Comment accepter que l'amnistie soit favorable à certains qui ont trafiqué ou spéculé alors qu'on s'acharne avec une détermination extraordinaire sur ces dix syndicalistes de Billancourt, ceux que l'on appelle « les dix de Renault », qui n'ont fait que défendre leurs collègues de travail et leur entreprise ? Cet acharnement ne peut pas être le seul acharnement de la direction.

**Mme Muguette Jacquaint.** Absolument ! On comprend mieux maintenant !

**M. Jacques Brunhes.** Il y a évidemment l'accord du pouvoir, l'accord du Gouvernement.

Comment y croire alors que l'« accord à vivre » dont parle M. Lévy précise d'ores et déjà que « l'évolution de l'environnement économique, l'introduction de nouvelles technologies et le développement de nouvelles formes de travail dans l'entreprise auront inéluctablement des incidences sur la nature et le volume de l'emploi » ? C'est une évidence, avec cet « accord à vivre », la vie des travailleurs de Renault va connaître des transformations considérables.

« La mobilité géographique individuelle ou collective dictée par la transformation de l'entreprise » instituée en fait la transhumance en fonction des flux ou saisons économiques.

Ainsi, le reclassement externe, qualifié de « progrès », rend permanent et statutaire l'auto-licenciement, sans passer par les contraintes des licenciements économiques, sans passer, par exemple, par le F.N.E.

C'est l'introduction à grande échelle de la fameuse gestion prévisionnelle de l'emploi.

Enfin, l'aménagement du temps de travail, c'est-à-dire l'introduction systématique de la flexibilité, est généralisé.

La vie du salarié est totalement soumise aux flux tendus et aux fluctuations de la demande.

La traduction concrète, c'est la tentative actuelle de généralisation, dans les unités de production, du travail en 3x8 et d'une plus longue plage d'utilisation des équipements : vingt heures sur vingt-quatre dans le cadre de l'accord en discussion à Flins par exemple.

La direction entend, par ce biais, « régler » les problèmes de goulets d'étranglements capacitaires actuels et, surtout, ouvrir ainsi de nouveaux gisements de productivité apparente.

Vous disiez cet après-midi, monsieur le ministre, que vous aviez été chef d'entreprise et que l'important était de régler les problèmes de goulets d'étranglement. Eh bien, voici comment on les règle : par une exploitation supplémentaire des hommes !

Le travail de nuit, du week-end, les heures supplémentaires sont généralisés pour le plus grand bien du taux de profit.

On le voit avec ce projet d'entreprise que je résume trop brièvement : la direction de Renault entend donner un coup de pouce décisif à la rentabilité financière.

On peut tout à fait développer l'automobile française sans remettre en cause le statut de Renault.

Il faut, en priorité, relancer le marché national de l'automobile en renouvelant la gamme et, surtout, en intervenant rapidement sur le marché du petit modèle.

Il faut relancer la consommation populaire, et on sait la place qu'occupe l'automobile dans les dépenses des ménages.

Baisser la T.V.A., octroyer des crédits à des taux incitatifs seraient un des moyens de satisfaire une clientèle de jeunes et de ménages qui souhaitent s'équiper d'un second véhicule. Sans oublier une garantie « plus » qui comprendrait l'entretien courant, encourageant les Français à s'équiper Renault.

Il faut relancer Renault sur les marchés extérieurs. Le marché mondial se développe même si les pôles ne sont plus exactement les mêmes.

Il faut que Renault entame de nouvelles coopérations, en exportant sa technologie, ses machines, ses robots, bref son savoir-faire.

Il faut avoir comme unique souci de privilégier les marchés des pays avec lesquels des contrats d'intérêt commun peuvent être signés.

La Régie nationale doit diversifier ses activités, reconquérir les filières équipement, machine-outil et robotique, découvrir des marchés en complète expansion et laissés sur le bord de la route comme le jardinage motorisé, actuellement quasiment abandonné.

**M. le président.** Monsieur Brunhes,...

**M. Jacques Brunhes.** Je vous avais prévenu, monsieur le président.

**M. le président.** ...je crois qu'il serait raisonnable que vous arriviez à votre conclusion.

Je sais bien que le temps indiqué est seulement indicatif. Cela étant, je vous rappelle que l'article 54, alinéa 5, du règlement me permet de vous demander de conclure lorsque l'Assemblée est suffisamment éclairée.

**M. Philippe Bassinet.** Elle est éblouie !

**M. le président.** Nous sommes dans le cadre d'une exception d'irrecevabilité, c'est-à-dire de l'examen de la conformité du projet de loi à la Constitution. J'ai parfois le sentiment que nous nous en sommes un peu éloignés, mais tout le monde vous a écouté avec beaucoup d'attention.

**M. Jacques Brunhes.** Je m'en suis très peu éloigné, monsieur le président.

**M. le président.** Je vous ai laissé développer l'ensemble de votre propos, même lorsqu'il s'éloignait quelque peu de cette exception d'irrecevabilité.

Je crois qu'il serait maintenant raisonnable que vous vous acheminiez rapidement vers votre conclusion. Vous serez probablement d'accord compte tenu de ce que je viens de vous rappeler.

**M. Jacques Brunhes.** Conformément à ce que je vous avais annoncé tout à l'heure, monsieur le président, je dépasserai peut-être mon temps de parole de quelques minutes. Je vous demande encore les cinq minutes qui m'amèneront jusqu'à minuit et à ma conclusion. J'y arrive !

**M. Louis Mexandeau.** Chaque minute nous en rapproche.

**M. le président.** J'en déduis que l'heure de minuit à quelque chose de symbolique. Alors, acheminons-nous vers cette heure symbolique, monsieur Brunhes, s'il vous plaît.

**M. Philippe Bassinet.** C'est Cendrillon ! Il va perdre ses pantoufles !

**M. Jacques Brunhes.** Minuit est toujours une heure symbolique, nous le savons bien, mais je voulais dire simplement que je respecte exactement le cadre que je m'étais fixé.

Améliorer la compétitivité de Renault est donc tout à fait possible.

