

# JOURNAL OFFICIEL



## DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

(27<sup>e</sup> SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2<sup>e</sup> séance du vendredi 27 avril 1990

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. MICHEL COFFINEAU

#### 1. Rappels au règlement (p. 807).

MM. François d'Aubert, Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire ; André Duroméa, le président, Louis Pierna.

#### 2. Statut et capital de la Régie Renault. - Suite de la discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 808).

Discussion générale :

MM. Alain Madelin,  
Jean-Paul Bachy,  
Franck Borotra,  
Georges Chavanes,  
Roger Gouhier,  
Alain Griotteray,

M<sup>me</sup> Marie-Joséphe Sublet.

M. le président.

#### *Suspension et reprise de la séance (p. 819)*

MM. Gilbert Gantier,  
Michel Destot,  
Guy Malandain,  
Paul Dhaille,  
François d'Aubert,  
Louis Mexandeau.

Clôture de la discussion générale.

#### *Rappels au règlement (p. 825)*

Mme Muguette Jacquaint, MM. le président, François d'Aubert.

#### *Reprise de la discussion (p. 825)*

M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

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

#### 3. Ordre du jour (p. 829).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTIE DE M. MICHEL COFFINEAU,**  
**vice-président**

La séance est ouverte à seize heures.

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

1

## RAPPELS AU RÈGLEMENT

**M. le président.** La parole est à M. François d'Aubert, pour un rappel au règlement.

**M. François d'Aubert.** Mon rappel au règlement sera très bref. Il porte sur des propos reproduits au compte rendu analytique.

Monsieur le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, il a été fait état hier des commentaires de la presse sur un éventuel accord entre Volvo et Mitsubishi. Vous avez déclaré que Mitsubishi avait aussitôt démenti ce projet d'alliance. Or un article assez long et apparemment assez bien documenté paru ce matin dans le quotidien britannique *Financial Times* montre qu'il y a bien anguille sous roche, que des pourparlers ont été engagés depuis quelque temps déjà entre Volvo et Mitsubishi et qu'ils devraient se concrétiser dans les deux mois. Naturellement, Renault donnerait son avis sur cet accord, lequel porterait sur l'assemblage ou sur la construction - sans autre précision, ce qui est inquiétant - de 94 000 voitures et de 17 000 camions à Gand, en Belgique, où Volvo a déjà une usine.

**M. le président.** Monsieur d'Aubert, vous êtes loin d'un rappel au règlement !

**M. François d'Aubert.** Mitsubishi ne dément pas l'information, mais indique qu'il y a des accords en prévision.

**M. le président.** Monsieur d'Aubert, vous êtes inscrit dans la discussion générale et vous pourrez développer ce sujet. Je tiens à vous faire remarquer qu'il ne s'agit pas d'un rappel au règlement. Néanmoins, je veux bien vous laisser encore dix secondes pour conclure.

**M. François d'Aubert.** Monsieur le président, mon rappel au règlement se justifie parfaitement : il concerne le contenu du compte rendu analytique. J'aimerais savoir si M. le ministre ne souhaite pas revenir sur les propos qu'il a tenus hier et qui figurent au compte rendu analytique, selon lesquels Mitsubishi aurait démenti l'information, alors qu'il ne l'a pas fait. Une telle déclaration permettrait de couper court à toutes les rumeurs.

**M. Georges Hage.** Il fallait voter la question préalable !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je vais répondre à l'interpellation de M. d'Aubert. Je veux le faire parce que nous sommes en train d'assister au développement d'une « affaire Mitsubishi ». Or il ne faut pas encombrer nos débats, qui risquent d'être assez longs, avec des affaires qui n'existent pas.

**M. Alain Madelin.** Les socialistes ont déjà assez d'affaires comme ça !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je vais confirmer ce que j'ai dit hier. Je suis entre-temps allé chercher mes informations aux meilleures sources, c'est-à-dire que j'ai téléphoné au président de Volvo. Non pas que j'aie quelque doute sur la réalité des faits dont j'ai

informé l'Assemblée nationale hier, mais pour éviter les séquences du « coup » qui a failli retarder le début de nos travaux.

L'accord Mitsubishi-Volvo n'existe pas ; c'est clair. Ce que Mitsubishi a annoncé, Volvo le confirme. Lorsque les deux protagonistes d'un accord démentent qu'il y ait eu accord, on peut en déduire raisonnablement qu'il n'y a pas d'accord. C'est ce que je fais.

**M. Roger Gouhier.** L'accord est en discussion !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je répète ce que j'ai dit hier : il y a des discussions, des conversations, des négociations, appelez-les comme vous le voulez. Il y a d'ailleurs des conversations dans tous les sens, entre tous les constructeurs, et en particulier entre Volvo et Mitsubishi.

Ces conversations, si elles aboutissent à un accord...

**M. Roger Gouhier.** Elles ne sont pas seulement techniques !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je n'ai pas parlé de conversations techniques. J'ai simplement dit qu'il y avait des conversations.

Si elles aboutissent à un accord, celui-ci sera bien entendu soumis à l'agrément de Renault, qui pourra dire oui ou non et dispose donc d'un droit de veto sur l'aboutissement de cet éventuel accord entre Mitsubishi et Volvo. On ne peut pas être plus clair !

Sur quoi portent ces conversations ? Sur la fabrication d'un nombre modeste de véhicules en Hollande, dans la filiale hollandaise de Volvo. Les chiffres qui ont été annoncés ici ou là sont absolument fantasmagoriques. Il s'agit d'une opération modeste dans laquelle les composants européens, c'est-à-dire des composants Volvo et, je l'espère, des composants Renault, seront très majoritaires. Les composants japonais ne dépasseront pas 20 p. 100 mais il peut être utile, si Volvo et Renault en décident ainsi, qu'une voiture Volvo fabriquée en Hollande intègre des composants japonais.

Il ne s'agit pas d'infiltration, d'invasion japonaise...

**M. Louis Pierna.** Vous nous donnez raison !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... mais de l'utilisation à bon escient, dans un véhicule européen, de composants venus d'ailleurs.

Voilà donc la vérité. J'ai tout dit et je ne pense pas qu'il soit utile de continuer à parler de cette pseudo-affaire dans cette enceinte.

**Mme Muguette Jacquaint et M. Louis Pierna.** Vous nous donnez donc raison !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je me donne raison à moi-même et je confirme ce que j'ai dit hier.

**M. Louis Pierna.** Vous confirmez nos inquiétudes !

**M. le président.** La parole est à M. André Duroméa, pour un rappel au règlement.

**M. André Duroméa.** Monsieur le président, cela fait deux jours que nous discutons de ce projet de loi d'importance sur Renault. Le débat risque de se prolonger quelque temps car nous avons encore un certain nombre d'amendements à défendre et la discussion générale n'est même pas ouverte.

Si j'ai bien compris l'ordre du jour, cela semble signifier que nous allons poursuivre ce débat samedi, dimanche et lundi.

Comme un certain nombre de nos collègues, je suis maire d'une grande ville de France, avec des obligations que j'essaie de reporter le plus possible sur les jours de fin de semaine, afin d'être présent à l'Assemblée nationale.



Je suis également député d'un département qui compte deux établissements importants de Renault, Cléon et Sandouville, ainsi que de nombreuses filiales et agences commerciales. La population de ce département s'est d'ailleurs déclarée opposée à 54 p. 100 au changement de statut de Renault, selon un sondage du journal local *Paris-Normandie*.

Je suis prêt à poursuivre le débat jusqu'au bout et, avec tous mes camarades ici présents, nous avons pris des dispositions pour cela, y compris si la discussion se poursuit ce week-end.

Mais je suis aussi un ancien déporté.

Je ne suis pas seul. Un certain nombre de mes collègues ici présents sont aussi des maires ou d'anciens déportés et veulent, j'en suis sûr, participer aux journées de la déportation. Or, samedi 28 et dimanche 29 avril, c'est-à-dire demain et après-demain, des manifestations sont prévues dans le cadre des journées de la déportation.

Il serait tout de même paradoxal, voire indécent, que nous discussions pendant ces journées de la déportation de l'abrogation du statut de Renault, issu de l'ordonnance du 16 janvier 1945 adoptée par le général de Gaulle et instituant la nationalisation des usines du collaborateur Louis Renault, répondant ainsi au vœu de la Résistance française et de la classe ouvrière.

Ancien résistant, je désire débattre d'une manière approfondie de ce statut. Mais, en tant qu'ancien déporté à Neungamme, qui a vu disparaître des amis, des camarades, des compagnons, des êtres qui voulaient tout simplement vivre en paix et en liberté et que l'effroyable régime nazi a broyés, je tiens à participer à ces journées de la déportation pour diffuser le message que tous les survivants et rescapés ont décidé d'adresser au monde : « Plus jamais ça ! ».

Il est important que personne n'oublie et que le plus grand nombre de ceux qui en ont réchappé soient présents pour témoigner.

Aussi, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je demande au Gouvernement de bien vouloir reporter ce débat sur l'avenir de Renault à une date proche que fixera la conférence des présidents, ce qui permettra à tous nos collègues de participer aux journées de la déportation et à notre débat de se dérouler dans la sérénité nécessaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** Je crois, monsieur Duroméa, que la conférence des présidents vous a d'ores et déjà donné satisfaction puisque aucune séance n'est prévue samedi, dimanche ou lundi. Nous allons commencer cet après-midi la discussion générale. Vous défendrez votre motion de renvoi en commission. La soirée - et la nuit, si cela est nécessaire - seront consacrées à l'examen des articles, ce qui nous laisse un laps de temps relativement important. Si chacun y met du sien, nous allons pouvoir ouvrir la discussion générale, ce qui, monsieur Duroméa, permettra de répondre à votre souhait d'être libre demain.

Cela dit, je donne néanmoins la parole à M. Pierna, pour un autre rappel au règlement.

**M. Louis Pierna.** Je serai bref, monsieur le président.

Ce matin, le président de séance a refusé une suspension de séance au délégué du président du groupe communiste. Déjà hier, le même vice-président avait agi de même au prétexte que « la Constitution a priorité sur le règlement de l'Assemblée ». C'est évident, puisque le règlement doit être conforme à la Constitution et qu'il doit permettre à l'Assemblée de travailler en respectant la Constitution.

**M. Alain Madelin.** Très bien !

**M. Louis Pierna.** Quel article de la Constitution a été mis en avant ? L'article 48. Il y a eu ce matin, comme hier, un détournement de la Constitution au détriment du Parlement, au détriment des droits des députés.

L'article 48 porte sur l'ordre du jour prioritaire du Gouvernement. Mais les modalités de fonctionnement de l'Assemblée relèvent de l'article 58 de notre règlement.

**M. François d'Aubert.** Il y a là matière à recours devant le Conseil constitutionnel !

**M. Louis Pierna.** Le troisième alinéa de l'article 58 précise que « les demandes de suspension de séance sont soumises à la décision de l'Assemblée, sauf quand elles sont formulées (...) pour une réunion de groupe, par le président d'un

groupe ou son délégué ». Le président de séance a donc abusé de son droit. Il n'a respecté ni le règlement, ni la Constitution. Je demande que ma protestation soit portée à la connaissance du Bureau de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** Elle le sera, comme d'habitude.

**M. François d'Aubert.** Beau recours !

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).

Ce matin, l'Assemblée a repoussé la question préalable.

Dans la discussion générale, la parole est à M. Alain Madelin.

**M. Alain Madelin.** « Ce projet est inutile, inopportun, irréaliste. Il est profondément néfaste. »

Rassurez-vous, monsieur le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, cet avis n'est pas le mien. C'était le jugement du porte-parole du groupe socialiste lorsque, il y a plus de deux ans, en 1987, nous avons déposé devant cette même assemblée un projet qui visait déjà à transformer le statut de Renault.

Que n'avons-nous pas entendu à l'époque ! Je ne résiste pas au plaisir de citer le porte-parole du groupe socialiste. Il s'agissait selon lui « d'effacer, de rayer, de retirer de la mémoire collective la réalisation du gouvernement de la Libération et l'œuvre du Conseil national de la Résistance ». Fermez le ban !

A l'époque, à cette même tribune, je disais tout simplement qu'il ne s'agissait pas d'une affaire de parti, d'une affaire d'idéologie, et que la réforme proposée n'était ni de gauche ni de droite, mais qu'elle était tout simplement une réforme de bon sens. Ce bon sens est enfin partagé : croyez bien que je m'en réjouis !

Mais pourquoi voulions-nous, nous aussi, il y a deux ans, transformer le statut de Renault, et quelle était la situation de cette entreprise ?

Il faut se rappeler qu'on avait voulu, de ce côté-ci plutôt que de celui-là, faire de Renault la vitrine du socialisme, le modèle des modèles des entreprises nationalisées. Tout le monde se souvient que l'actuel chef de l'Etat, quand on lui parlait des nationalisées, en 1980, citait toujours comme exemple de modèle de ce qu'il voulait faire l'entreprise Renault.

Piètre modèle en vérité, car Renault, de 1981 à 1986, est devenue le symbole d'une entreprise en perdition. Je me souviens de la presse internationale, qui titrait : « Renault, numéro un mondial des pertes ». Trente-deux milliards de francs de pertes accumulés de 1981 à 1986. Renault était devenue la seule société automobile du monde à avoir des fonds propres négatifs.

Dans le même temps, l'endettement était passé de 20 à 60 milliards, et Renault était devenue la société automobile la plus endettée au monde.

J'ajoute enfin que, pour non-respect du droit communautaire, Renault et le Gouvernement français étaient poursuivis devant Bruxelles et que le contentieux ouvert portait sur quelque 8 milliards de francs.

Pourtant, nous allons assister au redressement de l'entreprise. Ce redressement a été l'œuvre des dirigeants et du personnel, mobilisés d'abord derrière Georges Besse, dont je tiens à saluer l'œuvre et la mémoire, puis derrière Raymond Lévy après l'assassinat de Georges Besse.

Ce redressement a été, il faut aussi le reconnaître, le fruit d'une autre conception que la conception socialiste de la tutelle de l'Etat sur les entreprises publiques, ainsi que, et c'est essentiel, le fruit des libertés économiques retrouvées après 1986, à commencer par la liberté des prix, qui était fondamentale pour notre industrie automobile.

Mais cela ne suffisait pas car pour bouger, pour s'allier, pour investir, pour se battre à armes égales dans la concurrence automobile mondiale, pour accompagner ce redressement, il fallait à la fois procéder à une restructuration financière et changer le statut de Renault.

Vous l'avez dit, pour se fiancer, pour se marier, Renault avait besoin d'être présentable, d'où cette double nécessité : un statut juridique moderne de droit commun, Renault devenant société anonyme, et la reconstitution d'une situation financière assainie avec, pour le moins, un actif net égal à zéro.

C'était évident en 1987, et ça l'est toujours en 1990.

Pourtant, cette transformation du statut de Renault, les socialistes l'ont, à l'époque, refusée : elle était, paraît-il, impensable, elle était impossible. Aujourd'hui, la voici faisable, la voici possible.

Je m'en réjouis : mieux vaut tard que jamais, mais que de temps perdu, quel gâchis !

Pour effacer le contentieux avec Bruxelles, pour faire en sorte que Renault ait un actif net égal à zéro, il fallait une restructuration financière. Nous avons négocié, difficilement, avec Bruxelles, mais nous avons bien négocié. Nous avons pris un engagement vis-à-vis de Bruxelles, un engagement et un seul : modifier le statut de Renault. Or cet engagement n'a pas été tenu.

Vous avez expliqué à Bruxelles qu'il n'était pas question, pas possible pour des raisons politiques d'engager un débat au Parlement pour modifier le statut de Renault, ce qui aurait permis, je le rappelle, d'effacer dès 1988 tout contentieux avec Bruxelles.

Depuis lors, la situation industrielle de Renault a changé, ses prévisions aussi, ce qui complique le dossier, mais, puisque nous n'avions pas tenu notre engagement, Bruxelles n'a pas donné son autorisation et voici Renault placée aujourd'hui sous la menace d'avoir à rembourser plusieurs milliards !

Qui ne voit que ce retard a également compliqué la situation de Renault dans ses négociations industrielles ?

Je ne me prononcerai pas sur l'accord Renault-Volvo. J'ai une entière confiance dans les dirigeants de Renault pour avoir négocié un bon accord. Mais cet accord est le dernier du genre. D'autres moutures auraient peut-être eu la préférence de Renault, et qui ne voit que - c'est vrai au moins pour l'une d'entre elles - le statut d'entreprise exceptionnel qui était celui de Renault constituait un empêchement ?

Bref, tout se passe au fond comme si la modification de statut que vous nous proposez aujourd'hui, vous ne l'aviez pas vraiment voulue, vous la subissiez. Vous la présentez sous la contrainte de l'accord industriel Renault-Volvo.

Je voudrais maintenant brièvement comparer votre projet à celui que nous avions nous-mêmes présenté en 1987.

Il y a trois différences.

La première différence, c'est le temps qui les sépare : vingt-huit mois. C'est beaucoup pour une industrie, mais je ne reviendrai pas sur ce temps perdu.

La deuxième différence, c'est que le statut que vous nous proposez est banal.

Vous ne voulez toujours pas faire de Renault une entreprise comme les autres. Vous faites de Renault une entreprise d'un troisième type. Au terme de votre réforme, Renault ne sera ni une entreprise privée, ni même une entreprise publique comme les autres. C'est la nouvelle version du « ni - ni ».

Ni entreprise privée : ce n'est bien sûr pas l'objet de votre réforme et ce n'était d'ailleurs pas le nôtre. Mais très sincèrement, ne faudrait-il pas en ce début des années 90 parler enfin de la privatisation de Renault ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.*)

Le rôle de l'Etat n'est pas de fabriquer des voitures. Nous sommes aujourd'hui les seuls à partager la conception contraire avec l'Union soviétique, la Tchécoslovaquie, l'Allemagne de l'Est, le Nigeria et l'Algérie.

Renault ne mérite-t-elle pas mieux que d'être rangée dans la catégorie des entreprises d'Etat, comme Skoda, Lada et Trabant, encore que, pour ce qui concerne Trabant, il n'y en a pas pour longtemps !

Aujourd'hui, l'actualité nous imposerait, à l'orée des années 90, de songer enfin à la privatisation de Renault, je le répète.

Ni entreprise publique comme les autres : il ne fallait pas désespérer le parti socialiste et le congrès de Rennes. Passons sur le fait que vous avez tenu à garder comme symbole de la tutelle de l'Etat sur Renault le titre de « Régie nationale des usines Renault ».