Encore faut-il, à l'inverse de la stratégie proposée depuis le milieu des années quatre-vingts, investir dans les hommes, leur formation, leur compétence, la recherche, en fait, dans ce que l'on appelle l'investissement immatériel, se lancer dans cette politique d'envergure nationale de modernisation des outils de production non pas contre l'homme mais pour lui, dégager du temps libre pour sa formation et ses loisirs, produire plus, produire mieux pour faire une fois de plus la démonstration qu'une entreprise publique moderne correspond aux besoins des salariés et aux nécessités de l'époque.

Il y a de nombreuses cartes publiques pour jouer tout autrement la stratégie d'alliances de Renault et la mixité. Il faut mobiliser Thomson, n° 1 français de l'électronique, Matra, constructeur automobile, la S.N.I.A.S., n° 1 de l'aéronautique dont les technologies sont si nécessaires pour les développements futurs de l'automobile, les principales banques de Renault, les principales sociétés d'assurances, pour développer des coopérations efficaces autour de Renault capables d'entraîner P.S.A.

Il s'agit d'engager nos atouts publics en coopération avec P.S.A. et les équipementiers dans la recherche d'un système d'alliances dans la C.E.E. et au-delà, afin notamment de contenir et de refouler la pénétration japonaise.

En Europe, où sont les potentiels de développement les plus élevés ? Au Sud et dans la gamme moyenne aujourd'hui protégés par des quotas d'importation. Sans la croissance en coopération d'industries nationales, c'est la porte ouverte aux Japonais. Renault et l'Etat français ne doivent pas désertier ce terrain-là, mais, au contraire, aider à la constitution d'un véritable front avec le Sud.

Se pose alors la question commune à ces pays du rééquilibrage avec la R.F.A. Volvo pourrait aider à ce rééquilibrage de la filière automobile. Lui-même a besoin d'ailleurs d'équipements électroniques. On devrait aussi proposer des coopérations d'intérêt mutuel avec l'Est et des pays du tiers monde, contribuer au développement industriel de l'Afrique, au lieu de se lancer dans de nouvelles aventures américaines.

J'en arrive à ma conclusion.

Votre projet, monsieur le ministre, est antinational.

**Mme Muguette Jacquaint.** Inacceptable !

**M. Jacques Brunhes.** Il nie les quarante-cinq années d'histoire de Renault, de sa logique et de son rôle exemplaire dans l'économie nationale. Il remet tout simplement en cause le rôle de Renault dans cette économie nationale. Il présume la privatisation et empêche la Régie d'avoir sa propre politique en Europe et dans le monde.

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

**M. Philippe Bassinet.** Voilà qu'il m'agresse !

**M. Jacques Brunhes.** ... disait dans ce même hémicycle en décembre 1987 : « La transformation du statut de la Régie nationale permettrait à ses filiales d'être privatisées, d'être vendues, d'être cédées... Si cela se fait, cela pourra continuer à se faire, non seulement pourra continuer à se faire, mais sera même facilité. » Et les députés socialistes de l'époque ont rejeté le projet du ministre Madelin !

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Ce n'est pas le même !

**M. Jacques Brunhes.** En quoi ce qui était à juste titre condamnable il y a trois ans serait aujourd'hui honorable et salutable ? Quel que soit le gouvernement qui la met en œuvre, monsieur le rapporteur, une politique de droite reste une politique de droite, c'est-à-dire antisociale et antinationale.

Nous défendrons, quant à nous, nos amendements avec détermination, et les salariés de la Régie et le peuple français sauront que les députés communistes auront été les seuls à rester fidèles à une politique de gauche, les seuls à faire des propositions pour que Renault se développe.

Y aura-t-il dans cette assemblée une majorité pour brader l'intérêt national, pour aller vers la suppression totale de l'industrie automobile française ?

Non, Renault n'est pas à vendre, et c'est pour cette raison de bon sens que je vous demande, au nom du groupe communiste, de voter l'exception d'irrecevabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. René Drouin, inscrit contre l'exception d'irrecevabilité.

**M. René Drouin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'intérêt du public pour des discours qui n'en finissent pas se voit dans les tribunes : vous constaterez comme moi qu'elles sont vides. Même les travailleurs de Renault ne sont pas venus vous écouter, monsieur Brunhes !

Au bout d'une heure, j'espérais ; au bout d'une heure et quart, je m'impatientais et, au bout de deux heures, je désespérais, car aucun aspect constitutionnel n'a été soulevé dans une intervention qui n'en finissait pas de finir et qui était censée traiter de l'exception d'irrecevabilité.

Le respect du Parlement, le respect de vos collègues, monsieur Brunhes, ce n'est pas de disserter sur tout et n'importe quoi dans un discours fleuve de deux heures quand le sujet évoqué est juridiquement l'exception d'irrecevabilité.

Qu'avons-nous entendu ?

Projet antinational et antisocial ! Le mythe du complot contre Renault ! N'est-ce pas là utiliser la langue de bois et construire des schémas machiavéliques ?

**Mme Muguette Jacquaint.** Et votre langage, ce n'est pas la langue de bois ?

**M. René Drouin.** Un projet nocif pour Renault, avez-vous dit, nocif pour Volvo. A vous entendre, deux entreprises se seraient fait hara-kiri en se rapprochant.

Monsieur Brunhes, la méthode que vous utilisez, celle de la langue de bois, contribue à faire perdre à la représentation nationale son crédit, et je le regrette.

Vous devriez méditer sur le fait que plus vous utilisez la langue de bois, plus vous stérilisez le débat. C'est peut-être aussi pourquoi vous perdez des voix d'élection en élection.

**Mme Muguette Jacquaint.** Et vous dans les sondages ?

**M. Louis Fierne.** Vous devriez consulter les travailleurs !

**M. René Drouin.** Non, ce n'est pas la bonne méthode assurément !

Nous venons donc, mes chers collègues, d'entendre une charge très vive contre le projet de réforme du statut de Renault.

A en croire les propos de M. Brunhes, ce texte serait le symbole de l'abandon national...

**Mme Muguette Jacquaint.** Ce ne serait pas le premier !

**M. René Drouin.** ... et constituerait une privatisation rampante des usines Renault.



Mon propos sera bien sûr de réfuter tout cela. Sur le plan juridique, comme sur celui des grands principes de l'économie mixte, ce texte est inattaquable.

Il faut ramener les choses à leur juste proportion : ce texte vient en son temps ; il correspond, pour l'application de l'accord avec Volvo, à une logique industrielle, tout en préservant réellement les intérêts de l'Etat, comme ceux des salariés de Renault.

Sur le plan des principes, le groupe socialiste n'a pas d'états d'âme.

**M. Louis Pierna.** Il n'en a jamais !

**M. René Drouin.** Au plan juridique, les choses sont extrêmement claires : dans une jurisprudence constante, le conseil d'Etat et le Conseil constitutionnel ont fixé à 51 p. 100 la barre pour entrer ou sortir du secteur public.

**M. Louis Pierna.** Belle référence !

**M. René Drouin.** Le principe est clair : une entreprise nationalisée par la loi ne peut sortir du secteur public que par une autre loi.

Pardonnez-moi d'être un peu didactique : une privatisation, c'est lorsque la part du secteur public dans une entreprise tombe au-dessous de 51 p. 100.

Je n'insisterai pas davantage : il ne s'agit pas d'une privatisation, vous le voyez bien !

**M. Franck Borotra.** C'est bien dommage !

**M. René Drouin.** S'il y avait d'ailleurs encore quelques doutes, levons-les en prenant en compte l'avis d'un orfèvre en matière de privatisation. Je pense ici à tout hasard à M. Edouard Balladur qui a déclaré à plusieurs reprises que la réforme de Renault ne constituait pas une privatisation. Il a ajouté qu'à ses yeux, cette réforme ne signifiait pas la fin du « ni-ni », c'est-à-dire de l'engagement pris par le chef de l'Etat au sujet du secteur public.

Le « ni-ni » n'est pas une doctrine rigide : tant que l'Etat garde les commandes - la majorité - au sein d'une entreprise qui appartient à la nation, rien ne doit empêcher cette entreprise d'avoir les moyens d'affronter un environnement concurrentiel.

**M. Louis Pierna.** Alors, les « dix de Renault », c'est l'Etat ? C'est vous ?

**M. René Drouin.** Au total, de quoi s'agit-il ? D'un pas en direction de l'alignement de Renault sur le droit commun du secteur public concurrentiel en faisant notamment de la Régie une société anonyme dotée d'un capital social.

Mais le plus important est que ce texte s'inscrit dans le cadre d'une logique industrielle - j'y reviendrai - et non pas uniquement, comme avec la tentative avortée de M. Madelin, dans une logique financière, pour faire plaisir en somme aux secteurs les plus libéraux de la Commission de Bruxelles. Nous espérons d'ailleurs que les problèmes avec Bruxelles seront réglés par contrecoup même s'ils n'ont pas motivé le texte.

Le Gouvernement a pris des précautions supplémentaires : en fixant à 25 p. 100 au maximum l'ouverture du capital de la Régie, il est allé moins loin que ce qu'aurait permis le principe des 51 p. 100 que j'évoquais tout à l'heure. C'est très important. Il ne pourra, par exemple, y avoir au sein du capital une minorité de blocage de 33 p. 100.

Ajoutons que les titres de la Régie ne seront pas dans le public et que, dans le protocole avec le partenaire suédois, celui-ci s'est engagé à conserver les actions qui lui seraient cédées pendant dix ans, avec une option de reprise pour Renault.

Enfin, l'ouverture du capital de certaines entreprises nationalisées à des actionnaires non publics ne date pas d'aujourd'hui. Il existe un exemple célèbre. Cela a longtemps été le cas à la S.N.C.F. Cela est le cas dans les groupes publics d'assurances où la part du privé peut aller jusqu'à 25 p. 100 du capital.

Au total, le secteur public sort non pas affaibli, mais renforcé, puisque le patrimoine de Renault augmente avec cette opération, de 11 à 12 milliards de francs, ainsi d'ailleurs que ses fonds propres.

Terminons-en avec ce débat, car il n'est pas le plus important. En conclusion, il n'y a pas de privatisation de Renault, comme d'ailleurs il n'y a pas de nationalisation de Volvo.

D'ailleurs, en toute amitié, chers collègues communistes, pour ce qui concerne les privatisations - les vraies cette fois - je vous inviterai, vous qui les dénoncez en France quand elles n'existent pas, à aller voir ce qui est en projet dans un pays qui vous est cher. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est facile !

**M. Louis Pierna.** Restez en France !

**M. René Drouin.** Je comprends que cela vous dérange un petit peu...

**Mme Muguette Jacquaint.** Pas du tout !

**M. René Drouin.** ... mais c'est une réalité !

**M. Jacques Brunhes.** Vous êtes gênés par ce débat !

**M. René Drouin.** M. Gorbatchev ne vient-il pas d'envisager que, dans les prochains mois, près de 70 p. 100 des entreprises d'Etat devraient être cédées au privé, voire à l'étranger ?

**M. Georges Hage.** Vous êtes un sophiste !

**M. René Drouin.** Je voudrais replacer notre discussion dans son contexte et rappeler qu'elle vient en temps utile.

Le climat général est, en effet, difficile pour nos constructeurs français.

**Mme Muguette Jacquaint.** Vous êtes sur la défensive !

**M. René Drouin.** Au cours de la dernière décennie, la croissance du marché automobile s'est ralentie. Elle est désormais en moyenne de 2 p. 100 par an. Et son caractère cyclique s'est accentué.

Les constructeurs japonais ont effectué une percée remarquable parce qu'ils ont tiré profit de structures très compétitives mais aussi de leur réputation de qualité, d'une organisation commerciale très efficace.

Les constructeurs occidentaux, eux, ont été contraints de mettre en place des plans d'adaptation structurelle pour améliorer les performances de leur outil industriel, réduire leur écart de compétitivité et aussi malheureusement, disons-le, assainir leur situation financière - qui, pour Renault, n'était pas brillante.

Des résultats ont d'ores et déjà été obtenus : nous savons tous les sacrifices consentis par les travailleurs et le nombre d'emplois qui ont été perdus. Néanmoins, nous devons continuer inlassablement cet effort de modernisation pour préserver demain les emplois dans la construction automobile en Europe.