Mais ce qui est essentiel, c'est qu'en réalité vous ne faites pas une réforme du statut de Renault : vous faites le strict minimum pour rendre possible l'accord Renault-Volvo.

Présentant cette réforme à la presse il y a quelques semaines vous disiez, monsieur le ministre : « Donner à Renault le statut de Thomson, de Pechiney semble normal. » Eh oui ! Mais cela, c'était notre projet. Ce n'est pas le vôtre. C'est ce que vous dites mais ce n'est pas ce que vous faites. Car en réalité, dans votre projet, l'Etat restera légalement propriétaire de 75 p. 100 du capital et la commission a même tenu à ajouter qu'il le sera des trois quarts des droits de vote.

Bref, si demain, nécessité industrielle oblige, on voulait augmenter jusqu'à 49 p. 100 la part du secteur privé au sein de Renault entreprise publique, ou s'il fallait procéder à de nouvelles prises de participation croisées, il faudrait une nouvelle loi, un nouveau débat au Parlement. Bref, Renault reste l'otage de la politique ! Cela, c'est une faute, monsieur le ministre, et vous n'avez pas su trouver à cette tribune un seul bon argument pour justifier ce statut d'exception.

Troisième et dernière différence : notre projet offrait la possibilité à l'ensemble des salariés de Renault d'accéder à la propriété de 10 p. 100 du capital - 10 p. 100 de vrais actionnaires. Cet actionnariat nous paraissait susceptible d'associer à la prospérité retrouvée de leur entreprise l'ensemble des salariés de Renault, déjà associés à son redressement. Cette participation, vous ne l'avez pas reprise. Pourquoi ?

Pour ces deux dernières raisons, le groupe U.D.F., compte tenu de l'état actuel de notre discussion, ne votera pas votre projet, sous réserve de l'accueil qui pourrait être réservé aux quelques amendements essentiels que nous avons déposés.

Cependant, monsieur le ministre, pour l'entreprise Renault, pour ceux qui y travaillent, pour ceux qui lui font confiance, le groupe U.D.F. ne s'opposera pas à cette réforme.

Bref, vous voyez que nous savons faire passer l'intérêt de l'industrie française avant toute considération politique. Telle n'était pas l'attitude du groupe socialiste en 1987. C'est là notre honneur et c'est là votre différence ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Bachy.

**M. Jean-Paul Bachy.** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, on a beaucoup parlé depuis deux jours de la place de Renault dans l'industrie française et de sa valeur symbolique sur le plan de notre histoire économique et de notre histoire sociale. Notre groupe considère que cela méritait que nous y consacrons du temps.

C'est ce que nous avons fait, d'abord en commission, où tous ceux qui avaient des questions à poser ont pu les poser. C'est ce que nous avons fait aussi au cours de ces très longues heures de discussion en séance publique. Je note simplement qu'il est paradoxal que ceux-là mêmes de nos collègues qui considèrent que le débat est inutile soient aussi ceux qui y aient consacré le plus d'heures, même si c'était parfois pour répéter la même chose.

En tout cas, le Gouvernement a voulu cette discussion et il a eu raison. Le débat a lieu ici et maintenant. Tant mieux ! Il faut le conclure, mais encore faut-il qu'on ne se livre pas à des détournements d'objet.

**M. Alain Griotteray.** Ça, c'est votre problème !

**M. Jean-Paul Bachy.** Certains parlent de « complot de l'étranger », d'autres ont même parlé d'un « Munich ». Où est le rapport avec notre discussion ? D'autres encore parlent d'un débat théorique pour ou contre les nationalisations. Tel n'est pas l'objet de la discussion puisque la situation de Renault en tant qu'entreprise publique n'est pas en cause dans le projet qui nous est soumis.

Il s'agit donc purement et simplement d'une chose : créer les conditions juridiques et financières d'un accord industriel, technique et commercial dont la concrétisation rapide est l'une des conditions de l'avenir de Renault et, au-delà, de celui de notre industrie automobile. Tel est le seul objet du débat d'aujourd'hui et il faudrait qu'enfin nous nous y consacrons.



Pour ma part, je voudrais d'abord répondre aux critiques qui ont été formulées contre le projet. J'expliquerai ensuite pourquoi nous avons, nous, groupe socialiste, de bonnes raisons de souligner ses aspects positifs.

Je noterai d'abord le caractère contradictoire des critiques émises.

Certains dans cet hémicycle disent que le projet est mauvais car il est inutile ou il vient trop tard, et il a le tort de laisser Renault dans le giron du secteur public. C'est ce que vient de dire à l'instant M. Madelin. D'autres affirment que le projet est mauvais parce qu'il vient trop tôt, que tout doit être fait pour en retarder la discussion; ce projet est mauvais parce qu'il remet en cause le statut de Renault en tant qu'entreprise publique. Il faudrait savoir ! J'ai tendance à penser que, lorsque des critiques sont aussi grossièrement contradictoires, c'est qu'elles sont caricaturales et qu'elles s'annulent en fait.

Je répondrai d'abord à ceux qui soutiennent que le projet est mauvais parce qu'il vient trop tard. Ceux qui défendent cette thèse ont tort car si Renault est aujourd'hui en position de force, ce qui lui permet de négocier des accords internationaux dans de bonnes conditions, cela n'a pas toujours été le cas, notamment en 1986 et 1987. Certes, à cette époque, le redressement de Renault était amorcé, mais il venait après une longue période de difficultés.

En 1988, par contre, Renault a refait des marges bénéficiaires importantes : 8,8 milliards de bénéfices cette année-là et, en 1989, 9,3 milliards. Son endettement s'est considérablement réduit en trois ans. C'est ce rapport de forces favorable qui permet aujourd'hui à Renault de négocier dans de bonnes conditions un accord industriel avec un autre groupe automobile européen, en l'occurrence Volvo.

En 1987, Renault n'en était pas là. L'accord d'aujourd'hui vient à son heure. S'engager plus tôt eût été imprudent. Mais ne pas s'engager aujourd'hui le serait encore plus. Car attendre, bloquer la discussion du projet, rendre impossible la mise en œuvre d'un accord industriel entre Renault et Volvo, c'est en réalité céder à l'intoxication, aux manœuvres, aux pressions des multinationales étrangères concurrentes de la Régie, c'est servir l'intérêt non pas de l'automobile française, mais des lobbies américains et japonais qui n'attendent qu'une chose et une seule, l'échec de notre projet de loi parce qu'il impliquera l'échec de l'accord industriel entre Renault et Volvo. Cela, nous, les socialistes, nous n'en voulons pas. D'une part, nous refusons les débats théologiques sur les privatisations - on connaît le bilan de Mme Thatcher en Grande-Bretagne. D'autre part, nous voulons assurer l'avenir de la société Renault et de l'automobile française. C'est cela qui nous intéresse car c'est cela qui conditionne le niveau de notre indépendance industrielle et le niveau de notre emploi.

Ceux qui affirment que le projet du Gouvernement brade la Régie en tant qu'entreprise publique ne disent pas la vérité car les prérogatives juridiques de l'Etat sont garanties. M. Madelin vient de le rappeler. Lui, il le déplore, mais quant à nous, nous en félicitons car, à la différence du projet de 1987, qui ouvrait la porte à la privatisation totale, Renault conserve son statut d'entreprise nationalisée puisque 75 p. 100 de son capital appartiennent à l'Etat.

Toute modification de cette situation est subordonnée à un nouvel examen du Parlement, ce qui prouve non seulement que l'esprit de l'ordonnance de 1945 n'est pas remis en cause, mais que l'intégralité des prérogatives de la représentation nationale sur ce terrain sont maintenues.

Enfin, les intérêts financiers de la collectivité, donc des contribuables, sont sauvegardés puisqu'il est précisé explicitement dans le texte que la vente des actions se fera à un prix supérieur à la valeur fixée par la commission d'évaluation des entreprises publiques.

En fait, ce projet prend pleinement en compte les intérêts de l'industrie automobile française. Rien en effet dans ce projet n'interdit à Renault d'établir des coopérations avec d'autres entreprises, notamment françaises, qu'il s'agisse de P.S.A., des équipementiers ou des sous-traitants - au contraire ! -, à condition, bien entendu, qu'elles le veuillent !

Face aux géants américains et japonais, il est en tout cas une chose certaine, c'est qu'il est nécessaire aujourd'hui de nouer des alliances notamment européennes. On l'a fait dans l'aéronautique, avec Airbus, et ça marche ! (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*) On l'a fait pour l'espace, avec Ariane, et ça marche !

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

**M. Jean-Paul Bachy.** Il n'y a pas aujourd'hui de prétendu complot contre Renault visant à réduire ses capacités de production. En effet, si complot il y avait de la part de je ne sais quelle commission européenne, comment expliquer qu'au lieu de décroître, les capacités de production de la Régie se sont, au contraire, développées ces dernières années ?

Je rappellerai quelques chiffres : en 1985, ce sont 1,65 million de véhicules qui ont été produits ; en 1986 : 1,8 million ; en 1987 : 1,9 million ; en 1988 : 1,95 million ; en 1989 : plus de 2 millions.

C'est parce que Renault a su se donner une dimension internationale, et qu'elle peut ajouter aujourd'hui à son action une dimension européenne supplémentaire, avec Volvo, que sa production s'est accrue et qu'elle peut s'accroître encore.

En effet, l'accord Renault-Volvo fait de cet ensemble le numéro 2 du poids lourd dans le monde et le numéro 1 de la voiture en Europe. Est-ce cela brader Renault ? Cet accord, on le sait, permet d'établir une coordination et une complémentarité entre des réseaux commerciaux. Volvo est traditionnellement mieux implanté en Europe du Nord, Renault l'est davantage en Europe du Sud et en Europe de l'Est. Cette complémentarité et cette coordination servent-elles ou non les intérêts de Renault ? J'ai personnellement tendance à penser que, loin de brader Renault, elles lui apportent des marchés complémentaires. Il s'agit donc là d'un facteur positif pour son avenir, capable de développer sa production et par là même de servir notre pays.

En outre, et cela a été dit par les différents orateurs du groupe socialiste, le rapporteur et le ministre, en matière de crédits de recherche, d'investissement ou d'achat, la coordination entre les deux groupes améliorera la compétitivité de l'un et de l'autre.

J'ajoute que l'impact de cet accord sur le reste de l'industrie, notamment sur la sous-traitance française, nous intéresse aussi.

J'ai été choqué par l'analyse de certains de nos collègues, notamment communistes, qui, lorsqu'ils parlent d'emplois, n'évoquent que ceux de l'un ou l'autre des départements de la région parisienne, comme s'il n'existait pas en province aussi des départements qui ont le droit de vivre et des populations qui ont le droit au travail.

Ma région est l'une des plus importantes de France pour la sous-traitance automobile. Les entreprises de ma région, particulièrement de mon département, celui des Ardennes, travaillent de plus en plus pour les autres pays européens : 50 p. 100 des heures de travail assurées par les salariés des entreprises de forge, de fonderie ou de mécanique de ce département correspondent à des exportations dans la Communauté européenne. Ces trois dernières années, la production a augmenté de 30 p. 100 et cela n'a pas supprimé des emplois : au contraire, cela en a créé.

**M. Louis Pierna.** Pourtant, la balance est déficitaire !

**M. Jean-Paul Bachy.** Les équipementiers français, chacun le sait, sont parmi les plus compétitifs et parmi les plus puissants d'Europe. Ils sont, en tout cas, plus puissants que les Suédois. Volvo achète déjà, tout comme de nombreuses entreprises d'Europe du Nord, des composants en France.

Qui pourrait sérieusement considérer qu'une alliance plus étroite entre Renault et une entreprise comme Volvo serait néfaste aux intérêts de notre entreprise nationale ?

J'évoquerai, pour terminer mon propos, la situation plus spécifique des salariés de la société Renault.

Certes, les salariés de Renault ont payé cher la modernisation de leur entreprise durant les dernières années !

**M. Roger Gouhier.** Ah ça oui !

**M. Jean-Paul Bachy.** En cinq ans, on le sait, près de 18 p. 100 des emplois ont été supprimés.

Mais il est vrai aussi que les conséquences de la modernisation ont été amorties par des mesures sociales prises par des gouvernements courageux qui ont réussi à concilier le souci de moderniser l'industrie et celui de préserver les garanties des travailleurs.



Aujourd'hui, il est indispensable de mettre en œuvre de façon durable les accords récemment négociés à la Régie avec les représentants du personnel. De même, sur la base de ces accords, des perspectives plus ambitieuses doivent être fixées, au sein de Renault, en matière de recrutement, de promotion et de formation professionnelle. Sur ce point, monsieur le ministre, quelques assurances seraient les bienvenues.

En ce qui concerne tant les salaires que l'organisation du travail, Volvo, on le sait, est une entreprise de pointe en Europe. Le rapprochement de Renault avec Volvo doit donc rendre possible pour les salariés de Renault un certain nombre d'avancées. Renault doit retrouver, conserver, son rôle de « modèle social » pour les autres entreprises françaises. M. Madelin semblait vouloir refuser à la Régie le droit de jouer ce rôle, mais Renault a bien été un élément positif dans l'évolution des droits sociaux du monde salarié. Ce rôle, qu'il convient de souligner, doit être maintenu et renforcé.

A cet égard, mes chers collègues, quelles conséquences négatives craignez-vous de la négociation d'un bon accord industriel avec une entreprise réputée comme l'une des plus avancées sur le plan social en Europe ?

Si les industriels suédois, avec d'ailleurs d'autres industriels de l'Europe du Nord, ont de plus en plus tendance à investir dans le sud de l'Europe, c'est pour de bonnes raisons. Si tel est le cas de Volvo en France, qui peut s'en plaindre ? A terme, les effets sur l'emploi ne pourront être que bénéfiques.

Un dernier point mérite d'être évoqué. Renault et R.V.I. sont soumis depuis 1983 à la loi de démocratisation du secteur public. C'est un élément extrêmement positif car il assure une représentation directe des travailleurs au conseil d'administration de l'entreprise. En effet, sur dix-huit personnes, le conseil d'administration comporte six élus représentants du personnel. Or la représentation de Volvo au conseil d'administration par deux personnes ne se fera pas au détriment de la représentation des travailleurs puisque les deux sièges seront pris sur le contingent de personnalités qualifiées. Dans cette affaire, le Gouvernement a voulu rester fidèle à l'esprit et à la lettre de la loi de 1983 qui a marqué un progrès essentiel.

Nous, socialistes, nous pensons qu'il n'y a pas antinomie entre la démocratisation des entreprises et leur efficacité économique. Nous croyons, au contraire, comme nous l'enseignent justement les entreprises d'Europe du Nord, allemandes, suédoises ou autres, que c'est en développant les droits des organisations syndicales et la démocratisation des entreprises que l'on assure leur compétitivité. Jamais la place reconnue aux organisations syndicales dans ces pays n'a contribué à les rendre moins efficaces sur le plan de leurs résultats économiques.

Au-delà de la préservation de cet acquis, le rapprochement entre Renault et Volvo devrait permettre d'introduire, comme le prévoit le projet de directive européenne sur le droit des sociétés, une consultation obligatoire des représentants des salariés, notamment avant toute décision ayant une incidence sur la structure des entreprises, le nombre et la nature des emplois.

Nous suggérons donc que directions et syndicats de Renault et Volvo se mettent rapidement au travail pour négocier la mise en place d'un système de représentation des personnels conforme à cet objectif. Cela existe déjà-ailleurs, et ce sont des entreprises nationalisées françaises qui ont montré l'exemple. Je citerai seulement le cas de Thomson qui, à l'heure actuelle, a un système de concertation...

**M. Louis Pierna.** Parlons-en de Thomson !

**M. Jean-Paul Bachy.** ... sans équivalent dans ses différentes filiales européennes. Il permet aux organisations syndicales d'être représentées et de faire entendre leur voix au sein d'un comité central de groupe.

Chers collègues, deux phrases pour conclure. L'accord Renault-Volvo est un accord réaliste, lucide, indispensable. Il faut en rendre possible la réalisation rapide ; il faut en créer les conditions juridiques et financières : c'est la raison pour laquelle notre groupe vous invite à voter le projet qui vous est soumis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Monsieur le ministre, je voudrais revenir en quelques mots sur l'affaire de Mitsubishi et de Volvo. Pour l'essentiel vous avez mis un point final à cette information, mais elle nous impose plusieurs réflexions.

D'abord, tous ceux qui, comme moi, on été associés, d'une manière ou d'une autre, à des négociations industrielles ou commerciales, surtout de niveau international, savent qu'à l'approche de la solution d'un problème important, des opérations de surenchère ou de désinformation peuvent avoir lieu et qu'il ne faut surtout pas tomber dans les panneaux tendus.

En outre, le vieux proverbe français selon lequel il n'y a pas de fumée sans feu se révèle probablement juste en l'occurrence. Du reste, monsieur le ministre, vous l'avez confirmé, en disant qu'après tout il n'était pas scandaleux que des négociations puissent être engagées entre Mitsubishi et Volvo.

Pour ma part, je ne suis pas défavorable, loin de là, à ce que Renault et Volvo passent des accords avec d'autres entreprises, mais à deux conditions. La première est que les choses soient claires, car il n'y a pas de mariage à trois possible. La seconde, c'est que la lettre dont a parlé M. Hage ce matin avec des accents lyriques, un peu à la manière de l'Arlésienne, accorde bien aux dirigeants de Renault - vous l'avez d'ailleurs confirmé précédemment, et cela me suffit - un droit de veto sur la poursuite d'éventuelles négociations avec d'autres partenaires que les deux qui ont décidé de s'associer.

Personnellement, je fais confiance aux dirigeants de Renault. Car, ayant travaillé depuis plus de vingt-cinq ans dans l'entreprise, je ne vois pas pourquoi les dirigeants d'une grande entreprise française seraient, dans leurs négociations avec des partenaires, plus naïfs que les parlementaires !

J'en viens à ma seconde réflexion. Un incident de ce genre prouve, peut-être plus que toute autre raison, la nécessité de transformer au plus vite le statut de la Régie Renault. Probablement pas comme vous nous le proposez - Alain Madelin l'a expliqué tout à l'heure et je suis à l'évidence plus proche de la solution qu'il a défendue que de la vôtre.

Quoi qu'il en soit, tout le monde peut bien comprendre que de grandes entreprises engagées dans une négociation internationale ne peuvent négocier que dans le secret, non pas en se plaçant sur la place publique. Un statut d'entreprise - je songe aussi au comportement d'autres entreprises nationalisées - conduisant cette entreprise à révéler sur la place publique les opérations de stratégie industrielle engagées constitue à l'évidence une limite à l'efficacité de ses engagements.

Je souhaite donc la transformation rapide du statut de la Régie afin que, dans ce domaine au moins, elle devienne une entreprise comme les autres et que, de la sorte, ses dirigeants puissent discuter dans le secret comme il est de coutume, ce qui ne signifie pas, monsieur le ministre, et vous comprendrez ce que je veux dire, dans le secret des initiés.

Cela étant, nous avons perdu vingt-huit mois, Alain Madelin l'a expliqué tout à l'heure : votre prédécesseur avait présenté à l'Assemblée nationale un projet de loi dont l'article 1<sup>er</sup> indiquait : « l'établissement industriel commercial dénommé Régie nationale des usines Renault est transformé en société anonyme ». A votre tour, monsieur le ministre, vous défendez aujourd'hui un projet de loi dont l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 1, dispose : « la Régie nationale des usines Renault ... est une société anonyme soumise à l'emble des dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes, sous réserve des dispositions particulières de la présente loi ». Ces deux articles ont exactement le même objet.

Vous comprendrez qu'après M. Hage, ce matin - décidément, ce sera une référence dans mon intervention (*Sourires.*) et après M. Madelin, à l'instant, je ne résiste pas au plaisir de vous rappeler quelques justifications avancées par vos amis socialistes pour rejeter le précédent projet de loi - si je m'exprime avec humour, c'est que j'étais rapporteur de ce projet : toutefois, contrairement, à mon collègue communiste, je m'abstiendrai, par charité chrétienne, de mentionner le nom des auteurs que je vais citer.

Le premier orateur socialiste demandait : « Quelle était la rédaction du premier article de l'ordonnance du 16 janvier 1945 ? "La société anonyme des usines Renault est dissoute". Quel est le titre du projet que vous nous présentez ? "Projet de loi relatif à la transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme". Quarante ans



après la boucle est bouclée. Pourquoi vouloir ainsi rayer, arracher des mémoires toute l'œuvre de la Libération et du Conseil national de la Résistance ? » Le même orateur ajoutait : « Je sais que l'enseignement de l'histoire dans les dernières décennies...

**M. Louis Pierna.** Nous, nous sommes fidèles ! Nous disons la même chose !

**M. Franck Borotra.** ... a comporté des lacunes, mais quand même, il est choquant que vous reveniez ainsi sur les réalisations du gouvernement de la Libération. »

Un autre orateur socialiste expliquait : « En réalité, c'est le statut qui a permis à Renault de devenir le premier constructeur automobile européen de 1980 à 1984. Avec ce statut, l'entreprise a pu nouer des alliances internationales, acquérir des participations industrielles, se conformer aux règles propres aux sociétés industrielles et commerciales, conformément à l'ordonnance de 1985. En changeant le statut de la Régie, monsieur le ministre, vous voulez briser un symbole. L'ordonnance de 1945 porte les signatures de De Gaulle, Lacoste, Mendès-France, Pleven et Parodi. La nationalisation de Renault a été l'œuvre du Conseil national ; elle constituait l'un des points du programme pour lequel des résistants ont combattu. La Régie est un symbole de progrès social, une vitrine sociale, une forteresse ouvrière où les organisations syndicales sont puissantes, ce qui est un facteur de cohésion et contribue au succès de l'entreprise. »

Bien sûr, je ne vais pas poursuivre ces citations. Elles ne confirment pas, contrairement à ce que déclarait M. Hage, l'existence d'un « machiavélisme » sur certains bancs. Elles confirment simplement le vieil adage français selon lequel « l'homme est toujours sincère, il change de sincérité, voilà tout ».

Bref, pour des raisons idéologiques, monsieur le ministre, on a perdu vingt-huit mois. Alors, aujourd'hui, vous nous proposez un texte de loi qui transforme la régie Renault en société anonyme et qui concède jusqu'à 25 p. 100 du capital à un partenaire extérieur, en l'occurrence Volvo. Autrement dit, ce n'est pas une privatisation...

**M. Louis Pierna.** Qu'est ce alors ?

**M. Franck Borotra.** La privatisation, c'est l'ouverture de plus de 50 p. 100 du capital de l'entreprise, y compris à l'actionnariat public, qui, dans cette affaire, ne trouvera pas son compte. Voilà de quoi, personnellement, j'étais partisan.

La modification du statut ne changera pas le fond des choses, car le statut a déjà considérablement évolué depuis 1945 et Renault, Dieu merci, n'est plus dans la même situation qu'en 1981. Depuis 1945, de très profondes corrections ont été apportées au statut : le capital a été divisé en actions, sans droit de vote, en 1970 ; l'entreprise a été autorisée à prendre des participations dans d'autres entreprises en 1974 ; la loi de démocratisation du secteur public est intervenue en 1983 ; il y a eu une modification financière en 1988, obligeant Renault à reconstituer ses fonds propres en cas de pertes trop lourdes.

En fait, la modification du statut que vous proposez ne change pas le fond des choses, parce qu'elle ne change pas la nature des détenteurs du capital. Il y aura simplement deux actionnaires au lieu d'un. La seule vraie réforme aurait consisté à ouvrir largement le capital au public. Il se serait alors agi d'une privatisation. Aujourd'hui, seule la nécessité d'ouvrir le capital de Renault à un partenaire industriel extérieur justifie le changement de statut.

**M. Louis Pierna.** Vous vouliez tout brader en somme ?

**M. Franck Borotra.** La Régie n'est plus ce qu'elle était en 1980. Cette année-là, il est vrai, une crise considérable s'est abattue sur tous les constructeurs automobiles. Mais en 1983, tous les constructeurs automobiles du monde avaient retrouvé des situations profitables, sauf Renault. La crise pour Renault aura duré deux fois plus longtemps et elle aura coûté cinq fois plus cher à Renault qu'à son grand concurrent français P.S.A.

Le redressement de l'entreprise a été engagé par Georges Besse - vous lui avez rendu un hommage auquel je m'associe. Il a été poursuivi par Raymond Lévy sur la base d'une rationalisation et d'un recentrage des activités, d'une baisse des effectifs et d'une amélioration de la productivité. Tout le personnel de l'entreprise et ses dirigeants en portent le mérite.

La période de crise a duré de 1981 à 1986. Le Gouvernement socialiste a aidé à l'approfondissement de cette crise dont les conséquences ont été graves : 32 milliards de pertes accumulées, des fonds propres négatifs et, Alain Madelin le disait tout à l'heure, un endettement record...

**M. Louis Pierna.** L'aventure américaine...

**M. Franck Borotra.** De 1985 à 1989, ce fut la période de redressement. Aujourd'hui, les fonds propres ont été reconstitués. Ils sont effectivement positifs, l'endettement a été diminué et la situation profitable a été restaurée.

Le temps est maintenant venu de la consolidation : Renault doit faire le choix d'une stratégie industrielle de coopération technique et commerciale, tout le monde le comprend bien. La pression en faveur d'une réduction du nombre de constructeurs, la menace japonaise croissante, la nécessité d'association pour rationaliser la production et diminuer les coûts, tout cela conduit à la nécessité de trouver à Renault un partenaire. Du reste, le personnel ne s'y trompe pas : selon un sondage interne, 78 p. 100 du personnel estiment que la Régie a besoin d'un partenaire - 99 p. 100 des cadres le croient.

Renault a choisi Volvo. Fallait-il passer un accord avec P.S.A. ? Mais il faut être deux pour passer un accord ! En outre, à chacun son métier ! C'est aux dirigeants de l'entreprise qu'il appartient de choisir le meilleur partenaire en fonction de l'intérêt de l'entreprise et de ses salariés.

Il est tout de même permis de constater que cet accord lie deux constructeurs européens - ce qui est bien -, complémentaires par leur production et par leur localisation, qui ont l'un et l'autre une exigence sociale et dont la dimension reste, par comparaison, favorable à Renault.

Je le dis. Cet accord est utile. Il est nécessaire. Il vient à point nommé. Il ne peut donc être question pour nous de refuser à Renault le droit à cette opportunité.

Bien sûr, cela ne suffit pas. Un accord n'est qu'un point de départ. Il faut le faire vivre. Renault est en voie de consolidation. Vous l'avez, du reste, dit. Elle n'est pas à l'abri d'une mauvaise conjoncture. Les dirigeants de Renault ont besoin d'avoir les mains libres pour s'adapter, pour saisir d'autres occasions, pour s'associer, en accord avec Volvo, si l'accord est conclu, avec d'autres constructeurs.

Il faut renoncer à Renault institution nationale, couper le cordon qui relie l'entreprise à l'Etat et en faire, enfin, une entreprise comme les autres, dont l'actionnaire majoritaire est l'Etat, puisque c'est ce que vous souhaitez.

La réussite de cette opération dépend aussi de l'adhésion et de la motivation du personnel. Les salariés ont connu les mutations technologiques, les suppressions d'emploi, la rigueur salariale. Ils doivent aujourd'hui être davantage intéressés à la croissance. Ce projet, à mes yeux, est inséparable d'une participation des salariés au capital et de leur intéressement aux résultats. Ces exigences-là, vous ne les avez pas satisfaites dans votre projet de loi.

Je crois que la stratégie de Renault est une bonne stratégie et que le choix de Volvo est sans doute un bon choix.

Votre loi, elle, est insuffisante parce qu'elle ne donne pas à Renault la liberté nécessaire, parce que c'est la loi de la demi-mesure, parce qu'en limitant à 25 p. 100 la prise de participation d'un partenaire, vous proposez un statut étriqué, exclusivement calqué sur l'accord industriel passé avec Volvo. Donc, c'est une loi de circonstance, une loi d'ouverture minimale pour la liberté d'un jour. Vous avez reconnu du reste dans votre intervention qu'il ne fallait pas être plus royaliste que le roi. Volvo ne souhaitait que 20 ou 25 p. 100. Alors, on a construit un statut à cette hauteur. C'est insuffisant pour donner aux dirigeants la liberté d'action dont ils ont besoin si, demain, ils veulent étendre à d'autres l'accord qu'ils ont passé avec Volvo. C'est la raison pour laquelle c'est une loi précaire qui obligera demain à revenir devant le Parlement, qui nous exposera de nouveau aux difficultés que nous rencontrons aujourd'hui chaque fois qu'une nouvelle association, un nouvel accord, une nouvelle occasion l'exigeront.

Vous avez décidé de conserver à l'Etat 75 p. 100 des droits de vote à l'intérieur de l'entreprise laissant comme seule possibilité à cette dernière de faire appel au marché, par le biais des certificats d'investissement, par exemple. Vous n'avez pas raison de réduire au plus juste la marge de manœuvre de Renault. Pourquoi vous le faites ? Parce que, monsieur le ministre, et c'est, du reste, moins à vous que je le dis qu'à l'ensemble du Gouvernement, vous êtes prisonnier de votre



conception fautive de l'économie mixte et du sacro-saint principe du « ni-ni ». Il vous faut à tout prix éviter un débat global sur l'ouverture du capital des sociétés nationalisées. Il vous faut à tout prix éviter de créer un précédent et donc une contagion possible pour les entreprises. Pourquoi ne faites-vous pas sauter ce verrou devenu ridicule ? Du reste, dans votre intervention, vous avez parlé à propos des entreprises, de « dégoulotter ». Eh bien, « dégoulottez » ces 25 p. 100 et laissez à la Régie Renault la possibilité d'avoir d'autres partenaires !

Du reste, vous passez votre temps à contourner cet obstacle sans le dire : cessions de filiales majoritaires de Elf, de Thomson, de Renault, introduction de filiales d'entreprises publiques en Bourse, par exemple Pechiney-International, qui représente 60 p. 100 du chiffre d'affaires de Pechiney, prise de contrôle d'U.T.A. par Air France. Je pourrai multiplier les exemples. Il faut que vous alliez jusqu'au bout de votre logique et je ne cesserai de vous pousser dans ce sens.

**M. Georges Hage.** Tournez la page encore plus vite !

**M. Franck Borotra.** Bien sûr, mais vous le savez, je suis fidèle à ce que j'ai toujours dit, monsieur Hage !

Du reste, M. Delors a dit à l'émission *L'Heure de vérité*, le 24 janvier dernier : « Transgresser le "ni-ni", c'est une question de survie économique ». Vous ne pouvez pas l'écartier d'un revers de main : c'est un de vos camarades.

Et vous n'êtes pas très loin de lui, quand vous dites : « Il serait dangereux de laisser les grandes entreprises nationales se marginaliser faute de capitaux propres. »

Les entreprises ont besoin de se muscler en fonds propres, de réaliser des acquisitions, de nouer des alliances. Jetez par dessus bord le « ni-ni », ouvrez le plus largement possible le capital de la Régie Renault et si vous êtes, de manière intermédiaire, attaché au fait que l'Etat reste majoritaire, eh bien, ouvrez-le à 49 p. 100 de telle manière que non seulement de nouveaux partenaires, mais aussi le personnel puissent détenir jusqu'à 10 p. 100 du capital.

Du reste, M. Rocard, avant de devenir Premier ministre, était le premier à dire qu'une entreprise publique peut rester une entreprise nationalisée si 51 p. 100 du capital est entre les mains de l'Etat.

Ce que je crois, c'est que vous avez une conception fautive de l'entreprise. Renault a besoin d'avoir les mains libres pour mener sa stratégie industrielle, sa stratégie d'association, pour s'adapter, pour saisir les occasions.

Le pouvoir politique ne doit pas être l'arbitre des grandes décisions stratégiques. On dit, du reste, que l'Elysée est intervenu pour « verrouiller » à 75 p. 100. C'est une procédure irréaliste. L'Etat n'est pas, tant s'en faut, exempt d'erreurs de jugements. Souvenez-vous de Saint-Gobain, et le secteur public est souvent un monde clos où se livrent de rudes batailles. On l'a vu avec - et je pése mes mots - le dépeçage scandaleux d'Orkem par ses concurrents et par leur président. L'Etat est souvent dans l'incapacité d'apporter les moyens financiers dont l'entreprise a besoin. Entre 1981 et 1986, on a oublié de le dire, Renault a accumulé 32,6 milliards de perte, pendant que l'Etat dotait la Régie de 12 milliards de fonds propres.

En verrouillant à 75 p. 100 la part de l'Etat dans le capital, vous risquez en outre de nourrir à nouveau le contentieux qui nous oppose à la C.E.E., lequel n'est pas résolu à ce jour. La Commission va effectuer « une enquête sur les répercussions que les associations prévues auront sur le marché intérieur des voitures et des camions », ce qui me permet de dire qu'elle se montre plus vigilante pour gêner les entreprises européennes que pour protéger l'Europe contre la menace japonaise ! Monsieur le ministre, je souhaite que vous donniez deux réponses à deux questions que je vais vous poser.

Le montage retenu pour l'accord prévoit l'achat par Renault à valeur de Bourse de 10 p. 100 du holding de chez Volvo, de 25 p. 100 de Volvo-Car et de 45 p. 100 de Volvo-Truck et, par Volvo, à valeur d'évaluation, de 20 p. 100 du capital de Renault et de 45 p. 100 de R.V.I. Il y aura - semble-t-il - un solde à payer par Volvo, qui est dû, à l'évidence, à l'actionnaire, de l'ordre de 5 milliards. J'ai bien compris que vous preniez l'engagement que l'actionnaire laissera ces 5 milliards dans l'entreprise ?

La deuxième question que je voudrais vous poser concerne la valeur d'évaluation de la Régie Renault. Nous attendons de vous, monsieur le ministre, des précisions, des assurances,

des engagements sur la méthode d'évaluation, sur la procédure et sur les conditions de travail de la commission chargée de cette évaluation, qui, du reste, avait été contestée par une commission d'enquête.

Parce que le groupe R.P.R. doute de votre volonté ou de votre capacité à apporter des réponses positives aux demandes touchant à l'ouverture plus large du capital et à l'actionariat des salariés, il déposera une proposition de loi autorisant l'ouverture du capital de Renault à des actionnaires extérieurs, dont 10 p. 100 au maximum réservé à la participation des salariés.

**M. le président.** Monsieur Borotra, il vous faut conclure !

**M. Franck Borotra.** Je termine, monsieur le président.

En définitive, monsieur le ministre, il s'agit probablement d'un bon accord, assurément d'une loi insuffisante. Parce que ce texte est, dans son exiguité, circonstanciel et donc provisoire, le groupe R.P.R. a décidé de refuser de le cautionner en s'abstenant.

Je souhaite m'exprimer quelques instants en mon nom personnel et au nom de quelques députés de mon groupe pour vous dire ceci : je veux rester fidèle à l'attitude qui a toujours été la mienne. Je crois, peut-être parce que j'appartiens à la société civile, que j'en viens, que la politique n'a pas tous les droits et que le débat ne peut pas se résumer au tout ou rien. Votre loi est insuffisante, eh bien, il faudra la modifier ou la remplacer ! Insuffisante, elle n'en ouvre pas moins la voie à un accord souhaitable et, pour moi, ce qui compte avant tout c'est l'intérêt immédiat de Renault et de ses salariés. Aucune préoccupation ne me détournera de cette réalité. Ensuite, nous devons prendre garde à l'image que nous donnons à l'extérieur par notre attitude vis-à-vis de nos grandes entreprises. Je me souviens du mal que vos amis socialistes ont fait quand ils mettaient publiquement en accusation les dirigeants de la première entreprise française, acceptant de l'affaiblir dans ses négociations internationales, et ce pour des raisons partisans.

**M. le président.** Monsieur Borotra, veuillez conclure !

**M. Franck Borotra.** J'ai trop de respect pour nos grandes entreprises pour accepter un tel comportement. Elles ne sont pas l'enjeu de nos querelles franco-françaises. Volvo est une grande entreprise qui mérite le respect ; elle ne doit pas avoir le sentiment d'être partie prenante dans nos querelles, même sérieuses.

Pour ces motivations qui me sont propres, je voterai à titre personnel ce projet car je ne veux pas priver Renault des moyens immédiatement nécessaires pour un accord même si, à mes yeux, vous mesurez chichement les moyens que vous lui donnez. Bien sûr on essaiera d'exploiter cette position. Alors, sachez-le, dès que la loi aura été votée, je n'aurai de cesse que d'essayer de la transformer pour l'élargir. Ce vote ne vaut approbation ni du cadre anachronique de la politique industrielle du Gouvernement, ni de la conception étiquée que vous défendez pour l'entreprise. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République, Union pour la démocratie française et de l'Union du centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Georges Chavanes.