En poursuivant l'assainissement de leurs structures industrielles, commerciales, voire financières, les constructeurs européens devraient être ainsi en mesure de combler leur retard de compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents japonais. Mais il faut rester prudent : l'Europe occidentale, qui est déjà le second débouché extérieur de l'industrie automobile japonaise, va voir celle-ci renforcer sa pression si, demain, les restrictions d'importations sont levées par la Communauté européenne.

Dans le même temps, l'industrie automobile européenne devra réaliser des investissements importants, par exemple pour respecter les nouvelles normes communautaires en matière de sécurité ou de défense de l'environnement - je pense notamment au pot catalytique.

Dans notre pays, où, en mars dernier, 38,6 p. 100 du marché étaient assurés par des importations, nous devons être conscients des enjeux.

Certes, Renault va mieux. Après des pertes considérables et un bénéfice stabilisé à 9,3 milliards de francs en 1989, un chiffre d'affaires en progression de 8,1 p. 100 dont, je le rappelle, la moitié est réalisée à l'exportation, Renault a, pour la première fois depuis 1980, regagné des parts de marché en Europe. Avec 10,4 p. 100 du marché européen, elle était toutefois une petite entreprise automobile parmi les grandes. Saluons aussi les efforts accomplis pour renforcer les capitaux propres, avancer dans le désendettement et surtout pour investir. La croissance des investissements en un an s'est élevée à 42 p. 100, ce qui est un chiffre remarquable.

Ce redressement étant atteint, il fallait, dans le nouveau contexte de concurrence, aller au-delà : c'est l'objet de l'accord avec Volvo, qui a pour cadre juridique le texte que nous examinons aujourd'hui.

Certains ici - je serais tenté de dire : toujours les mêmes - ont estimé que cet accord était « un abandon national ». Je voudrais leur montrer qu'il s'agit au contraire d'une stratégie industrielle qui renforce le groupe Renault. Voilà notre conception de l'économie mixte !

Grâce à un système de participations croisées, l'indépendance de chacun des partenaires est préservée : les décisions qui concernent Renault ne lui seront pas imposées de l'étranger.

En s'alliant avec Volvo, Renault va pouvoir travailler avec son partenaire suédois dans un secteur de pointe : les voitures de haut de gamme. Il y aura aussi, bien sûr, des économies d'échelle évidentes dans les achats de machines et d'équipements et dans le développement des nouveaux modèles. Par ailleurs, Renault bénéficiera, et vice versa pour Volvo, du réseau commercial de son puissant partenaire.

Ainsi est constitué un ensemble européen qui détient le premier rang mondial pour les poids lourds, le premier rang en Europe et le quatrième rang dans le monde pour les voitures particulières.

Peut-on donc s'y opposer ?

Se trouve ainsi réglé pour Renault ce problème de taille que j'évoquais précédemment. Le rapprochement d'un constructeur généraliste comme Renault avec un constructeur spécialisé comme Volvo ne se fera pas au détriment de l'un ou de l'autre.

Très bien, me dira-t-on, mais quelles sont, pour les travailleurs de Renault, les conséquences de tout cela ? En transformant la Régie en société anonyme, ne va-t-on pas désespérer Billancourt ?

Nous faisons confiance au sens des responsabilités des travailleurs de chez Renault. Ils ont d'ores et déjà compris que l'accord avec Volvo et le présent projet de loi ne portent pas atteinte à leur statut social.

Les intérêts de ceux qui détiennent des titres de la Régie sont aussi préservés dans le projet de loi. Parce que nous ne voulons pas privatiser Renault, nous ne sommes pas favorables aux propositions de ceux, à droite de cet hémicycle, qui veulent étendre l'actionnariat des salariés. En effet, pour que celui-ci présente pour les salariés un avantage, il faudrait que les titres soient liquides, c'est-à-dire qu'ils puissent être vendus sur le marché financier : de cela, le texte ne veut pas, et le groupe socialiste non plus.

Au temps de la prospérité, Renault était un symbole de la politique sociale. Aujourd'hui - et les partenaires concernés l'ont d'ailleurs bien compris - il faut que Renault demeure un laboratoire social dans des domaines aussi importants que la formation ou les conversions. Les derniers accords conclus avec les organisations syndicales vont dans ce sens.

J'émet d'ailleurs le vœu que le rapprochement avec Volvo soit aussi l'occasion de mieux connaître le « fameux modèle suédois » - on en a pas beaucoup parlé ce soir -, qui constitue encore aujourd'hui une véritable référence sociale.

**M. Roger Gouhier.** Le droit de grève y est interdit pendant deux ans !

**M. René Drouin.** Pour en terminer avec ce volet social, qui est tout à fait primordial, rien ne peut réussir sans l'adhésion des travailleurs au projet d'entreprise que représente cet accord avec Volvo. Tous les responsables ont clairement affirmé que cet accord ne se traduirait pas par de nouvelles suppressions d'emplois.

J'ai voulu ainsi montrer qu'au-delà de ce qu'il faut bien appeler, monsieur Brunhes, des manœuvres de retardement, le texte qui nous est présenté ne contrevient pas à nos principes, à nous, socialistes.

Il traduit, en effet, une conception offensive de l'économie mixte, qui débouche, en définitive, non sur une réduction, mais sur une extension du patrimoine public.

**Mme Muguette Jacquaint.** Avec des licenciements prévus !

**M. René Drouin.** Des affabulations, madame Jacquaint ! Et vous le savez bien !

**Mme Muguette Jacquaint.** Cela a déjà eu lieu ! Et cela continue !

**M. René Drouin.** Ainsi, nous donnons les moyens à Renault, entreprise chère au cœur de tout homme de gauche, de faire face efficacement tant aux échéances européennes

qu'aux menaces réelles qui pèsent sur elle au niveau de la concurrence internationale. C'est ainsi que nous, socialistes, entendons défendre les intérêts des travailleurs de chez Renault, et aussi l'intérêt national.

**Mme Muguette Jacquaint.** Ce n'est pas ce qu'ils ont l'air de dire actuellement !

**M. René Drouin.** C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée nationale de repousser toutes les motions de procédure présentées par le groupe communiste, en particulier l'exception d'irrecevabilité qui est actuellement discutée. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. André Lajoinie.

**M. André Lajoinie.** Monsieur le président, avant que n'intervienne le scrutin, j'appelle votre attention sur le fait que très peu de députés participent à ce débat.