**M. Georges Chavanes.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le groupe U.D.C. se réjouit de voir enfin l'Assemblée nationale s'emparer de ce problème et de ce débat qui est capital pour l'avenir de la Régie Renault et qui permettra donc à cette entreprise d'aller vers un avenir meilleur. Mais le groupe U.D.C. se réjouit aussi d'assister à cette conversion du parti socialiste, tout en regrettant qu'on ait perdu autant de temps.

Quel dommage ! Car le temps se rattrape difficilement dans l'industrie. C'est d'autant plus regrettable que le projet d'Alain Madelin, ministre d'un gouvernement auquel j'avais l'honneur d'appartenir également, était plus simple, plus clair. Je dirai qu'il était aussi plus social.

Nous assistons donc au retour à la raison du parti socialiste. Nous nous souvenons, en effet, que le 12 décembre, l'orateur défendant, au nom du parti socialiste, l'irrecevabilité - je suis désolé de répéter ce qui a été dit précédemment mais ce sont des morceaux choisis (*Sourires.*) - déclarait : « On peut s'interroger sur la volonté de la majorité d'effacer, de rayer, de retirer de la mémoire collective, la réalisation du gouvernement de la Libération et l'œuvre du Conseil de la



Résistance. »... « Les bras m'en tombent »... « Votre texte est inacceptable, mauvais, dangereux, en un mot, il est irrecevable. »

Quelques heures après, un autre orateur du parti socialiste, défendant la question préalable, affirmait : « Il n'y a pas lieu de délibérer sur un projet inutile, inopportun et irréaliste. » Avouons que c'est une joie pour nous aujourd'hui de constater ce changement. Il n'est jamais trop tard pour bien faire !

Je n'évoquerai que brièvement l'obstruction de nos collègues du parti communiste qui mènent un combat de retardement tout en sachant bien qu'il y a urgence, si l'on veut sauvegarder l'avenir de Renault et de ses salariés. Mais la position du P.C. est toujours la même : négative, archaïque, inadaptée. Les échecs économiques et sociaux dans les pays communistes sont tellement évidents que nous n'attacherons que peu d'importance à leurs propositions dictées par une idéologie dépassée.

**M. Louis Pierno.** Restez-donc en France !

**M. André Duroméa.** Et regardez la politique que vous menez !

**M. Georges Chavanes.** Monsieur le ministre, ce projet va dans le bon sens. Un accord avec un autre constructeur était devenu une nécessité absolue pour Renault. Pour réaliser des économies d'échelle, il faut du volume. Or, la dimension relative de Renault n'a cessé de diminuer d'année en année, au fur et à mesure que ses concurrents passaient eux-mêmes des accords de coopération avec d'autres constructeurs. Les enjeux concernent la recherche, bien sûr, l'achat des composants, les études de nouvelles gammes complémentaires, bref, tout ce qui concerne la stratégie de développement et l'avenir de la Régie.

Je rappelle, comme vous l'avez fait hier, que l'accord Renault-Volvo n'a été possible que grâce au redressement spectaculaire de Renault depuis cinq ans. Je voudrais à mon tour rendre hommage, comme vous l'avez fait vous-même et comme l'a fait Alain Madelin, à Georges Besse, tragiquement disparu, et à Raymond Lévy, l'actuel président. Leur courage, leur clairvoyance, leur compétence, ont permis ce redressement. Ils ont surtout été capables de mobiliser l'ensemble du personnel. Ils ont été capables de faire que cette société s'est transformée. Les pertes se sont progressivement réduites. Elles se sont transformées en bénéfices. Surtout, les parts de marché, qui étaient en chute libre, à nouveau ont repris et elles remontent cette année. C'est là un véritable tour de force. Il est toujours très difficile de reprendre des parts de marché perdues. Les investissements eux-mêmes ont progressé : 40 p. 100 en 1988 et 50 p. 100 en 1989.

Sans eux, la Régie n'aurait pas pu envisager un tel accord avec Volvo et aujourd'hui Renault serait dans une situation très délicate. Mais surtout le réel progrès a été cette espèce de révolution des mentalités qui s'est opérée dans l'entreprise, avec une véritable prise de conscience de la nécessité de la compétitivité, de la qualité, du développement des nouvelles techniques, de l'analyse de la valeur, de l'augmentation des investissements, de l'innovation, du dialogue social.

Bref, l'idéologie de la lutte des classes ne fait plus recette dans cette entreprise.

**M. Louis Pierno.** Et tous les licenciés ? Ça n'existe plus la lutte des classes ?

**M. Georges Chavanes.** Qui aurait pu dire il y a cinq ans que l'annonce de la fermeture de Billancourt n'entraînerait pratiquement aucune réaction, chacun ayant bien compris la nécessité de mener des opérations de restructuration ?

Il ne s'agit donc pas de passivité de la part des salariés, mais simplement de réalisme, de la prise de conscience d'une situation nouvelle, d'un comportement nouveau. Tel est, à mon sens, le principal changement qui s'est opéré dans cette entreprise.

Quant au partenaire Volvo, nous estimons que le choix est excellent. Entreprise de réputation mondiale, dynamique, elle possède 11 p. 100 des parts de marché dans le haut de gamme en Europe. Elle a fabriqué 410 000 véhicules en 1989, dont 100 000 ont été vendus aux Etats-Unis. En ce qui concerne les poids lourds, elle est équivalente à R.V.I. L'efficacité technique, l'harmonie sociale sont ses points forts. Elle est également un modèle social. La complémentarité est réelle, parce que cet accord permettra de rationaliser, de spé-

cialiser les usines, de lancer des produits nouveaux, de baisser les prix et donc de tenir, face à la concurrence étrangère.

Pourtant, le projet ne nous donne pas entière satisfaction dans trois domaines.

D'abord la structure juridique. Elle ne me semble pas la meilleure pour préparer l'avenir.

Il aurait fallu créer une holding avec des filiales, filiale automobiles, filiale poids lourds, filiale financière, filiale commerciale. Bref, un schéma beaucoup plus simple aurait facilité le développement d'un accord qui prévoirait, par exemple, que Renault serait le chef de file dans le secteur automobiles et qu'à l'inverse Volvo le serait dans celui des poids lourds. Cela aurait permis de gagner beaucoup de temps, car nous pensons que vous serez obligés de repasser devant le Parlement pour permettre à ces deux sociétés de développer leur action dans la direction que j'indique.

Le deuxième point qui nous gêne - d'autres orateurs comme M. Borotra ou M. Madelin l'ont déjà signalé - c'est le maintien de la part de l'Etat à 75 p. 100. Pourquoi ne pas être allé tout de suite à 51 p. 100 ? Pourquoi limiter ainsi les possibilités d'un chef d'entreprise qui devra forcément, dans les années qui viennent, racheter des sociétés, conclure des accords, notamment pour la fabrication des composants ? Pourquoi restreindre la capacité de dirigeants d'une telle valeur à préparer avec succès leur avenir ?

Enfin, ma troisième réserve concerne le capital social. Comme nous regrettons que vous ayez refusé de donner aux salariés les 10 p. 100 du capital qui leur auraient permis de devenir actionnaires à part entière avec droit de vote ! Des certificats d'investissement, certes, c'est une bonne chose, mais cela nous paraît insuffisant. Pourquoi n'avez-vous pas accepté cet actionariat, à un moment où l'on parle tant de développer la participation aux bénéfices et l'intéressement des salariés ?

Dans l'état actuel de votre texte, monsieur le ministre, notre groupe ne peut que s'abstenir. Mais nous avons déposé un certain nombre d'amendements et nous souhaitons que vous les preniez en compte. Je vous le demande instamment, car nous sommes prêts à voter ce texte si seulement vous nous aidez à le faire en acceptant d'aller un peu plus loin, un peu plus vite. Si vous vouliez supprimer tout ou partie de l'article 3, sachez que le groupe au nom duquel je m'exprime est disposé à vous accompagner. Vous êtes un homme de consensus. Vous avez aujourd'hui une excellente occasion de le démontrer.

En tant qu'ancien industriel, j'ai le souci de soutenir Raymond Lévy dans cette opération et de ne pas donner l'impression de vouloir politiser le débat. Personnellement, je souhaite donc vivement voter ce texte et j'espère que vous saurez accepter nos amendements pour que tout mon groupe puisse vous suivre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes de l'Union du centre, Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. Roger Gouhier.

**M. Roger Gouhier.** Monsieur le ministre, beaucoup de choses ont été dites sur la malfeasance de votre projet de loi et mes amis Jacques Brunhes et Georges Hage ont brillamment exposé toutes les raisons pour lesquelles nous nous y opposons farouchement. Je me dois cependant de résumer ces raisons dans la discussion générale.

Auparavant, je tiens à vous indiquer que tous vos propos confirment notre inquiétude. Depuis le début de ce débat, nous n'arrivons pas à obtenir le texte intégral et original de cette fameuse lettre d'intention, alors que les membres de l'Assemblée ont le droit d'en être informés pour pouvoir se prononcer en toute connaissance de cause. Et l'inquiétude que nous éprouvons à ce sujet a été encore aggravée par vos déclarations sur la négociation avec Mitsubishi. En répondant à nos questions, vous avez en effet précisé qu'il ne s'agissait pas seulement d'accords techniques, mais que d'autres accords étaient en cours de discussion. Bien sûr, vous avez affirmé que rien n'avait été conclu. Il reste que des négociations ont lieu. Sur quels accords portent-elles ? Nous savons, nous, qu'ils seront néfastes pour les travailleurs et pour l'avenir même de Renault.

Monsieur Chavanes, permettez-moi de vous dire que le groupe communiste ne pratique pas l'obstruction.

**M. Georges Chavanes.** Six heures de discours !



**M. Roger Gouhier.** Il défend, avec de nombreux arguments, il est vrai, son point de vue. Mais quand il s'exprime à cette tribune, il est aussi le reflet de ce que pensent beaucoup de travailleurs de la Régie Renault et beaucoup de Français. Si défendre Renault, si demander que cette entreprise nationale reste entièrement nationale, si agir pour qu'elle demeure le pilier de notre économie et de notre industrie, c'est être archaïque, eh bien nous le sommes, mais nous le sommes dans l'intérêt de la France, et ce n'est pas être archaïque que de défendre l'intérêt de la France !

Lors de votre audition devant la commission de la production et des échanges, monsieur le ministre, vous avez précisé que « l'accord conclu entre Renault et Volvo rendait impossible le maintien du statut actuel de Renault dans la mesure où l'expérience industrielle montre qu'il est indispensable d'ancrer ce type d'accord sur des échanges de participations qui rendent plus difficile toute rupture ou trahison ; si le projet de loi était rejeté, il n'y aurait plus d'accord avec Volvo et cela interdirait même à Renault de conclure quelque accord que ce soit avec quiconque ».

Faut-il rappeler que la Régie nationale coopère déjà avec Volvo depuis le début des années 60, sans que pour autant son statut soit un obstacle à cette coopération ? La coopération, nous y sommes pour notre part totalement favorables, et nous n'avons d'ailleurs jamais cessé de la proposer : coopération franco-française et coopération internationale. Nous avons soutenu des accords de coopération que Renault a conclus et qui ont été favorables aux salariés, à l'entreprise elle-même, à l'industrie automobile française et à toutes les activités nationales de production qui y sont liées.

Le statut de Renault, que vous voulez faire voler en éclats, a conféré à la Régie la garantie nationale. Il a ainsi favorisé des coopérations avantageuses et il lui a permis de conquérir la place, l'audience, l'autorité qui demeurent les siennes malgré tous les coups qui lui ont été portés. D'ailleurs, vous confirmez vous-même qu'il y a eu « un redressement spectaculaire illustré par les résultats de 1989 ».

Il y a de bons exemples de coopération, comme avec Chausson pour les véhicules utilitaires, comme avec Matra pour l'Espace, comme l'accord Renault-Peugeot avec participation de l'Etat pour l'étude d'un moteur propre qui, installé sur une large gamme de véhicules, autorisera de grands succès commerciaux. Et il existe encore bon nombre d'autres possibilités de coopérations avantageuses.

M. Bachy a cité des accords de coopération qui marchent bien. Bien sûr, Airbus, cela marche ; Ariane, cela marche. Mais, que je sache, l'Aérospatiale n'a pas été livrée au privé. Il n'y a donc pas besoin de transformer le statut de Renault pour favoriser de bons accords de coopération.

Est-ce d'ailleurs l'objet de l'accord Renault-Volvo ? Non. Car Volvo étant maître d'œuvre, deviendra rapidement le principal investisseur et donc le décideur. C'est d'ailleurs Volvo qui est coté en bourse. C'est Volvo qui fera entrer, dans le mariage que vous avez évoqué, des concubins puissants qui chasseront l'époux Renault.

Votre projet veut faire disparaître le statut de régie nationale au profit d'une société anonyme et, du même coup, privatiser 25 p. 100 du capital. Il s'agit donc bien d'un accord de capitulation, et les travailleurs de la Régie ont bien raison de dire : « Renault n'est pas à vendre ! ».

Autre prétexte invoqué, il serait question, selon vous, « de renforcer la capacité de l'entreprise, ses emplois, et de résister à la concurrence sur le marché européen ». Là encore, les réalités contredisent d'emblée ces affirmations. L'accord improprement appelé « accord à vivre » est proposé aux salariés par M. Lévy au moment même où l'on prévoit la fermeture de Billancourt, où l'on introduit la flexibilité et la précarité, où l'on réduit de plus en plus les effectifs. La vérité, c'est que l'on va vers la suppression des quotas d'importation et que la force de l'industrie automobile japonaise lui permettra d'écouler sa production dans notre pays.

« Cet accord renforcera l'automobile française », avez-vous ajouté. Ce n'est pas vers ces coopérations franco-françaises que nous vous proposons de développer que l'on s'oriente, mais vers une guerre acharnée qui, à terme, menacera toute l'industrie automobile de notre pays et toutes les activités qui y sont liées. C'est ainsi que les grosses cylindrées de Volvo vont être des concurrentes redoutables pour celles de P.S.A.

Vos propos rassurants, monsieur le ministre, ne peuvent masquer la très grave responsabilité que vous et votre gouvernement vous apprêtez à prendre en livrant de façon délibérée

aux affairistes, aux marchés financiers, la totalité de notre industrie nationale, car sinon pourquoi modifier le statut de régie nationale ?

C'est grâce à l'ordonnance de 1945 que Renault est devenu en trente ans un groupe de dimension internationale. Pour y parvenir, la marque a utilisé un atout fondamental : la diversification des activités et la construction d'une véritable « filière auto ».

Renault, c'est d'abord et prioritairement la voiture populaire, avec le lancement de la 4 CV à la Libération sur le site de Billancourt, mais c'est aussi très vite les biens d'équipement et le machinisme agricole.

C'est l'innovation technologique dans tous les domaines qui caractérise cette période. En voulez-vous quelques exemples ? Dans l'automobile, c'est le passage rapide à la traction avant, les équipements intérieurs à commande électrique, le moteur turbo grand public, les moteurs économes en énergie. Dans les biens d'équipement, ce sont les premiers transferts, puis la robotique industrielle avec les robots de soudure et de manutention. Dans le poids lourd, ce sont les moteurs alliant puissance et économie, la technologie du turbo, une nouvelle pompe à injection, les autobus articulés, le véhicule expérimental Virage. Dans le machinisme agricole ce sont les tracteurs avec ponts et cabines montés sur suspension.

Cette maîtrise industrielle et technologique qui a caractérisé le développement de Renault à partir de 1945 a eu un effet d'entraînement pour le développement de coopérations nationales et internationales mutuellement avantageuses pour les divers partenaires. Renault, au cours de cette période, est devenu le premier exportateur français.

L'accomplissement des missions industrielles de Renault a été rendu possible - nous ne l'oublions pas - grâce à la mise en œuvre d'une politique sociale avancée, politique sociale qui ne doit rien à la volonté des gouvernements de ce pays, mais qui a été arrachée par les luttes des travailleurs de la Régie. Ces luttes ont permis de grandes conquêtes sociales qui ont bénéficié par la suite à d'autres entreprises et secteurs d'activité. Leurs résultats ont été largement évoqués par Georges Hage et Jacques Brunhes. Ils ont eu raison de le faire, car le groupe Renault ne serait pas devenu ce qu'il était encore au début des années 70 sans cette grande politique sociale. C'est bien en valorisant son potentiel humain grâce à des conquêtes sociales associées à une diversification industrielle poussée que Renault est devenu en trente ans un des fleurons de l'industrie française.

C'est cela que vous voulez casser aujourd'hui au nom des impératifs de l'Europe du capital, monsieur le ministre, mais vous n'osez pas l'avouer.

MM. Chirac et Madelin s'y étaient déjà essayés en 1987, mais ils avaient dû, devant la lutte des « Renault », retirer leur projet. D'ailleurs, M. Madelin applaudit à votre texte, même s'il pense qu'il faut aller plus loin dans la privatisation. On a les supporters que l'on mérite, n'est-ce pas ?

Et les commis de votre politique ont des lettres de noblesse. C'est ainsi que le comité stratégique commun Renault-Volvo qui a été mis en place a pour homme-pivot M. de Bouteiller. Le même M. de Bouteiller qui était conseiller de M. Madelin de 1986 à 1988 et qui a donc travaillé sur le sinistre projet Chirac-Madelin de 1987 que leurs auteurs avaient dû retirer. Il a représenté le gouvernement de l'époque au conseil d'administration de la Régie jusqu'en 1988. Ensuite, il a été embauché à la Régie à un poste qui se trouve sous la responsabilité du directeur financier du groupe, lui-même ancien chef de cabinet de M. Fabius. Aujourd'hui M. de Bouteiller dirige le comité commun Renault-Volvo, et la boucle est bouclée. Après cela, on voit mal comment M. Madelin et toute la droite ne seraient pas d'accord avec votre projet de loi, même s'ils pensent, je le répète, que vous devriez aller plus loin.

Votre objectif est clair. Il est de soumettre Renault à la stricte logique de la rentabilité financière et de l'offrir ainsi aux appétits des capitaux privés, y compris étrangers.

Dans cette optique, Renault est appelé à devenir un constructeur de seconde zone dont le rôle sera bien vite réduit à une simple fonction d'assemblage. D'ailleurs, les stratégies mises en œuvre depuis la fin des années 70 ont déjà préparé le terrain. Faut-il rappeler que toute cette politique découle de l'application du rapport Dalle qui avait été rédigé à la demande du Président de la République ?



Votre stratégie est suicidaire pour la France, et je pèse mes mots. Elle facilite la pénétration étrangère que vous dites vouloir empêcher mais qui atteint déjà 40 p. 100 dans l'automobile. Et ce que vous avez annoncé aujourd'hui nous inquiète encore plus.

Votre stratégie est dramatique pour l'emploi et elle aggrave la dépendance économique de notre pays.

Votre projet met en place les bases juridiques de la privatisation de Renault. La concrétisation de l'accord avec Volvo, en autorisant le transfert sous forme d'actions de 25 p. 100 du capital à la firme suédoise, va dans ce sens. Cela veut dire en clair non seulement que le statut de la Régie disparaît au profit du statut de société anonyme, mais aussi que 25 p. 100 de son capital est privatisé, 45 p. 100 pour R.V.I.

Et c'est la porte ouverte pour aller encore plus loin. Toutes les dépêches d'agence nous le prouvent car, derrière ces dépêches, il y a une réalité. Comme le précisait à juste titre le journal *Les Echos*, « en limitant l'ouverture du capital aux 25 p. 100 de Volvo, le Gouvernement s'oblige à revenir dans quelques années devant le Parlement afin d'élargir l'alliance à un troisième larron ».

Nous y voilà ! Cette loi, si elle passe, ne pourra que favoriser les abandons ou les transferts de production hors de notre pays.

Mais pour en arriver là, pour que ce mauvais coup puisse se faire, il est nécessaire d'abroger le statut de la Régie, en particulier le titre II de l'ordonnance de 1945 qui, justement, précise les missions de l'entreprise nationale. Votre article 6 est clair de ce point de vue et il ressemble comme un frère à celui proposé en son temps par MM. Chirac et Madelin.

Et ne venez pas nous dire, comme il est stipulé dans l'exposé des motifs, que ce « projet de loi s'inscrit dans le cadre d'une politique ambitieuse de développement du secteur public, qui donne à celui-ci et à l'ensemble de l'industrie française les moyens d'assurer leur compétitivité à l'horizon 1993 ». C'est du contraire qu'il est question.

Pourtant, il est possible d'ouvrir une autre perspective pour Renault. Une autre stratégie est possible. Elle est même indispensable pour répondre aux besoins de la France et reconquérir les positions perdues.

Pour cela, il faut impérativement revenir à l'esprit de l'ordonnance de 1945. Ce n'est pas de trop de nationalisation que souffre Renault mais de l'inverse. Il faut plus de nationalisation, ce qui signifie plus de démocratie et de missions conformes à l'intérêt national.

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

D'abord, reconquérir le marché national est l'objectif déterminant pour poursuivre le redressement de Renault. On ne peut se satisfaire d'une couverture de 29 p. 100, alors que Renault occupait, ces dernières années encore, 40 p. 100 de ce marché.

Il est vrai que Renault a accompli, ces dernières années, un redressement spectaculaire et les atouts ne manquent pas pour le poursuivre. Il existe une gamme de produits performants qu'il faut utiliser au maximum pour aller plus loin, y compris avec des innovations.

Cependant, Renault ne couvre que partiellement un segment de gamme, celui du véhicule populaire laissé à la merci des étrangers, Fiat en particulier.

**M. Alain Madelin.** La Trabant !

**M. Roger Gouhier.** La vaillante 4 L ne couvre que très partiellement ce secteur.

Il est donc indispensable de promouvoir un petit véhicule de ce type pour la France et la C.G.T. a formulé des propositions précises dans ce domaine avec le projet Neutral. Dans les cartons de Renault se trouve également la X 06.

Aujourd'hui, Renault a besoin d'une véritable politique de groupe, le contraire du rabougrissement. Elle est le seul moyen de reconquérir de la valeur ajoutée, de créer des emplois industriels, de contribuer au redressement du commerce extérieur français, de développer de nouvelles technologies, en résumé, de contribuer au développement de la France.

Pour cela, nous disposons de points d'appui non négligeables que vous connaissez bien avec Renault automation, R.V.I., Renault agriculture, Renault entreprises industrielles.

Ce développement doit s'accompagner d'une coopération de grande envergure entre Renault et Peugeot ainsi qu'avec les équipementiers français, ce qui est possible.

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

Une autre utilisation des ressources doit être mise en œuvre pour la création de richesses nouvelles dans l'entreprise, pour les productions et pour l'emploi. Il faut que les prêts des banques soient affectés à des investissements efficaces en France. Les dotations de l'Etat ne doivent pas servir à financer des suppressions d'emploi ou des opérations financières à l'étranger. Les institutions, comme les compagnies d'assurances qui disposent de ressources importantes, peuvent servir à donner de la vitalité à Renault.

Il est indispensable que cette utilisation nouvelle des ressources soit opérée sous le contrôle strict des travailleurs. Dans ce but, les prérogatives des comités d'établissement et du comité de groupe doivent être appliquées et renforcées.

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

Enfin, il ne peut y avoir de redressement sans politique sociale d'avant-garde. Il est nécessaire pour Renault d'avoir des salariés à l'emploi stable bénéficiant d'une formation permanente et dont le pouvoir d'achat s'améliore, au lieu de régresser comme c'est le cas actuellement. Et ce n'est pas le mal nommé « Accord à vivre » de M. Lévy qui peut permettre d'aller dans ce sens.

Il convient de revenir à un bon accord d'entreprise préservant et améliorant de façon sensible l'emploi, le pouvoir d'achat et les conditions de travail des salariés. A cet égard, comment ne pas évoquer rapidement la situation scandaleuse faite aux Dix de Renault après la honteuse loi d'amnistie votée ici-même et que seul le groupe communiste a rejetée ! Ils ne sont toujours pas réintégrés ! Il faut, monsieur le ministre, prendre les dispositions nécessaires pour qu'ils le soient le plus rapidement possible.

Ainsi que je l'ai montré, Renault dispose d'atouts pour continuer son redressement : des hommes, un savoir-faire important, des moyens techniques, la maîtrise de technologies de pointe, un réseau commercial et de bons produits qui en font encore l'un des premiers groupes industriels français. Mais il convient d'enrayer la spirale du déclin développée par la direction et par les gouvernements successifs.

Les salariés de Renault, toutes catégories confondues, sont le moteur du redressement. Ils ont su, par le passé, faire de Renault un grand groupe. Ils peuvent aujourd'hui, par leurs luttes, avec le soutien des utilisateurs de la marque et de l'ensemble des Français attachés à notre potentiel industriel, inverser le cours actuel des choses. Les députés communistes assurent les uns et les autres de leur soutien résolu dans ce combat qui, aujourd'hui comme hier, comme en 1945, est celui de l'intérêt national.

Votre projet de loi est néfaste pour l'entreprise, pour l'économie nationale, pour l'industrie automobile française, pour la France. Nous vous demandons encore, monsieur le ministre, de le retirer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Griotteray.

**M. Alain Griotteray.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'atmosphère de suspicion qui a entouré le début du débat et la façon dont il se déroule pourraient conduire l'opposition à se contenter d'ironiser et de constater que son précédent projet de 1987 était bon, puisque, de l'aveu même des socialistes aujourd'hui, on revient à un projet similaire.

Au-delà de ce constat, une réflexion s'impose : on n'échappe pas à une évidence aussi forte que celle de la privatisation. Après avoir inscrit dans le marbre le rejet définitif de la privatisation, le Président de la République et M. Rocard revendiquent, au nom du pragmatisme, la trans-



formation de la Régie en société anonyme pour ouvrir son capital non pas à des souscripteurs français, non pas à ses propres salariés, mais à un groupe étranger.

En réalité, l'opération serait banale, serait classique, s'il ne s'agissait pas de Renault. En effet, elle concrétise un accord industriel reposant sur un échange de participations croisées. Honda et Rover viennent d'annoncer une initiative de cette nature. L'affaire d'aujourd'hui serait donc naturelle, s'il n'y avait eu l'attitude socialiste de 1986 à 1988 et cette commission d'enquête à laquelle j'ai participé. J'y ai entendu tant de choses sur les conditions d'évaluation, de cession, de création de noyaux durs, sur le contrôle des participations étrangères, toutes questions que je me pose aujourd'hui !

Le Gouvernement a choisi, en toute liberté, pour le principal groupe industriel nationalisé un noyau dur que l'on qualifiera de monocomposé. Il offre ainsi à un groupe étranger 25 p. 100 du capital de la maison-mère. Or la loi de privatisation de 1986, toujours en vigueur, précisait qu'il était, par principe, impossible de céder à des intérêts étrangers plus de 20 p. 100 du capital d'une entreprise française. Cette limite pouvait d'ailleurs être encore abaissée par arrêté du ministre de l'économie dès lors que la sauvegarde de l'intérêt national l'exigeait.

C'est cette disposition qui avait amené le Président de la République à accepter de signer les ordonnances qui énonçaient ces règles très protectrices, au motif d'un risque de bradage du secteur public concurrentiel à la finance internationale, selon les termes utilisés à l'époque par les adversaires de la loi de privatisation.

Cela me conduit à vous poser une première question, monsieur le ministre : par qui et comment a été décidée l'évaluation de la participation cédée ? Une commission d'enquête du même genre que celle que j'évoquais à l'instant s'intéressera peut-être un jour à cette question, comme à l'étonnante négociation d'U.T.A. Est-on passé devant la commission d'évaluation des entreprises publiques, présidée par Mme Chassagne ? Si tel est le cas, comme je l'imagine, il faut nous en communiquer les conclusions. On ne peut, en effet, se contenter d'ironiser sur l'incohérence de la démarche socialiste, fût-elle dorénavant revêtue de l'habit de lumière de l'économie mixte.

La logique de la privatisation s'impose partout, y compris dans des pays à gouvernement socialiste, comme l'Espagne. Il est vrai que, là-bas, les nationalisations étaient marquées du sceau du franquisme.

Le Gouvernement français, lui, continue à délivrer au monde un message sur les vertus de la nationalisation vantant l'ingérence étatique dans les processus mêmes de production et de distribution des richesses. En réalité, c'est un capitalisme d'Etat que le Gouvernement est en train de mettre en place. Inexorablement, il renforce et étend, sous nos yeux, le pôle public et parapublic.

De nouveaux monopoles naissent. Ainsi celui qui vient de s'arroger Air France grâce à l'acquisition d'U.T.A. et à la filialisation d'Air Inter. Grâce à la vente consentie par M. Seydoux, ce contrôle étatique s'est hissé au niveau de la quasi totalité du trafic charter sous pavillon national. Cela ne contribuera pas à démocratiser l'accès au transport aérien qui, partout ailleurs dans le monde, n'a résulté que de la seule concurrence sur les prix.

Belle affaire, en effet, que de donner à la Régie le statut de société anonyme de la loi de 1966, sans en tirer d'autres conséquences, pour la vie même de l'entreprise, que la conclusion d'un accord ponctuel et la volonté de détourner quelque peu l'attention de la Commission de Bruxelles.

Je n'ai pas de sympathie particulière pour cette technocratie mais chacun sait qu'elle a reçu la mission de veiller à la bonne application du fameux traité de Rome dont tout le monde se réclame et dont les caractéristiques essentielles reposent sur des principes libéraux, n'en déplaise aux tenants d'une prétendue économie mixte à la française.

Le texte présenté aujourd'hui révèle les contraintes auxquelles restent inutilement soumis des pans entiers de notre économie. Parce que Renault est une forteresse juridique exorbitante du droit commun, il est nécessaire de venir devant le Parlement pour entériner un simple partenariat industriel dont personne ne conteste *a priori* le bien-fondé.

Dans le même temps, les dirigeants de Volvo, eux, sont tenus à d'autres obligations : informer et consulter leurs actionnaires, c'est-à-dire des groupes financiers, certes, mais

aussi 150 000 petits porteurs, ce qui correspondrait à un million d'actionnaires individuels chez nous, proportionnellement aux populations respectives des deux pays.

Cette opposition des situations traduit bien le paradoxe français et son absurdité.

Le Parlement se voit demander de ratifier un acte de nature purement économique relevant du droit commercial. Pour autant, on ne lui demande jamais de contrôler et, éventuellement, de sanctionner les directions des entreprises nationalisées. Ce pouvoir demeure une prérogative régaliennne dont l'exécution quasi secrète relève de cabinets ministériels et, pour finir, de quelques très hauts fonctionnaires de la direction du Trésor, peut-être même de collaborateurs du Président de la République.

Dans ces conditions, qui peut encore croire à la fiction selon laquelle l'entreprise nationalisée appartiendrait à la communauté nationale, chaque français étant, en quelque sorte, un actionnaire ?

En réalité c'est l'Etat qui est actionnaire, c'est une structure politico-administrative qui ne reçoit ni mandat spécial ni même délégation générale de la collectivité qui dirige l'entreprise. Par tradition, la pensée socialiste se méfie du marché. Elle est donc incapable d'appréhender la complexité des mécanismes économiques.

**M. Jean-Paul Bachy.** Allons donc !

**M. Alain Griotteray.** Cette semi-cécité débouche sur une défiance envers l'individu, envers le salarié. A cet égard, le cas Renault est exemplaire.

Votre projet, monsieur le ministre, refuse d'offrir aux salariés de l'entreprise une participation décente à son capital. La détention d'actions n'y est coriègue qu'entre les mains de l'Etat et du partenaire qu'il s'est arbitrairement choisi. J'aimerais que l'on m'explique en quoi le droit de devenir actionnaire de l'entité qui vous emploie serait en France, chez Renault, un principe malsain.

Entre 1986 et 1988, ce droit avait été largement ouvert. La réponse des salariés fut massivement positive. Elle ne reposait pas sur un attrait spéculatif, mais sur le désir d'être associé à la propriété de l'entreprise dans laquelle on travaille.

Pourquoi refuser de mettre en bourse une fraction du capital de Renault ? C'est s'avouer incapable de garantir le devenir de ses résultats industriels et financiers. C'est aussi et surtout parce qu'une société cotée n'aurait pu se satisfaire, pendant près de dix années, du rachat aventureux d'American Motors.

Durant toute cette période, la direction de Renault n'a jamais été à même de définir une stratégie intelligible pour sa filiale américaine. A l'évidence, la tutelle, sous tous les gouvernements successifs, s'est révélée incapable de lui inspirer d'autres orientations. C'est, en effet, le régime néfaste des ordres et des contre-ordres qui a dominé à ce niveau, sans que l'on ne connaisse jamais l'ensemble des pertes supportées dans cette affaire et les retards de modernisation qui en ont inévitablement résulté.

Les déconvenues américaines du groupe nous amènent à vous interroger sur l'avenir de la filiale Mack dont les résultats restent inquiétants. En pénétrant à hauteur de 45 p. 100 dans le capital de Renault véhicules industriels, Volvo s'implique-t-il réellement dans le redressement industriel et financier de Mack ? Inversement, ne risque-t-on pas de compliquer un peu plus un dossier délicat par le jeu de la concurrence sur le marché nord-américain entre des gammes relevant toujours de Renault véhicules industriels, d'une part, et de Volvo, d'autre part ?

Il est des salariés, en France, qui aimeraient connaître, dès à présent, vos réponses à ces questions. Leur emploi en dépend.

Une autre question reste sans réponse, celle de l'avenir des bons de souscription d'actions, les O.B.S.A., détenus, sur ordre, par les deux plus grandes banques françaises, la B.N.P. et le Crédit Lyonnais.

Ces établissements vont-ils convertir ces titres en actions, comme cela était prévu lorsque l'on avait fait appel à eux et à la Société générale pour apporter au total 1,2 milliard de francs d'argent frais à Renault véhicules industriels qui se trouvait alors, vous vous en souvenez, au bord du dépôt de bilan ? Ou bien Renault va-t-il, une fois de plus, devoir payer



cher le désengagement d'un montage financier en tout état de cause contradictoire avec le processus de rapprochement aujourd'hui envisagé ?

Comparons un instant cette situation avec ce qui se passe outre-Rhin où, en 1984, le gouvernement de Bonn a décidé le désengagement progressif des intérêts de l'Etat fédéral du capital de V.A.G., Audi, Volkswagen. Cela n'a pas pour autant ivré le groupe V.A.G. aux ambitions des prédateurs internationaux, V.A.G. n'est pas plus « opéable » aujourd'hui qu'il ne l'était dans le passé. L'opération a consisté à redistribuer l'essentiel du capital entre de grands pôles d'investissement, tous allemands, qui garantissent dorénavant l'avenir financier du groupe.

La théorie de l'économie mixte n'est que la traduction idéologique d'une incapacité à concevoir clairement les positions respectives du marché concurrentiel et du véritable secteur public dont l'utilité ne peut être contestée lorsqu'il gère un service public.

La pénombre qui entoure votre projet le condamne. Sous couvert d'un accord dont la conclusion serait seulement justifiée par le souci de renforcer le potentiel industriel et commercial de Renault, vous cherchez, en fait, à obtenir un quitus, une approbation, un consensus sur une gestion de l'économie mixte.

Nous avons la une nouvelle illustration de la politique du Gouvernement qui consiste à ne jamais traiter un problème dans la clarté. De toutes façons, il ne traite toujours qu'un seul de ses aspects. Lorsqu'il n'a pas la réponse à une question, il invente une autre question.

Nous ne pouvons évidemment pas nous associer à un tel comportement. Certains de mes amis s'abstiendront, d'autres voteront contre votre projet ; je serai de ceux-là. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Josèphe Sublet.

**Mme Marie-Josèphe Sublet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les motifs de l'accord de coopération industrielle avec échange croisé de participations entre Renault et Volvo ont été clairement exprimés.

L'économie nationale doit s'adapter pour apporter des réponses offensives aux défis du marché mondial. Pour être compétitif, il faut résister à l'âpreté de la concurrence internationale, en réalisant des économies d'échelle. L'endettement actuel de Renault ne permet pas au groupe, en dépit d'excellents résultats en 1988 et 1989, de disposer, seul, du financement nécessaire, pour se mettre au niveau des leaders mondiaux. L'excellente situation financière de Volvo, sa réputation en matière sociale et sa situation hors de la Communauté européenne, en font un partenaire très intéressant.

Le rapprochement de toutes ces données fait apparaître la complémentarité Renault-Volvo comme très forte. L'accord renforce leurs positions respectives et leurs chances sur l'échiquier international. C'est pourquoi nous approuvons l'accord et le projet de loi qui permettra sa signature.

Du fait de l'habitude de collaboration ancienne des rumeurs de fiançailles apparaissaient périodiquement dans la presse, sans jamais aboutir à un mariage. L'échec des négociations antérieures a conduit à reprendre celles-ci sur des bases entièrement différentes et assez originales.

L'échange croisé d'actions à hauteur de 25 p. 100 du capital de Renault, donc pour une proportion importante de celui-ci, mais cependant loin de la majorité absolue signifie, d'une part, que tout retour en arrière sur le principe d'une alliance étroite devient impossible ; d'autre part, que chaque partie conserve son identité et ses atouts, pour négocier de façon progressive les conditions d'application de l'accord.