**M. Louis Mexandeu.** Les meilleurs sont là !

**M. André Lajoinie.** Je crois même que tous les groupes ne sont pas représentés.

Pourtant, le texte qui nous est proposé aura des conséquences extrêmement graves sur le sort de l'automobile française et sur celui de dizaines de milliers de travailleurs de ce secteur.

Ces menaces sont accrues par les informations qui nous viennent du Japon concernant l'accord Volvo-Mitsubishi.

Dans ces conditions, monsieur le président, je vous demande, en vertu de l'article 61, alinéa 2, du règlement, de faire procéder à la vérification du quorum. Le Parlement doit voter dans des conditions honorables, et non scandaleuses comme ce serait le cas ce soir.

**M. Henri Cuq.** Comptez-vous vous-mêmes !

**M. le président.** Monsieur le président Lajoinie, je prends acte de votre demande. Encore eût-il fallu que vous attendiez pour la formuler que j'aie annoncé le vote.

**M. André Lajoinie.** Je peux vous représenter ma demande. *(Sourires.)*

**M. le président.** Non ! Je vous donne acte de votre demande de vérification du quorum et je la considère comme valable.

**M. André Lajoinie.** Elle est de droit !

**M. le président.** En effet !

Je suis donc saisi par le président du groupe communiste d'une demande, faite en application de l'article 61 du règlement, tendant à vérifier le quorum avant de procéder au vote sur l'exception d'irrecevabilité.

Par conséquent, le vote est réservé dans l'attente de cette vérification, qui aura lieu dans une demi-heure, dans l'hémicycle.

### Suspension et reprise de la séance

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

*(La séance, suspendue le vendredi 27 avril 1990 à zéro heure vingt, est reprise à zéro heure cinquante.)*

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

Le bureau de séance constate que le quorum n'est pas atteint.

Je rappelle les termes de l'article 61, alinéa 3, du règlement : « Lorsqu'un vote ne peut avoir lieu faute de quorum, la séance est levée après l'annonce par le président du report du scrutin à l'ordre du jour de la séance suivante ».

Le Gouvernement voudra sans doute que le vote sur l'exception d'irrecevabilité intervienne ce matin, après les questions orales sans débat, lors de la reprise de la discussion sur le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie Renault ?

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Oui, monsieur le président.

3

**DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI ORGANIQUE**

**M. le président.** J'ai reçu de M. Charles Millon et M. Ladislas Poniatowski une proposition de loi organique modifiant l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances et accordant aux collectivités locales l'autonomie de gestion de leur trésorerie.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 1303, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

4

**DÉPÔT DE RAPPORTS**

**M. le président.** J'ai reçu de M. François Asensi un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de M. Jean-Claude Gaysot et plusieurs de ses collègues tendant à réprimer tout acte raciste, antisémite ou xénophobe (n° 43).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1296 et distribué.

J'ai reçu de M. Alain Néri un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi relatif au crédit-formation, à la qualité et au contrôle de la formation professionnelle continue et modifiant le livre IX du code du travail (n° 1231).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1297 et distribué.

J'ai reçu de M. Michel Fezet un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, modifiant et complétant la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par les hydrocarbures (n° 1217).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1298 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Pierre Méhaignerie et plusieurs de ses collègues tendant à la création d'une commission de contrôle sur le fonctionnement et le devenir des premiers cycles universitaires (n° 1050).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1299 et distribué.

J'ai reçu de M. François Massot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Charles Millon et plusieurs de ses collègues tendant à la création d'une commission de contrôle de la gestion du fonds d'action sociale (n° 1126).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1300 et distribué.

J'ai reçu de M. François Colcombet un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de M. Louis Mermaz et plusieurs de ses collègues relative aux marques de fabrique, de commerce ou de service (n° 614).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1301 et distribué.

5

**DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT**

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, modifiant la loi n° 52-893 du 25 juillet 1952 portant création d'un office français de protection des réfugiés et apatrides.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1295, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

6

**DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT**

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat en nouvelle lecture, visant à la mise en œuvre du droit au logement.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1302, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges.

7

**COMMUNICATION RELATIVE A LA CONSULTATION D'ASSEMBLÉES TERRITORIALES DE TERRITOIRES D'OUTRE-MER**

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre, en date du 26 avril 1990, relative à la consultation des assemblées territoriales de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna sur le projet de loi, déposé au Sénat, autorisant l'approbation d'une convention sur la protection des ressources naturelles et de l'environnement de la région du Pacifique Sud (ensemble une annexe), ainsi que d'un protocole de coopération dans les interventions d'urgence contre les incidents générateurs de pollution dans la région du Pacifique Sud et d'un protocole sur la prévention de la pollution de la région du Pacifique Sud résultant de l'immersion de déchets (ensemble quatre annexes).

Cette communication a été transmise à la commission des affaires étrangères.

8

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

**Questions orales sans débat**

Question n° 239. - M. Edouard Frédéric-Dupont signale à M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, l'émotion que soulèvent, sur les Parisiens et en particulier ceux du VII<sup>e</sup> arrondissement, les projets publiés par la presse relatifs au futur centre de conférences internationales, quai Branly. Il lui demande : 1° si les règles de hauteur prévues par les règlements sont respectées et quelle sera cette hauteur des bâtiments ; 2° si la densité est conforme au plan d'occupation des sols ; 3° si les arbres des jardins existants seront maintenus.

Question n° 240. - M. Xavier Deniau expose à M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, chargé de la francophonie, que tous les Français sont conscients de l'importance d'assurer en Roumanie le fonctionnement d'institutions libres et démocratiques. L'entrée de la Roumanie dans la francophonie - où elle rejoindrait quarante Etats amis - serait un moyen efficace d'assurer des échanges démocratiques par le médium de notre langue à laquelle le peuple roumain - les Français ont pu le constater - est très attaché. Il lui demande donc les initiatives qu'il a pu prendre ou qu'il envisage de prendre dans cet esprit.

Question n° 238. - M. Bruno Bourg-Broc attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer sur l'avancée et la prochaine réalisation du boulevard périphérique de Chalons. Il lui demande si, compte tenu du bon déroulement des travaux de l'auto-route A 26, dont il est important de les faire coïncider avec



ceux du boulevard en question, l'Etat entend bien assumer ses engagements et quelles vont être les prochaines échéances du projet ainsi que leur budgétisation.