En d'autres termes, les formules habituelles des accords de coordination, qui n'engagent guère, et de fusion, qui engagent totalement avec disparition de l'un des partenaires, ont été exclues au profit d'une formule qui oblige à une coopération poussée et définitive, dont les modalités restent à préciser.

Dans l'immédiat, l'accord implique le changement du statut juridique de Renault, qu'il ne faut pas confondre avec le statut social des salariés. Le statut juridique actuel est transformé en statut de société anonyme contrôlée à

75 p. 100 par l'Etat avec 25 p. 100 pour Volvo. L'Etat reste actionnaire largement majoritaire, il ne s'agit donc pas d'une privatisation.

Loin de constituer un abandon, cet accord conforte le patrimoine national et l'activité automobile et poids lourds en France. Il fait, de l'ensemble, le leader européen du véhicule et le leader mondial du poids lourd.

Renault, qui a déjà su réaliser un redressement spectaculaire avec la participation de l'Etat actionnaire - rappelons que l'Etat actionnaire a doté Renault en capital de plus de 8 milliards de francs depuis 1981, qui ont servi entre autres au sauvetage de R.V.I. - ne pouvait laisser passer cette opportunité.

Monsieur le ministre, concernant R.V.I., qui me préoccupe très directement, j'aimerais avoir la confirmation que la société anonyme actuelle restera filiale, détenue à 55 p. 100 par la Régie.

De plus, les sommes apportées à R.V.I. par les banques seraient, nous dit-on, rachetées par la Régie Renault ce qui constituerait la preuve que celle-ci restera bien majoritaire dans R.V.I. ? Mais le taux de 55 p. 100 ne risque-t-il pas d'être revu à la baisse par la suite ? Monsieur le ministre, pouvez-vous me donner des assurances dans ce domaine ?

J'ai bien conscience de déborder l'objet du projet de loi proprement dit et de vous interroger sur le contenu d'un accord entre industriels, mais nous avons bien compris que la loi est indispensable pour que l'accord devienne effectif, ce qui nous donne une responsabilité dans les conséquences de l'accord.

Je poursuivrai donc en vous faisant part des préoccupations des travailleurs de R.V.I. de Vénissieux et de Saint-Priest dans le département du Rhône.

Leurs interrogations portent sur les conséquences de l'accord, en particulier sur les sites de montages des camions et des bus, sur une éventuelle gamme commune, sur l'activité « moteurs », sur l'avenir des sites de recherche.

La coopération dans les études devrait entraîner un effort de recherche considérablement renforcé, car il s'agira de répondre aux impératifs de lutte contre les pollutions dues aux véhicules - bruit, échappement de gaz - qui fait l'objet d'une réglementation européenne, à juste titre, de plus en plus exigeante. Il s'agira également d'accélérer l'effort de recherche pour répondre aux défis technologiques : informatique et électronique de bord, céramiques, matériaux plastiques. Autre défi d'avenir : créer une gamme de produits adaptés aux pays en voie de développement.

Il est donc impératif que le savoir-faire, les capacités d'étude et de recherche de chacune des deux sociétés soient renforcés par le parti-pris de coopération. Tel est le vœu, monsieur le ministre, de ceux qui veulent continuer à travailler dans une entreprise participant au développement économique du pays et de la région Rhône-Alpes, de ceux qui veulent apporter leur part à la réussite de l'accord.

Cet accord intervient à un moment où R.V.I., grâce aux restructurations passées, aux apports financiers de l'Etat et aux efforts des travailleurs, a conforté sa position et retrouvé son équilibre. La situation est donc favorable pour que l'effet de taille, les synergies, et les complémentarités renforcent les chances des deux constructeurs.

Que les sites soient confortés, l'emploi développé, l'effort de recherche amplifié, l'identité de R.V.I. préservée dans un réseau commercial considérablement étendu, voilà ce que les salariés de Renault, ceux de R.V.I., attendent de l'accord, avec de nouvelles avancées sociales dans les domaines des rémunérations, des relations humaines dans l'entreprise, des droits des travailleurs.

Dans ces domaines, Volvo a une bonne réputation et les syndicalistes français ont fait remarquer que les syndicats de Volvo ont été informés du déroulement des discussions tout au long de la négociation avec Renault. Cela n'est pas pour nous surprendre, puisque le système suédois est marqué par la prééminence de la négociation entre partenaires sur un plan d'égalité.

Les dispositions du droit suédois, relatives à la participation aux décisions, méritent d'être signalées. Elles ont pour but de garantir le droit des syndicats à la négociation et à l'influence à différents niveaux de l'entreprise en vue de sauvegarder les droits des travailleurs. L'employeur a l'obligation de se concerter avec les organisations syndicales avant de prendre toute décision importante. Si les parties ne parvien-



ment pas à s'entendre, la question est transmise aux instances centrales de concertation. En outre, les organisations syndicales ont accès à la quasi-totalité des documents existant dans l'entreprise.

Dans certains types de différends, l'interprétation donnée par les organisations syndicales prévaut sur celles des employeurs jusqu'à ce que la Cour du travail ait tranché.

Ces syndicats ont un certain droit de veto, par exemple, contre le recours à des sous-traitants.

Sans vouloir faire du système suédois un modèle idéal, je citerai encore la règle qui prévoit qu'en cas de licenciement économique on sauve les postes des salariés les plus anciens et les plus âgés, qui seraient dans l'impossibilité de trouver un emploi dans les activités nouvelles, et on oriente les jeunes, en les formant, vers les secteurs en développement.

Un autre point me paraît extrêmement positif: Volvo a depuis longtemps comme objectif d'employer systématiquement quatre femmes sur dix postes de montage, avec 25 p. 100 de personnel de moins de vingt-cinq ans et 25 p. 100 de plus de quarante-cinq ans.

Concernant l'évolution des conditions de travail, chacun a en mémoire l'ouverture, en juillet dernier, d'une usine Volvo de conception radicalement nouvelle, abandonnant le principe de la chaîne de montage pour adopter une organisation permettant à chaque équipe de construire une voiture entière du début à la fin. Cette option suppose un accent mis sur les compétences humaines dans des équipes autonomes et sur la gestion participative du personnel.

C'est une chance que l'accord se fasse avec un groupe où le système social est plus avancé que le nôtre.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que les affinités culturelles entre les deux groupes, dont vous vous êtes félicité, entraînent l'émergence d'une forte volonté de la direction et des organisations syndicales d'étudier le système social suédois pour en tirer des enseignements au bénéfice des relations sociales dans les entreprises françaises.

Bien que la Suède ne soit pas dans la Communauté européenne, ses dirigeants ont conscience qu'ils doivent prendre en compte les changements prévus pour 1993 afin d'éviter des ruptures.

Ce débat nous conduit à insister sur l'urgence de la mise en œuvre de la charte sociale adoptée le 9 décembre 1989 par le Conseil européen de Strasbourg. Déclaration solennelle de caractère politique, la charte pose un certain nombre de principes.

Il appartient aux Etats membres et aux partenaires sociaux de promouvoir l'adoption rapide des directives prévues dans le programme d'actions de la commission européenne en novembre 1989.

Il est, en outre, indispensable de renforcer la confédération européenne des syndicats, en particulier les structures concernant l'automobile.

En prolongement des lois Auroux, il faut instaurer sans délai des comités de groupes européens - Jean-Paul Bachy a insisté sur ce point - et des programmes communautaires de formation et de qualification pour les travailleurs de l'automobile.

L'automobile, facilitant les déplacements, est une source de bien-être, mais elle est aussi la cause de graves problèmes d'environnement. Pour la santé des citoyens, pour la sauvegarde de notre planète, il faut réduire rapidement la toxicité des gaz d'échappement et économiser l'énergie.

Il faut également améliorer la sécurité routière.

C'est au niveau communautaire que la recherche sur la voiture de demain, propre, fiable, sûre et économe, pourra progresser le plus rapidement.

Rappelons aussi que, par les millions d'emplois directs et indirects qu'elle génère, son étendue et l'impulsion qu'elle donne au développement de la technologie, l'industrie automobile est le plus important secteur industriel de la Communauté européenne. Il faut une législation communautaire valable pour toutes les entreprises automobiles et pour tous les pays de la Communauté, de manière à éliminer tous les éléments de distorsion de la concurrence et à améliorer la qualité de l'environnement.

Il faut une attitude extrêmement ferme des gouvernements et de la Communauté face à la menace de déstabilisation de l'industrie automobile européenne par les groupes japonais.

L'opinion publique européenne, les travailleurs au travers de leurs organisations, les responsables politiques que nous sommes, ensemble, nous devons peser dans ce sens.

Refuser toute évolution, toute adaptation est contraire aux intérêts des salariés et au développement économique.

Ce texte permet à Renault une alliance à l'échelle européenne indispensable au développement de l'industrie de la voiture et du poids lourd.

Monsieur le ministre, nous vous demandons d'user de toute votre autorité pour que le processus se poursuive sur les bases annoncées, pour que la concertation avec les organisations syndicales se développe de façon exemplaire, pour que toutes garanties soient données aux salariés concernant leurs droits et pour que l'information approfondie et la transparence des négociations soient la règle.

Cet accord industriel et financier doit aussi déboucher sur de nouvelles avancées sociales pour Renault et pour R.V.I.

Ce sont les députés qui voteront ce texte qui seront vraiment du côté des travailleurs. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** A la demande du Gouvernement, la séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-huit heures dix, est reprise à dix-huit heures vingt-cinq.)*

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

La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai eu la curiosité de relire au *Journal officiel* les quelque soixante-dix pages du compte rendu officiel des débats que nous avons eus au mois de décembre 1987 sur la « transformation de la Régie nationale des usines Renault en société anonyme. »

Je n'aurai pas la cruauté de rappeler que nos collègues socialistes avaient pris à ce moment-là des positions qui ne sont pas exactement celles que nous nous attendons à les voir prendre aujourd'hui.

L'un d'entre eux, qui est toujours membre de notre assemblée mais que je ne vois pas ici cet après-midi - je le regrette - avait même déclaré qu'il s'agissait d'un « délire freudien » provoqué par l'« obsession libérale ».

Je pense, monsieur le ministre, qu'il désire aujourd'hui voter votre texte. Il doit être saisi à nouveau d'un délire freudien puisque ce texte commence, à l'article 1<sup>er</sup>, par cette affirmation aussi péremptoire qu'étrange: « La Régie nationale des usines Renault... est une société anonyme soumise à l'ensemble des dispositions législatives applicables aux sociétés anonymes... ».

Péremptoire et étrange, disais-je. Pourquoi? Ce sera à mon tour d'évoquer Freud. Car enfin, qu'est-ce qu'une régie?

N'allons pas chercher de grands livres de droit, mais simplement le dictionnaire Robert, ouvrage très précis: « Régie: mode de gestion d'une entreprise publique, par les fonctionnaires d'une collectivité publique. » Sont cités en exemple les Tabacs et allumettes, les Poudres et salpêtres, les P. et T. Et le dictionnaire Robert de continuer: « Régie: nom courant (inexact en droit) » - ce n'est pas moi qui le dit, c'est le Robert - « de certaines entreprises nationalisées ». Exemple: « la Régie Renault ».

Alors, monsieur le ministre, pourquoi écrire cette phrase contradictoire que les traités de rhétorique - que vous fréquentez, je crois - appelleraient un oxymoron ou un paradoxe? (« Très bien! » sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.) Pourquoi nous infliger cette obscure clarté si ce n'est pour de freudiennes raisons et, en deux mots comme en cent, pour ne pas « désespérer Billancourt »?

C'est pourquoi - soucieux, je le reconnais, de répondre à des nécessités industrielles immédiates - votre texte ne va pas jusqu'au bout de sa logique, comme l'ont rappelé mes collègues tout à l'heure. Pourquoi permettre aux Suédois d'avoir des actions de Renault, mais pas aux Français? Pourquoi échanger les actions actuellement détenues par le personnel de la Régie Renault contre des certificats dépourvus de droit de vote? Pourquoi ne pas libérer totalement une entreprise

désormais performante grâce à l'intelligence, que je me plais à reconnaître, de sa direction, grâce aussi, il faut le souligner, aux efforts de son personnel ?

Votre projet, monsieur le ministre, s'il va donc dans le bon sens, ne va pas assez loin et, s'il ne mérite pas notre opposition, il ne mérite pas non plus notre approbation. C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai dans le vote sur l'ensemble. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et Union du centre.*)

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

**M. Michel Destot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons tous compris, je crois, l'importance de ce débat. Hier, le rapporteur, notre excellent collègue Gaston Rimareix, a rappelé cette importance non seulement pour l'avenir de l'entreprise Renault et de son personnel, mais aussi pour celui de notre politique industrielle concernant les grands groupes publics.

L'accord Renault-Volvo intervient, en effet, après de nombreuses opérations, au plan international, entre entreprises du secteur public industriel et groupes étrangers.

Qu'il s'agisse des accords Bull-Zenith et Sanofi-Stem ou de nombreuses opérations avec Rhône-Poulenc - mais la liste serait trop longue à citer ici, puisque plus de seize accords ont déjà été signés - dans tous les cas, la recherche d'un allié industriel complémentaire se révèle décisive pour permettre à notre pays de rester compétitif à l'échelle européenne et mondiale.

Dans le secteur de l'automobile et des poids lourds dont nous parlons aujourd'hui, une guerre impitoyable s'est engagée entre les constructeurs européens, américains et japonais. C'est, bien sûr, dans cet environnement qu'il faut situer l'accord conclu entre Renault et Volvo. Car jusqu'à ce jour, malgré un redressement commercial et financier spectaculaire, la Régie gardait une position stratégique vulnérable en restant isolée face à une concurrence japonaise toujours plus forte sur le marché européen.

Mais le Japon n'est pas seul dans la course. La Corée prévoit de multiplier ses exportations par cinq en dix ans pour atteindre 2 500 000 véhicules en l'an 2000.

Alors que le marché américain se révèle quasi sinistré, compte tenu de la pénétration des voitures japonaises, que le marché japonais reste très peu perméable et que les autres marchés sont peu solvables, le continent européen va incontestablement attirer l'intérêt des constructeurs automobiles du monde entier.

Depuis 1989, le mouvement de concentration dans le secteur a repris fortement : Ford et Jaguar, Honda et Rover, General Motors et Saab et, pour les camions, Man et Enasa, en Espagne, et Steyr, en Autriche.

Dans ces conditions, l'isolement de Renault représentait un lourd handicap dans ce qui est devenu, à l'échelle de la planète, une course à l'excellence. Après sa restructuration industrielle et son rétablissement financier, Renault se devait de penser en termes d'expansion et de stratégie internationales.

L'accord qui fait l'objet de ce projet de loi correspond pour Renault à la recherche d'un partenaire à sa mesure, c'est-à-dire qui permette une complémentarité et une réciprocité sans perte d'identité.

Ainsi, Renault devrait disposer de moyens accrus pour riposter, grâce à une stratégie offensive et volontariste, à la concurrence internationale, et notamment nipponne.

Enfin, je crois que nous devons comprendre cet accord comme le couronnement d'une entreprise de longue haleine en faveur du secteur public industriel, c'est-à-dire avec l'ambition de faire des entreprises publiques de véritables leaders mondiaux. A ce titre, en dépassant le simple cadre de l'accord Renault-Volvo, il convient de souligner que le bilan des croissances internationales de nos entreprises du secteur public est très positif depuis dix-huit mois.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, je pense, comme vous, que les moyens d'un développement important en vue de cet objectif industriel ambitieux passent par l'accord, et donc par le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui.

Mais ce qui est valable sur le plan commercial doit l'être aussi au niveau de la recherche.

On sait que les activités menées par Renault dans ce domaine sont importantes : 4,6 milliards de francs y ont été consacrés en 1988, soit plus de 2,5 p. 100 du chiffre d'affaires. Cet effort très substantiel en matière de recherche et développement a déjà permis un renouvellement de la gamme des véhicules de Renault, une amélioration des outils et du processus de production, un abaissement du seuil de rentabilité et, enfin, un accroissement de la productivité.

Ce domaine est capital et doit donc trouver sa place dans le cadre Renault-Volvo. Ainsi, chacune des deux firmes doit pouvoir développer des gammes différentes à partir d'une série de technologies, d'organes, d'achats en commun. Ainsi chacun des deux constructeurs doit pouvoir poursuivre des objectifs spécifiques, tout en bénéficiant de la synergie nouvelle permise par cet accord.

En matière de choix technologiques, les deux entreprises devraient pouvoir, grâce au travail de leurs bureaux d'études, concernant les normes par exemple, aboutir à des résultats intéressants. A mon avis, il ne faudrait pas développer le secteur recherche-développement de Renault contre celui de Volvo. Il faudrait au contraire mobiliser un certain volume de recherche global aux deux entreprises, avec des capacités en personnel suffisantes, face à la concurrence internationale, tout cela aussi bien au niveau des véhicules automobiles que des poids lourds.

Contrairement à ce qui a été dit sur certains bancs de cette assemblée, il ne faut pas exclure que les nouvelles perspectives ouvertes par cet accord contribuent à mobiliser le personnel de Renault aussi bien au plan industriel et commercial qu'au niveau social et humain. Notre contrôle parlementaire doit pouvoir également porter sur cet aspect des choses afin qu'aucun des employés de Renault ne se sente lésé.

Je voudrais à ce sujet attirer votre attention, monsieur le ministre, sur l'évolution du réseau commercial de la Régie, qui s'appuie ici sur des succursales, ailleurs sur des concessions. Vous le savez, le passage des unes et aux autres est toujours une source d'inquiétude, de préoccupation pour le personnel concerné qui voit la maison mère s'éloigner.

Nous connaissons cette situation à Grenoble, et j'ai déjà eu l'occasion de vous interpeller à ce sujet. Il importe au plus haut point que les salariés soient tenus informés de façon précise et détaillée des réorganisations qui peuvent intervenir. Des assurances doivent leur être fournies sur la solidité financière des repreneurs et, bien sûr, sur la pérennité de leur emploi. Face aux inquiétudes légitimes qui naissent à l'occasion des évolutions de stratégie industrielle ou commerciale, il faut faire preuve de volonté de dialogue et de souci de continuité dans les situations professionnelles et sociales.

Il s'agit sans doute du sujet de préoccupation le plus important, car il touche l'identité d'hommes et de femmes qui se sont battus, souvent avec ardeur, détermination et dévouement, pour leur entreprise.

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est comme cela que vous remerciez le dévouement ?

**M. Michel Destot.** L'accord Renault-Volvo doit être l'occasion de les rassurer en leur prouvant qu'il ne s'agit pas de les exclure de la logique de l'accord, mais bien au contraire de les faire participer à tous les niveaux au défi qui les attend avec leur nouveau partenaire.

Bref, monsieur le ministre, vous l'avez compris, je me félicite de cet excellent accord.

**Mme Muguette Jacquaint.** « Excellent accord ! »

**M. Michel Destot.** Je souhaite qu'il soit le symbole pour Renault et pour les entreprises publiques françaises, d'une volonté de mener une politique industrielle nouvelle pour faire de nos grands groupes publics des leaders mondiaux dans leur domaine.

En outre, dans le domaine de la recherche, il me paraît important de savoir si Renault et Volvo vont profiter de leurs structures pour accroître financièrement et humainement leurs efforts et si des dispositions communes, structurelles et stratégiques sont déjà prises en ce sens.

**Mme Muguette Jacquaint.** Supprimer 26 000 emplois, c'est accroître les capacités de Renault, à votre avis ? Expliquez-nous !



**M. Michel Destot.** Enfin, je souhaite que les hommes qui ont fait l'histoire de Renault et qui - oui ! - soutiennent largement cet accord soient bien tous impliqués dans les évolutions prévisibles.

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre...

**Mme Muguette Jacquaint.** Nous, on ne vous remercie pas !

**M. Michel Destot.** ... de bien vouloir répondre en développant ces quelques points qui, je le crois, sont très importants pour l'avenir de Renault. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guy Malandain.

**M. Guy Malandain.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ratifier le projet d'accord financier et industriel entre la Régie nationale des usines Renault et Volvo, tel est le but du texte de loi que nous discutons.

J'emploie sciemment le mot « ratifier », car c'est celui qui convient.

Pouvait-on faire autrement ? (« Oui ! » sur les bancs du groupe communiste.)

Pour la phase qui est en cours, je ne le crois pas.

Avant, oui.

Avant, c'est-à-dire au niveau de l'entreprise même, de ses salariés et de ses cadres, comme de son actionnaire.

Quel débat, à l'image de celui qui se déroule aux P.T.T. sous l'autorité de Paul Quilès, quel débat y a-t-il eu dans l'entreprise sur son avenir, sa stratégie, les perspectives qui fondent l'alliance recherchée ?

Une telle démarche, associant le Parlement aussi souvent que possible, aurait légitimé l'accord Renault-Volvo, le plaçant en conclusion d'une stratégie industrielle connue de tous, voulue et comprise par le plus grand nombre. Cela aurait peut-être évité cette impression d'une ratification de ce qui a été décidé ailleurs. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Avant de continuer à exprimer mon opinion, et afin que nul ne s'y trompe, je tiens à dire que je suis favorable à l'accord en voie de conclusion. C'est sans doute la meilleure chose qui pouvait arriver à Renault, et c'est sans doute aussi la meilleure chose qui pouvait arriver à Volvo.

**Mme Muguette Jacquaint.** Le contraire nous aurait étonnés !

**M. Guy Malandain.** Calmez-vous, ma chère collègue ! Votre groupe a déjà parlé pendant près de trois heures. Cela devrait vous suffire et vous inciter à écouter les autres orateurs dans le silence.

**M. Michel Destot.** Et ils vont encore parler deux heures !

**M. Guy Malandain.** Mais il faut exprimer, afin que nos concitoyens, non seulement comprennent ce que nous faisons mais adhèrent à cette démarche, au moins deux vérités.

La modification des statuts de la Régie est, de notre part, un changement d'attitude politique. Et cela ne me gêne pas de le dire. Je précise en même temps que nous tenons trop à l'avenir de Renault pour ne pas agir dans l'intérêt de l'entreprise avant toute autre considération. Ce changement est d'autant plus symbolique que nous ouvrons le capital à des capitaux privés, mais aussi à des capitaux étrangers et non communautaires.

Soyons aussi francs que responsables : c'est une petite révolution culturelle. (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Jean-Claude Lefort.** C'est le retour au libéralisme flamboyant ! Ce n'est pas une révolution culturelle !

**M. Guy Malandain.** Je tiens donc à ce que nous soyons bien compris, monsieur le ministre.

Je ne me soucie pas d'être compris par ceux qui, par principe, sont opposés à toute évolution économique, ou par ceux dont l'obsession est de vendre le patrimoine national. Non, je me soucie de l'être par ceux qui considèrent que Renault appartient à l'histoire culturelle, économique et sociale de la France, bref qui considèrent que Renault, plus que toute autre entreprise, appartient au peuple et à la nation.

Symbole, me direz-vous, voire sentiment ? Sans doute. Mais que vaudrait une société mécaniste et rationnelle, dépourvue d'enthousiasme, de passion et d'attachement ? En tout cas elle ne serait pas la nôtre.

Pour être compris, donc, il faut réaffirmer que l'accord Renault-Volvo n'a de sens que dans le cadre d'une politique industrielle voulue par le Gouvernement et par nous-mêmes pour les entreprises nationales. Ces entreprises, si elles veulent survivre, se développer, être avec les grandes entreprises privées les témoins de la capacité industrielle de la France, doivent pouvoir non seulement être concurrentielles mais être les meilleures. Les meilleures sur le plan économique et sur le plan social : j'y reviendrai.

On comprend bien, si l'on porte en soi cette ambition, la nécessité d'alliances industrielles pour Renault face à des concurrents européens et mondiaux. Multiplier les marchés, diminuer les coûts d'études et de fabrication est désormais un impératif de survie pour l'automobile. Or la chance de cet accord réside dans la réputation fondée de deux groupes qui s'unissent. Qui conteste que nos amis suédois ont su donner à leur production automobile, à travers le monde, une image de marque prestigieuse, basée sur la qualité et la sécurité ? Qui conteste que la production de Renault - et les résultats de l'entreprise le prouvent - est désormais excellente ? L'association des deux constructeurs ne peut qu'amplifier ce constat.

**Mme Muguette Jacquaint.** Si la situation est excellente, pourquoi changer le statut de Renault ?

**M. Guy Malandain.** C'est donc bien dans le cadre du concept d'économie mixte et dans celui de l'avenir international de Renault que cet accord prend toute sa dimension. Il ne s'agit pas de chercher de l'argent frais, comme l'on dit, mais bien d'une stratégie industrielle destinée à développer le patrimoine économique national.

Cette stratégie bouscule notre schéma de pensée ? Soit. Elle fait appel à notre raison plus qu'à notre sentiment ? Soit. Mais je crois qu'elle est juste.

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est un schéma de pensée à jeter aux orties !

**M. le président.** Madame Jacquaint, vous aurez la parole tout à l'heure pour défendre la motion de renvoi en commission. Vous aurez largement le temps de vous exprimer, et je crois d'ailleurs que vous le prendrez. Alors, laissez parler l'orateur !

**Mme Muguette Jacquaint.** Je permettrai à M. Malandain de m'interrompre !

**M. le président.** Ça ne sera pas vous qui le permettrez, mais la présidence !

**M. Alain Calmat.** Vous ne demandez même pas la permission d'interrompre l'orateur, madame Jacquaint !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Malandain.

**M. Guy Malandain.** Il n'est pas possible d'échapper au rappel suivant : nous tenons à Renault, entreprise nationale, comme à une page de notre histoire collective. Toutes les précautions doivent donc être minutieusement prises pour garantir l'appartenance et le contrôle national de l'entreprise.

Tous ceux qui s'intéressent à l'histoire économique et sociale autrement qu'à travers les bilans financiers savent la place de la Régie dans l'histoire du syndicalisme et dans l'histoire du mouvement ouvrier. La société démocratique et à haut niveau social édiflée par les socialistes suédois s'est aussi imprimée dans la vie des salariés de Volvo.

**M. Jean-Claude Lefort.** Volvo n'est pas nationalisé !

**M. Guy Malandain.** L'addition et la complémentarité devraient faire évoluer positivement la politique sociale et syndicale du nouveau groupe industriel.

Le Gouvernement ne pourra pas rester « inerte » sur cet aspect de l'accord et je vous saurais gré, monsieur le ministre, d'accepter de nous dire votre opinion sur ce point.

Les précautions dont je parlais à l'instant sont inscrites dans l'article 3 de la loi. J'ai sur cet article une interrogation qui subsiste. Certes, la part du capital privé est limitée à 25 p. 100. Le secteur public reste donc majoritaire, ce qui garantit à Renault son caractère d'entreprise nationale. Cependant, le dernier alinéa de ce même article parle de pro-

priété directe ou indirecte de l'Etat. C'est dire que la part de la propriété directe de l'Etat n'étant pas fixée, rien n'empêche qu'au fil des ans l'Etat n'ait plus de propriété directe. Scénario catastrophe, me direz-vous ! Non : scénario limite.

Même si cela ne permet pas de dénationaliser Renault par la dénationalisation des « indirects » en raison de la limitation du capital privé à 25 p. 100, cela peut conduire à confier le capital de Renault aux banques et aux compagnies d'assurances, dont on sait que, même nationalisées, elles sont plus préoccupées de rentabilité que de politique industrielle à long terme.

**Mme Muguette Jacquaint.** Quel aveu ?

**M. Louis Pierna.** Qui laisse faire ?

**M. Guy Malandain.** C'est d'ailleurs l'une des raisons qui ont fait la faiblesse de l'industrie française : le refus du risque par le système bancaire. Je ne nie pas l'utilité du principe qui permet à l'entreprise d'avoir des actionnaires plus solvables que l'Etat, dont le budget rencontre des contraintes fortes et doit faire face à de multiples priorités. Je souhaite simplement que le contrat soit clair. Je l'exprimerai de cette manière : Renault est une entreprise, pas une institution financière.

Ce contrat suppose également que les acteurs publics relaient immédiatement la part de capital qui disparaîtrait par privatisation.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, nous légiférons dans cette affaire non seulement sous le regard de nos concitoyens mais également sous celui de nos amis suédois.

**M. Louis Pierna.** Et des Japonais aussi, peut-être !

**M. Guy Malandain.** Les liens d'amitié et d'estime qui unissent nos deux pays sont un atout de plus dans la corbeille de mariage entre Volvo et Renault.

**Mme Muguette Jacquaint.** Et Mitsubishi ! C'est un ménage à trois !

**M. Guy Malandain.** Deux entreprises de qualité, chères aux citoyens de ces deux pays, se rassemblent pour leur développement économique. Cela est extrêmement positif. Souhaitons également qu'elles s'assemblent pour un développement social et syndical des salariés qui, en fin de compte, seront les maîtres d'œuvre de la réussite qui s'annonce. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Paul Dhaille.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs les députés, si j'interviens aujourd'hui dans ce débat sur le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, c'est que j'ai estimé, en tant qu'élu d'un département où se trouvent plusieurs usines de la régie Renault, qu'il m'était indispensable de prendre la parole.

J'ai conscience de parler pour l'avenir de la régie Renault et de ses salariés.

**M. François d'Aubert.** Et pour l'histoire !

**Mme Muguette Jacquaint.** Les salariés se rappelleront à votre souvenir !

**M. Paul Dhaille.** Comme toujours, une fois passé le débat parlementaire et médiatique...

**Mme Muguette Jacquaint.** Où voyez-vous les médias ?

**M. Paul Dhaille.** ... seul l'avenir nous dira qui avait tort et qui avait raison.

**M. Jean-Claude Lefort.** Il sera trop tard !

**M. Paul Dhaille.** Mais il est bien évident qu'il nous faut mettre en place la structure qui nous paraît la plus à même d'assurer cet avenir industriel et la préservation de l'emploi.

Bien sûr, quand il s'agit de la Régie Renault, le problème prend une dimension supérieure, symbolique diront certains, politique et idéologique pensent beaucoup d'autres. Et pourtant, au-delà du symbole, c'est de milliers d'emplois qu'il s'agit ainsi que du sort d'un des deux groupes automobiles français.

En rester au statut actuel, c'est vouloir que les problèmes industriels de Renault soient réglés dans le cadre hexagonal, avec la difficulté supplémentaire que l'autre groupe automo-

bile français n'est ni disposé à une coopération industrielle ni complémentaire, sur le plan de la gamme, de la Régie Renault.

**M. Jean-Claude Lefort.** Qu'est-ce qui vous permet de l'affirmer ?

**M. Paul Dhaille.** Le repli sur l'hexagone n'est pas à la dimension des problèmes qui vont se poser dans les années à venir. Aussi le simple développement national ne pourrait-il se faire qu'au prix de lourds investissements de recherche et de productivité qui ne garantiraient pas la solution des problèmes structurels que connaît la Régie.

Ainsi, l'endettement de la Régie, qui s'est réduit, pourrait de nouveau s'accroître et les efforts de recherche, aussi importants soient-ils, ne seraient pas à la hauteur des ambitions d'un grand constructeur européen non plus que la structure commerciale de la Régie Renault.

Il faut donc que la Régie trouve une dimension européenne dans le cadre d'un accord industriel qui soit suffisamment solide pour apporter des solutions aux problèmes structurels qu'elle connaît. C'est dans cette perspective que nous devons juger l'accord industriel Renault-Volvo, qui ne modifie pas le caractère d'entreprise publique de Renault. C'est donc dans un cadre européen que le devenir de la Régie Renault doit être assuré, et l'entreprise a tout intérêt à ce que cet accord industriel soit aussi solide que possible. Aussi les échanges de participations symétriques sont-ils un gage de l'application harmonieuse de l'accord avec Volvo. D'autant qu'il ne faut pas oublier qu'un certain nombre de verrous ont été mis à l'application et à l'évolution de cet accord. Les deux partenaires, complémentaires dans bien des domaines de la production d'automobiles et de poids lourds, ont intérêt à ce que l'accord soit appliqué au mieux. Et si Renault a obtenu des garanties par des prises de participations dans le capital très dispersé de Volvo, il était bien évident que Volvo ne pouvait être un partenaire passif et qu'il avait besoin de garanties qui passaient par une participation minoritaire dans le capital de Renault automobiles et de R.V.I.

Une fois posés les termes de la problématique, ou l'on admet que Renault a besoin d'un partenaire industriel européen, ou l'on pense que le *statu quo* est une solution. Mais si l'on choisit l'évolution, on ne peut en refuser les conséquences, d'autant plus que les mesures prises pour verrouiller le dispositif apparaissent satisfaisantes.

Certains de nos collègues trouvent que cette modification n'est pas suffisante et qu'il aurait fallu privatiser la Régie Renault. Cette démarche tient elle aussi plus du dogme que de l'indispensable adaptation des industries nationales aux nécessités de la compétition européenne et mondiale. Le projet actuel prouve qu'une entreprise nationale peut s'adapter aux contraintes de la concurrence internationale tout en restant dans le patrimoine de l'Etat, ce qui impose, et j'y reviendrai, des obligations.

Enfin, si ce projet de loi est adopté, il faut dire qu'il s'agira d'une première dans le domaine législatif puisque l'ouverture du capital d'une entreprise nationale à un seul partenaire, ratifiant en quelque sorte un accord industriel déjà conclu et suspendu à la ratification de la loi par le Parlement, n'a pas de précédent.

A ce stade, je me permettrai de faire quelques remarques sur la situation actuelle de la Régie Renault. En effet, si l'endettement de Renault, bien que réduit, demeure important, il ne faudrait pas oublier que cette situation n'est pas due à la politique sociale souvent hardie qu'a menée cette entreprise, mais au rôle que différents gouvernements lui ont fait jouer en l'obligeant à reprendre des entreprises en difficulté pour des raisons de politique ou d'aménagement du territoire. Aussi le projet actuel me paraît-il acceptable dans la mesure où il se situe dans une perspective industrielle conforme à l'activité essentielle de Renault et à son développement futur, et non comme une solution à une situation dont l'entreprise et ses salariés ne sont pas responsables et qui s'est améliorée, en partie grâce à l'effort des travailleurs de cette entreprise.

De plus, je le répète, l'avenir nous dira qui avait tort et qui avait raison, mais je crois que les questions que se posent les salariés doivent recevoir rapidement des réponses.

**M. Jean-Claude Lefort.** Il ne faut pas paniquer ! Nous ne jouons pas au Loto !



**M. Paul Dhelle.** Il s'agit essentiellement de la stratégie industrielle qui découlera de cet accord. Ce changement qui met en cause la culture d'entreprise de la Régie Renault est, comme tous les changements, facteur d'inquiétude, et je crois que les salariés de l'entreprise ont suffisamment payé pour le redressement de ces dernières années pour que des perspectives industrielles claires dans les domaines de la recherche, de la production, du développement et de l'emploi soient rapidement dégagées et soumises à la concertation.

Une entreprise comme Renault n'est pas un simple outil économique de production. C'est aussi une communauté d'hommes et de femmes qui ne peuvent souscrire à une stratégie industrielle que si elle s'accompagne d'un mieux-être social. Les accords d'entreprise ne sont pas mis en cause par ce texte (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste*) et le groupe socialiste est attaché à leur renouvellement à l'échéance normale. Vous avez dit, monsieur le ministre, que la loi n'aurait aucune conséquence directe du point de vue social, mais qu'il était difficile d'en évaluer les conséquences sur la politique sociale des deux partenaires, même s'il est acquis que Volvo a, dans ce domaine, une image particulièrement flatteuse dans la mesure où elle a su concilier efficacité économique et harmonie sociale. Je prends acte de vos déclarations et je reconnais que, si ce projet de loi avait comporté un volet social, on vous aurait accusé de remettre en cause hors de propos le statut social de la Régie Renault.

Mais on ne fait de bonne politique industrielle que si les salariés y trouvent leur compte, et vous avez souligné que Volvo avait su allier ces deux impératifs.

Chez Renault, le problème est en fait posé depuis plusieurs années. En effet, le redressement de l'entreprise est le résultat de plusieurs facteurs, mais il faut remarquer que la baisse des effectifs, l'augmentation de la productivité et, reconnaissons-le, le recours au travail précaire ont été le tribut que les salariés ont payé au redressement de l'entreprise. Dès ce moment, le problème des compensations était posé.

Aujourd'hui que la situation s'est notablement améliorée, même si elle reste perfectible du point de vue de la réduction de l'endettement, et au moment où s'ouvre une perspective industrielle d'avenir avec l'accord Renault-Volvo, il serait souhaitable que des avancées sociales soient mises sur le chantier et négociées avec les syndicats. A un accord industriel pourrait correspondre un volet social qui serait la contrepartie des efforts consentis par les salariés de l'entreprise. Car si l'accord industriel Renault-Volvo fonctionne bien, ce que nous voulons tous, les salariés des deux entreprises seront incités à rapprocher leurs situations sociales. Un premier pas pourrait être franchi qui montrerait que le caractère original de la Régie Renault, alliant la performance économique et l'exemplarité sociale, est développé à l'occasion de cet accord industriel. Il y a là une chance à saisir, dont la direction de l'entreprise pourrait tirer le plus grand profit pour donner davantage d'atouts à l'avenir de l'entreprise.