Question n° 237. - M. Fabien Thiézié attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions, sur le déclin du Valenciennois. Le Valenciennois compte 30 000 chômeurs parmi lesquels la moitié n'a pas vingt-cinq ans. Il manque trois cent soixante-cinq postes au centre hospitalier de Valenciennes. En ce qui concerne la formation, il manque des postes et des moyens dans les écoles, les collèges, les lycées ; l'université accueille plus de 7 000 étudiants dans des locaux prévus pour en accueillir la moitié. Les élus locaux ont travaillé à l'élaboration d'une charte de développement qui a recensé les besoins en matière d'emploi, de formation, de santé, de culture... Le Valenciennois doit avoir les moyens de rattraper ses retards engendrés par la politique du grand patronat et des gouvernements qui se sont succédés. Il lui demande les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de permettre au Valenciennois de regagner la place qu'il n'aurait jamais dû perdre. Il lui demande, d'autre part, dans quels délais la liaison ferroviaire directe Valenciennes-Paris pourrait être mise en œuvre. Que compte faire le Gouvernement pour concourir à la réactivation de la ligne Valenciennes-Mons ?

Question n° 242. - M. Gilbert Gantier attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire sur la campagne antinucléaire qui s'est développée dans les médias à l'occasion du quatrième anniversaire du dramatique accident survenu à la centrale de Tchernobyl. Il lui demande quels sont les éléments d'information dont dispose le Gouvernement français sur les dangers de pollution radioactive que cet accident a fait courir en Europe occidentale, et spécialement en France, et sur les risques qui pourraient résulter d'une éventuelle détérioration du sarcophage sous lequel se trouve le réacteur accidenté. Il souhaiterait savoir si les autorités soviétiques ont maintenu en fonctionnement les autres groupes de la centrale de Tchernobyl, quel est le procédé de production d'énergie nucléaire de ces groupes et quelles sont les mesures de sûreté dont ils font l'objet. Il lui demande enfin de bien vouloir lui préciser comment est assurée la sûreté des usines nucléaires en service en France et comment se développe la coopération internationale engagée par notre pays dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Question n° 243. - M. Jean-Pierre Baumler attire l'attention de M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire sur l'inquiétante dégradation du climat social aux Mines de potasse d'Alsace (M.D.P.A.), filiale de l'Entreprise minière et chimique (E.M.C.), suite en particulier à l'absence d'une véritable négociation salariale pour l'année 1990. Cette tension sociale doit également être replacée dans le contexte d'une entreprise qui connaît des difficultés liées en particulier à la forte concurrence qu'elle rencontre sur le marché français de la potasse, et qui l'oblige, pour garder ses parts de marché, à ajuster, à la baisse, ses prix de vente. Il lui demande par conséquent quelles initiatives il compte prendre pour permettre aux M.D.P.A. d'affronter, à armes égales, ses concurrents étrangers, notamment russes. Enfin, il souhaite qu'il fasse le point sur les perspectives d'avenir de cette entreprise publique (politique de filiales, non-réalisation des sondages de Sainte-Croix-en-Plaine et Hettenschlag, poids excessif des charges de retraites qui pèsent sur le bilan financier de l'entreprise...) mais aussi, plus largement, sur la part que le Gouvernement compte apporter à la diversification industrielle du bassin potassique (mise en œuvre du plan de référence, activité de la S.O.D.I.V...).

Question n° 241. - M. Loïc Bouvard attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la forêt sur la situation tragique de nombreux agriculteurs surendettés et acculés financièrement à la faillite. Ce phénomène est, hélas, général mais particulièrement aigu dans les zones d'agriculture hors sol telle que la Bretagne, nécessitant de gros investissements. Les agriculteurs ont souvent été incités à investir mais, dans l'impossibilité de faire face aux annuités d'emprunt du fait des crises cycliques de la production porcine, ou des conséquences néfastes des quotas laitiers, ils voient leur endettement s'accroître d'année en année sans possibilité de le réduire. Dans le seul Morbihan, 300 ou 400 agriculteurs sont aujourd'hui dans une impasse financière totale. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour alléger ces dettes et empêcher que des familles entières soient tout d'abord privées de protection sociale et ensuite entraînées à

vendre leur maison, fruit du travail de toute une vie. Pense-t-il que les agriculteurs en difficulté pourraient bénéficier de plans de conversion à l'image de ce qui a été fait dans d'autres secteurs de l'économie ? Pourquoi ne pas continuer à financer, comme dans l'industrie, les mutations difficiles par des primes de mutation ? Envisage-t-il de faire ramener les taux d'emprunt à un niveau convenable et raisonnable et notamment d'effacer une partie des pénalités de retard ? Ne serait-il pas possible d'envisager des primes de cessation d'activité plus importantes pour faciliter la conversion vers d'autres secteurs ? Un plan de formation pour les agriculteurs en difficulté ne pourrait-il être élaboré ? Ne croit-il pas que l'Etat pourrait prendre en charge une partie des cotisations sociales pour les agriculteurs susceptibles de retrouver un emploi ? Ne faudrait-il pas instaurer un R.M.I. mieux adapté à l'agriculture ? Des départements comme l'Ille-et-Vilaine l'ont expérimenté. Ne pourrait-on pas les généraliser en 1991 ? Enfin, ne pourrait-on envisager la mise en place de pôles de conversion dans des zones géographiques bien délimitées où le nombre d'agriculteurs en difficulté est particulièrement élevé ? Connaissant son souci d'apporter une solution concrète à ces cas de détresse, estime-t-il possible de faire jouer la solidarité nationale en faveur de tous ces agriculteurs qui n'ont pas démérité et qui ont contribué à sauvegarder le tissu rural de la nation ?

Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi, n° 1228, relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault. (Rapport n° 1287 de M. Gaston Rimareix, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

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

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée, le vendredi 27 avril 1990, à zéro heure cinquante-cinq.)

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

## CONVOCATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le mercredi 2 mai 1990, à douze heures quinze, dans les salons de la présidence.

## NOMINATION DE RAPPORTEURS

### COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Jean-Marie Caro a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification d'un protocole additionnel n° 4 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (ensemble une déclaration) (n° 1219).

M. Charles Ehrmann a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales (ensemble un protocole et un échange de lettres) (n° 1220).

M. André Bellon a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques relatif à la coopération pour la formation des hommes dans le domaine économique (n° 1232).

M. André Delehedde a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation du traité sur l'enregistrement international des œuvres audiovisuelles (n° 1233).

M. Xavier Deniau a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation d'un accord de coopération scientifique, technique et culturelle entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République démocratique populaire Lao (n° 1234).

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

M. Frédéric Jalton a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Ernest Moutoussamy et plusieurs de ses collègues, tendant à étendre aux départements et territoires d'outre-mer les dispositions de la loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles (n° 603) (en remplacement de M. Ernest Moutoussamy).

M. Frédéric Jalton a été nommé rapporteur de la proposition de loi de MM. Auguste Legros et Daniel Goulet, tendant à étendre à l'outre-mer l'assurance pour catastrophes naturelles (n° 653) (en remplacement de M. Jacques Toubon).

M. Frédéric Jalton a été nommé rapporteur de la proposition de loi de Mme Lucette Michaux-Chevry et plusieurs de ses collègues, tendant à modifier la loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles (n° 941) (en remplacement de M. Dominique Perben).

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Pierre Pasquini, tendant à la création d'une commission d'enquête chargée de déterminer les causes des incendies de forêt qui ont ravagé la région Corse au début de l'année 1990 (n° 1198).

M. Pierre Mazeaud a été nommé rapporteur de la proposition de loi organique de M. Pierre Mazeaud, tendant à interdire tout cumul de mandats électoraux par les députés (n° 1205).

M. François Massot a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de M. Ernest Moutoussamy et plusieurs de ses collègues, tendant à créer une commission d'enquête sur les inscriptions sur les listes électorales dans la commune de Macouba en Martinique (n° 1206).

M. Michel Sapin a été nommé rapporteur de la proposition de résolution de MM. Laurent Fabius et Michel Sapin, tendant à modifier l'article 145 du règlement de l'Assemblée nationale (n° 1207).

M. François Asensi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. François Asensi et plusieurs de ses collègues, tendant à protéger les libertés d'opinion philosophique, religieuse, politique ou syndicale contre toute collecte d'informations nominatives informatisées (n° 1242).

M. François Asensi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. François Asensi et plusieurs de ses collègues, tendant à instituer l'égalité des parents d'enfants naturels et des parents divorcés en matière d'autorité parentale (n° 1244).

M. Michel Pezet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de MM. Laurent Fabius et Michel Sapin, tendant à compléter l'article 24 de l'ordonnance n° 45-1708 du 31 juillet 1945 sur le Conseil d'Etat (n° 1251).

M. Jacques Brunhes a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Jacques Brunhes et plusieurs de ses collègues, tendant à la réintégration des syndicalistes licenciés (n° 1262).

## COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Jean-Paul Bächy a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la propriété industrielle (n° 1290).

## QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

*Aménagement du territoire (politique et réglementation : Nord)*

237. - 25 avril 1990. - **M. Fabien Thilomé** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, chargé de l'aménagement du territoire et des reconversions**, sur le déclin du Valenciennois. Le Valenciennois compte 30 000 chômeurs parmi lesquels la moitié n'ont pas vingt-cinq ans. Il manque 365 postes au centre hospitalier de Valenciennes. En ce qui concerne la formation, il manque des postes et des moyens dans les écoles, les collèges, les lycées, l'université accueille plus de 7 000 étudiants dans des locaux prévus pour en accueillir la moitié. Les élus locaux ont travaillé à l'élaboration d'une charte de développement qui a recensé les besoins en matière d'emploi, de formation, de santé, de culture... Le Valenciennois doit avoir les moyens de rattraper

ses retards engendrés par la politique du grand patronat et des gouvernements qui se sont succédé. Il lui demande les mesures que compte prendre le Gouvernement afin de permettre au Valenciennois de regagner la place qu'il n'aurait jamais dû perdre. Il lui demande d'autre part dans quels délais la liaison ferroviaire directe Valenciennes-Paris pourrait être mise en œuvre. Que compte faire le Gouvernement pour concourir à la réactivation de la ligne Valenciennes-Mons ?

*Voirie (voirie urbaine : Marne)*

238. - 25 avril 1990. - **M. Bruno Bourg-Broc** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer** sur l'avancée et la prochaine réalisation du boulevard périphérique de Châlons-sur-Marne. Il lui demande si, compte tenu du bon déroulement des travaux de l'autoroute A 26, dont il est important de les faire coïncider avec ceux du boulevard en question, l'Etat entend bien assumer ses engagements et quelles vont être les prochaines échéances du projet ainsi que leur budgétisation.

*Urbanisme (politique de l'urbanisme : Paris)*

239. - 25 avril 1990. - **M. Edouard Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères**, l'émotion que soulève, sur les Parisiens et en particulier sur ceux du VII<sup>e</sup> arrondissement, les projets publiés par la presse relatifs au futur centre de conférences internationales, quai Branly. Il lui demande : 1° si les règles de hauteur prévues par les règlements sont respectées et quelle sera cette hauteur des bâtiments ; 2° si la densité est conforme au plan d'occupation des sols ; 3° si les arbres des jardins existants seront maintenus.

*Politique extérieure (Roumanie)*

240. - 25 avril 1990. - **M. Xavier Deniau** expose à **M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, chargé de la francophonie**, que tous les Français sont conscients de l'importance d'assurer en Roumanie le fonctionnement d'institutions libres et démocratiques. L'entrée de la Roumanie dans la francophonie - où elle rejoindrait quarante Etats amis - serait un moyen efficace d'assurer des échanges démocratiques par le média de notre langue à laquelle le peuple roumain - les Français ont pu le constater - est très attaché. Il lui demande donc les initiatives qu'il envisage de prendre dans cet esprit.

*Agriculture (Politique agricole : Bretagne)*

241. - 25 avril 1990. - **M. Loïc Bouvard** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la forêt** sur la situation tragique de nombreux agriculteurs surendettés et acculés financièrement à la faillite. Ce phénomène est, hélas, général mais particulièrement aigu dans les zones d'agriculture hors sol telles que la Bretagne, nécessitant de gros investissements. Les agriculteurs ont souvent été incités à investir mais, dans l'impossibilité de faire face aux annuités d'emprunt du fait des crises cycliques de la production porcine, ou des quotas laitiers, ils voient leur endettement s'accroître d'année en année sans possibilité de le réduire. Dans le seul Morbihan, 300 ou 400 agriculteurs sont aujourd'hui dans une impasse financière totale. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour alléger ces dettes et empêcher que des familles entières soient tout d'abord privées de protection sociale et ensuite entraînées à vendre leur maison, fruit du travail de toute une vie. Pense-t-il que les agriculteurs en difficulté pourraient bénéficier de plan de conversion à l'image de ce qui a été fait dans d'autres secteurs de l'économie ? Pourquoi ne pas continuer à financer, comme dans l'industrie, les mutations difficiles par des primes de mutation ? Envisage-t-il de faire ramener les taux d'emprunt à un niveau convenable et raisonnable et notamment d'effacer une partie des pénalités de retard ? Ne serait-il pas possible d'envisager des primes de cessation d'activité plus importantes pour faciliter la conversion vers d'autres secteurs ? Un plan de formation pour les agriculteurs en difficulté ne pourrait-il être élaboré ? Ne croit-il pas que l'Etat pourrait prendre en charge une partie des cotisations sociales pour les agriculteurs susceptibles de retrouver un emploi ? Ne faudrait-il pas instaurer un R.M.I. mieux adapté à l'agriculture ? Des départements comme l'Ille-et-Vilaine l'ont expérimenté. Ne pourrait-on les généraliser en 1991 ? Enfin, ne pourrait-on envisager la mise en place de pôles de conversion

dans les zones géographiques bien délimitées où le nombre d'agriculteurs en difficulté est particulièrement élevé ? Connaissant son souci d'apporter une solution concrète à ces cas de détresse, estime-t-il possible de faire jouer la solidarité nationale en faveur de tous ces agriculteurs qui n'ont pas démérité et qui ont contribué à sauvegarder le tissu rural de la nation ?

*Risques technologiques (risque nucléaire)*

242. - 25 avril 1990. - **M. Gilbert Gantier** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire** sur la campagne anti-nucléaire qui s'est développée dans les médias à l'occasion du quatrième anniversaire du dramatique accident survenu à la centrale de Tchernobyl. Il lui demande quels sont les éléments d'information dont dispose le Gouvernement français sur les dangers de pollution radioactive que cet accident a fait courir en Europe occidentale, et spécialement en France, et sur les risques qui pourraient résulter d'une éventuelle détérioration du sarcophage sous lequel se trouve le réacteur accidenté. Il souhaiterait savoir si les autorités soviétiques ont maintenu en fonctionnement les autres groupes de la centrale de Tchernobyl, quel est le procédé de production d'énergie nucléaire de ces groupes et quelles sont les mesures de sûreté dont ils font l'objet. Il lui demande enfin de bien vouloir lui préciser comment est assurée la sûreté des usines nucléaires en service en France et comment se développe la coopération internationale engagée par notre pays dans le domaine de l'énergie nucléaire.

*Minéraux (entreprises : Alsace)*

243. - 25 avril 1990. - **M. Jean-Pierre Beaumier** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire** sur l'inquiétante dégradation du climat social aux Mines de potasse d'Alsace (M.D.P.A.), filiale

de l'Entreprise minière et chimique (E.M.C.), suite en particulier à l'absence d'une véritable négociation salariale pour l'année 1990. Cette tension sociale doit également être replacée dans le contexte d'une entreprise qui connaît des difficultés liées en particulier à la forte concurrence qu'elle rencontre sur le marché français de la potasse, et qui l'oblige, pour garder ses parts de marché, à ajuster, à la baisse, ses prix de vente. Il lui demande par conséquent quelles initiatives il compte prendre pour permettre aux M.D.P.A. d'affronter, à armes égales, ses concurrents étrangers, notamment russes. Enfin, il souhaite qu'il fasse le point sur les perspectives d'avenir de cette entreprise publique (politique de filiales, non-réalisation des sondages de Sainte-Croix-en-Plaine et Hettenschlag, poids excessif des charges de retraites qui pèsent sur le bilan financier de l'entreprise,...) mais aussi, plus largement, sur la part que le Gouvernement compte apporter à la diversification industrielle du bassin potassique (mise en œuvre du plan de référence, activité de la S.O.D.I.V...).

*D.O.M.-T.O.M. (Guadeloupe : transports maritimes)*

244. - 25 avril 1990. - **M. Dominique Lariño** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer**, sur la nécessité, conformément aux vœux exprimés par les marins pêcheurs, plaisanciers et usagers de la mer de la région de Basse-Terre (en Guadeloupe), de rétablir dans un fonctionnement à plein temps le bureau des affaires maritimes de cette ville. En effet, le fonctionnement à temps partiel de cet établissement comporte de graves inconvénients difficilement compatibles avec les horaires de travail des professions concernées, qui sont de plus lourdement handicapées par l'enclavement de leur zone d'activité. Il est donc souhaitable que les crédits nécessaires au bon fonctionnement de cet organisme soient alloués dans les meilleurs délais. En conséquence, il lui demande d'exposer les prochaines initiatives qu'il compte prendre en la matière et l'en remercie.



## ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
<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 an	100		
33	Questions..... 1 an	100	554	
03	Table compte rendu.....	52	00	
33	Table questions.....	52	96	
<b>DEBATS DU SENAT :</b>				
06	Compte rendu..... 1 an	99	536	
36	Questions..... 1 an	99	300	
06	Table compte rendu.....	52	01	
36	Table questions.....	32	52	
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				<b>DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION</b> 28, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 16  Téléphone STANDARD : (1) 40-50-75-00 ABONNEMENTS : (1) 40-50-77-77  TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS
07	Série ordinaire..... 1 an	670	1 572	
27	Série budgétaire..... 1 an	203	304	
<b>DOCUMENTS DU SENAT :</b>				
00	Un an.....	670	1 536	
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution				
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 pouvant comporter une ou plusieurs séances.)*