L'immobilisme sur le statut de la Régie Renault est peut-être possible tant que la conjoncture est favorable à la production automobile mais il ne résisterait pas à un retournement de la conjoncture non plus qu'à une aggravation des conditions de la concurrence telle qu'elle se pressent en Europe et dans le monde. Mieux vaut discuter quand la situation est bonne plutôt que pressé par les nécessités.

De plus, les garanties obtenues du partenaire et les contraintes inscrites dans le projet de loi sont de nature à permettre à Renault de se développer tout en restant dans le patrimoine de l'Etat, c'est-à-dire à concilier les nécessités de l'avenir industriel avec l'originalité de la culture et des acquis de l'entreprise.

Mais au-delà de ce projet de loi, qui ne peut pas être seulement technique eu égard à ce que représente la Régie Renault pour tous les Français, il faut que la stratégie industrielle de cet accord apparaisse rapidement et que des avancées sociales soient négociées dans cette entreprise qui ne sera jamais comme les autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. François d'Aubert.

**M. François d'Aubert.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en lisant ce projet de loi, on a l'impression que le comportement des dirigeants de Renault n'est en fait pas très différent de celui de leurs collègues du secteur public dans son ensemble.

Il s'agit d'un statut qui recouvre beaucoup plus une opération financière qu'une opération industrielle. Mais l'objet de ce débat n'est pas d'examiner si cette opération financière est bonne ou mauvaise. Nous espérons tous cependant qu'elle sera bonne pour l'entreprise. Nous espérons aussi que l'accord industriel sera pour elle bénéfique. L'avenir nous dira qui avait raison.

Juste quelques mots sur l'accord en question.

Il s'agit d'un accord à dominante financière car il permet d'abord à Renault de résoudre un redoutable problème de fonds propres. Mais, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, ce n'est pas un accord tout à fait symétrique car Renault n'aura finalement que 10 p. 100 dans le holding de tête de Volvo, alors que Volvo détiendra 25 p. 100 de Renault.

Mais venons-en au texte de loi proprement dit.

C'est un texte qui, je vous l'ai dit hier, est fait sur mesure, un peu trop même : cela signifie que vous n'avez pas vraiment de politique vis-à-vis des entreprises nationalisées. Vous voudriez qu'elles sortent du giron de l'Etat mais, en proie à la peur juvénile ou puérile de faire de la peine au Président de la République et de contrevenir au dogme du « ni-ni », vous inventez des choses un peu bizarres. Cela, nous le savons tous.

Pour le secteur public, vous n'avez pas de réelle politique. Vous ne savez pas comment le faire passer dans l'économie privée, tout en voulant maintenir des managers nommés par le pouvoir politique, ce qui est fondamentalement antilibéral, et en prévoyant une ouverture du capital qui n'en est pas vraiment une. En réalité, vous aboutissez à un ensemble de dispositions tout à fait bâtarde qui n'est pas libéral et qui reste encore très étatique.

Cette absence de politique, on la ressent également à l'occasion d'une affaire apparue en toute lumière hier et ce matin : l'affaire Mitsubishi. A ce propos, vous nous avez donné quelques informations tout à l'heure. Il serait normal que le Parlement soit mieux informé par le Gouvernement. Mais si vous ne voulez pas agir en ce sens, c'est peut-être parce que vous n'êtes que leuteur de Renault et qu'après tout cela regarde d'abord ses dirigeants, mais c'est peut-être aussi parce que le gouvernement français n'a pas de politique vis-à-vis du Japon.

Monsieur le ministre, quelle est exactement la politique économique de la France face à la poussée du Japon pour s'implanter en Europe et y gagner des parts de marché, ce que soit dans le domaine de l'automobile ou dans d'autres ?

C'est votre devoir, en tant que ministre de l'industrie, à moins que ce le soit Mme Cresson qui détienne la vérité en la matière, de nous préciser le cadre international dans lequel intervient l'accord entre Renault et Volvo.

Quelle est donc votre politique vis-à-vis du Japon ?

Quant au reste, de nombreuses choses ayant déjà été dites, je me contenterai de revenir sur deux ou trois points.

Le procédé choisi pour l'évaluation montre aussi que la loi dont nous discutons est faite sur mesure. D'ailleurs, cela nous fait un peu sourire. Tout un dispositif est prévu mais, en réalité, l'évaluation a déjà été faite. C'est du pragmatisme ! Parmi vos amis siégeant sur ces bancs, certains sont venus pendant plusieurs semaines à une commission d'enquête, dont avec quelques autres nous faisons partie, critiquer le système d'évaluation de la loi de privatisation de 1986.

Or, ici, l'évaluation se fait à la tête du client. Cette évaluation n'est peut-être pas forcément mauvaise pour Renault, mais reconnaissez que la méthode est ahurissante ! Ceux dont je viens de parler devraient se souvenir de l'attitude qui était la leur lorsqu'ils critiquaient, avec une parfaite mauvaise foi, le système d'évaluation de la loi de 1986.

J'ajoute que la loi qui nous est soumise est tout à fait statique : la prise de participation de personnes françaises ou étrangères est autorisée dans la limite de 25 p. 100. Si l'on veut passer à 26 p. 100, il faudra donc une nouvelle loi. A force de faire des lois sur mesure, monsieur le ministre, vous risquez de venir très souvent devant le Parlement !

Nous avons déjà examiné une loi financière sur les assurances, qui concerne deux ou trois entreprises. Aujourd'hui, nous discutons d'une loi sur l'automobile. Sans doute aurons-nous bientôt une loi sur l'électronique, une « loi Thomson », puis une loi concernant je ne sais quel autre secteur. Or la bonne administration, le bon gouvernement consiste aussi à



proposer de temps en temps des cadres généraux, ce qui montre qu'une réflexion de fond sur les vrais problèmes économiques de la France est conduite.

L'étatisme reste imprimé dans ce texte non seulement par le biais du mode de nomination des dirigeants, mais aussi par le biais de la clause des 25 p. 100. Il est tout de même très curieux de permettre à des actionnaires étrangers de participer au capital de Renault à hauteur de 25 p. 100, mais de l'interdire à des actionnaires privés français, apparemment parce qu'ils sont privés. Cette disposition est d'une iniquité extraordinaire et à mon avis aucun autre gouvernement n'aurait osé la proposer. Ainsi, les actionnaires français sont moins bien traités que 270 000 actionnaires suédois.

Mais on peut inscrire d'autres choses au chapitre de l'iniquité. Les salariés, par exemple. Pourquoi ne leur proposer que 1 p. 100 du capital. C'est une misère, c'est presque du mépris ! Dans le projet de loi de M. Madelin, ils avaient droit à 10 p. 100.

Que deviennent dans la réalité les grands discours du Gouvernement sur la participation ? Vous accordez aux salariés une misère financière sous forme de certificats d'investissement qui, en plus, ne donneront même pas le droit de vote.

**M. le président.** Monsieur d'Aubert, il faut conclure.

**M. François d'Aubert.** Monsieur le président, je sais que mon temps est mesuré. J'en ai presque terminé.

Je voulais, monsieur le ministre, dire très clairement que le nouveau statut de Renault est un statut hybride qui présente au moins deux inconvénients fondamentaux, lesquels auraient normalement dû inciter le groupe U.D.F. à voter contre le projet de loi, mais celui-ci, dans son immense bonté, vous accordera son abstention si, par hasard, nous arrivons jusqu'au vote : il s'agit d'abord de l'iniquité à l'égard des salariés et des actionnaires français et, ensuite, de la très grande insuffisance des mesures tendant à limiter le rôle de cheval de Troie que pourrait avoir un accord Mitsubishi-Volvo à l'encontre de l'industrie automobile française. Mais ce n'est pas un cas particulier, c'est un cas tout à fait général. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. Louis Mexandeau, dernier orateur inscrit.

**M. Louis Mexandeau.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a une chose devant laquelle M. d'Aubert ne recule jamais : l'abus de mots. Je l'ai entendu tout à l'heure s'exprimer sur un poste périphérique et je n'étais fier ni pour lui, ni pour l'Assemblée.

**M. Alain Griotteray.** Et nous, nous ne sommes pas fiers de vous !

**M. Franck Borotra.** Ni trop fiers du Président !

**M. Louis Mexandeau.** Monsieur le ministre, vous nous avez indiqué clairement que l'objectif premier de l'accord Renault-Volvo était de rendre l'entreprise nationale moins vulnérable à la concurrence internationale et en particulier à la menace japonaise.

Compte tenu de la politique européenne dans le secteur automobile, nous pensons qu'il s'agit là, par-delà les nostalgies ou les incantations un peu nationalistes, d'une motivation responsable et nécessaire. Nous comprenons ces intentions. Mieux vaut assurer lucidement et à temps les mutations inéluctables que d'avoir à les subir dans le désordre économique et le gâchis social.

Justement, l'histoire du poids lourd français nous offre une illustration convaincante de cette observation. En effet, dans le passé, les marques françaises, particulièrement Saviem et Berliet, ont dû, pour avoir pratiqué trop longtemps la politique de l'isolement, la politique de l'autonomie orgueilleuse, procéder sous la contrainte des faits à l'indispensable regroupement, cumulant les effets négatifs du retard, de la hâte et de la mauvaise humeur. Le prix à payer fut lourd, c'est-à-dire une sévère régression des parts de marché - près de la moitié.

D'une certaine manière, l'alliance Renault-Volvo est aussi une conséquence des erreurs de naguère, des erreurs qui ont persisté jusqu'à une date récente à l'occasion d'affrontements souterrains entre les anciennes directions - je parle de l'ex-Berliet et de l'ex-Saviem - les cultures et les sites. Car sans manquer à l'objectivité et parce que nos observations portent sur une quinzaine d'années, on est obligé de reconnaître que

des sites relativement récents, comme celui de Blainville-sur-Orne, ont été défavorisés par rapport aux sites plus anciens ou réputés plus prestigieux de la région lyonnaise - ma collègue Mme Sublet me pardonnera.

La rationalisation des productions est nécessaire, sinon pourquoi procéder à des alliances ? Encore faut-il qu'elle ne se produise pas à sens unique. Or, monsieur le ministre, le constat pour Blainville est celui-ci : le secteur mécanique, c'est-à-dire celui de la fabrication des pièces de véhicules et des pièces de rechange, est passé de 1965 salariés en 1976 à 592 à la fin de 1988. La conséquence, c'est que les centres de mécanique de la région lyonnaise sont aujourd'hui saturés alors que la production blainvillaise rétrécit en quantité et en produits.

Le constat, c'est aussi que, lorsqu'on embauche, on réserve 10 p. 100 des embauches à Blainville alors que l'usine représente 20 p. 100 des emplois du groupe. C'est, enfin et surtout, sur le plan qualitatif, la lente hémorragie des emplois qualifiés, ceux des techniciens et des cadres.

Certes, notre région, que vous connaissez, monsieur le ministre, n'a pas la densité industrielle de la région Rhône-Alpes et elle a été en retard du point de vue de la formation. Mais elle a accompli des efforts réels en matière d'implantations industrielles, de recherche, de formation.

Une saine politique d'aménagement du territoire de l'espace français et de l'espace européen - car nous redoutons, à la suite de ce qui s'est passé à l'Est, la lente dérive orientale de l'axe européen de prospérité - impose que l'ouest français renforce son potentiel légitime d'activités industrielles et commerciales.

Au surplus, nous sommes obligés de constater que l'activité de R.V.I.-Blainville ne s'est maintenue que grâce aux commandes militaires et aux commandes de la filière américaine Mack. Or, dans les deux cas, nous sommes entrés dans le domaine de l'aléatoire par suite de la réduction des crédits militaires, d'une part, et des difficultés de Mack, d'autre part.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, l'alliance des deux grandes firmes ne nous fait pas peur.

**M. Alain Griotteray.** Pourquoi nous ferait-elle peur ?

**M. Louis Mexandeau.** Moi-même, lorsque j'étais aux responsabilités gouvernementales, j'ai travaillé au renforcement des solidarités européennes, d'abord parce que j'ai toujours travaillé, dans le domaine de responsabilités qui fut le mien, au renforcement des solidarités européennes, ensuite parce que l'alliance de ces deux grandes firmes, désormais à parité dans le domaine du poids lourd, peut et doit être l'occasion d'assurer l'avenir de Blainville.

C'est ainsi que l'activité mécanique doit être maintenue et constituer un pôle nord-européen de production en liaison étroite avec le marché britannique. Il serait donc nécessaire que l'on attribue au secteur du montage de Blainville la production d'une gamme performante comme résultat de l'accord Renault-Volvo.

Cela permettrait d'assurer un juste équilibre entre les différents sites.

Ce serait aussi une mesure de justice sociale dans une région encore éprouvée par le chômage.

Cela procéderait enfin de la volonté de ne pas abandonner le terrain aux Japonais dans les îles britanniques et dans l'Europe du Nord et de l'Ouest.

Vous le savez, l'industrie automobile anglaise a très nettement, depuis des années, les yeux bridés, puisque la dernière firme purement britannique qu'était Rover vient d'être l'objet d'une prise de participation de 20 p. 100 d'une firme japonaise.

Pour parvenir à ces résultats, nous demandons votre appui, monsieur le ministre. Même si mon propos vous paraît un peu régionaliste, vous le comprendrez aisément. Il fut un temps où la Normandie fut fécondée par des gens venus de Scandinavie. Elle leur doit même son nom et se souvient de son glorieux passé viking. Elle pourrait s'en remettre à la vieille solidarité normannique, qui fait que l'université de Caen doit être la seule en France où l'on enseigne toutes les langues scandinaves.

Mais les contingences économiques ignorent parfois la force des liens historiques et affectifs. Il fut un temps où les Vikings, ceux de Scandinavie et les descendants de ceux qui



s'étaient installés en Normandie et qu'on croyait christianisés, poussaient dans la vieille langue noroise, le même cri de guerre : « *Thor aie* » - que Dieu m'aide !

Vous comprendrez qu'aujourd'hui nous nous en remettons plutôt à la vigilante attention des hommes qu'à l'invocation des dieux païens. (*Sourires.*)

L'accord Renault-Volvo est donc nécessaire. Faisons-le bien vivre ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

#### Rappels au règlement

**Mme Muguette Jacquaint.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint, pour un rappel au règlement.

**Mme Muguette Jacquaint.** Mon rappel au règlement sera très court, monsieur le président.

On vient de nous faire savoir qu'une cinquantaine de personnes souhaitent assister aux travaux de notre assemblée. On leur a répondu que les tribunes du public étaient complètes. (*Rires sur divers bancs.*)

**M. Franck Borotra.** Elles sont complètement vides !

**Mme Muguette Jacquaint.** Nous pouvons en effet en juger d'où nous sommes.

La vérité, monsieur le ministre, c'est qu'on refuse aux salariés de Renault de venir participer au débat qui a lieu en ce moment dans l'hémicycle de l'Assemblée nationale. (*Exclamations sur divers bancs.*)

**M. Franck Borotra.** « Participer au débat dans l'hémicycle » ?

**Mme Muguette Jacquaint.** Pardon : on leur refuse d'assister à notre débat, si vous préférez.

Or, que je sache, les travaux de notre assemblée sont publics. Je demande, donc, monsieur le président, que les salariés de chez Renault soient considérés comme des citoyens et que, par conséquent, les tribunes du public leur soient ouvertes afin qu'ils puissent assister aux travaux de notre assemblée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** Vous savez bien, madame Jacquaint, que la présence du public dans les tribunes est régie par notre règlement et que toute personne peut y venir tout à fait librement mais avec une invitation signée par un député.

**M. Alain Calmat.** Nous pouvons en signer !

**M. le président.** Vous n'ignorez pas non plus que le nombre des invitations données à chaque député est limité.

Quoi qu'il en soit, je fais pleinement confiance au personnel de l'Assemblée pour respecter le règlement.

**M. François d'Aubert.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à M. François d'Aubert, pour un rappel au règlement.

**M. François d'Aubert.** Monsieur le président, mon rappel au règlement porte sur le même sujet.

Devant le problème qui se pose, je crois que votre autorité de président pourrait vous permettre de faire entrer les personnes concernées.

Tous les députés ont droit à deux cartes d'entrée. Je suis prêt à mettre les miennes à la disposition des salariés de la Régie Renault. Je pense que mes collègues des autres groupes sont prêts à faire de même.

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** Tout à fait !

**M. le président.** Monsieur d'Aubert, une telle démarche serait tout à fait conforme au règlement. Mes chers collègues, si chacun d'entre vous peut signer deux invitations, nous allons le faire savoir.

**M. Franck Borotra.** Ça, c'est libéral !

**M. Georges Hage.** Ce n'est pas libéral : c'est républicain !

**M. Franck Borotra.** C'est la même chose ! La République n'existe pas sans la liberté !

**M. le président.** Je ne voudrais pas cependant que le rappel au règlement de Mme Jacquaint - mais je pense que tel n'était pas le propos de notre collègue - mette en cause le personnel de l'Assemblée, lequel doit appliquer et applique le règlement.

**M. Roger Gouhier.** Le personnel de l'Assemblée est hors de cause !

**M. le président.** Je vous remercie, monsieur Gouhier.

Si donc les députés présents peuvent signer des autorisations, quelques personnes pourront assister à nos travaux.

#### Reprise de la discussion

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, j'ai compris au moins une chose au terme de la discussion générale, c'est que votre assemblée, à l'exception notable, il est vrai, mais minoritaire, du groupe communiste, est favorable à l'accord Volvo-Renault. J'en suis heureux pour l'industrie française et pour l'Europe.

Je remercie donc la grande majorité des députés d'avoir compris qu'un regroupement de ce type, parce qu'il est international, parce qu'il est équilibré - j'y reviendrai, monsieur d'Aubert -, parce qu'il ouvre à Renault la possibilité de mieux financer ses équipements, et je reviendrai aussi sur ce point, renforce notre société nationale et contribuera à la construction de l'Europe, ce qui est, si je ne me trompe, un objectif partagé par la majorité du Parlement.

Je voudrais confirmer que M. Lévy, qui a été ici l'objet de critiques que je considère comme tout à fait injustes, a toute la confiance du Gouvernement pour pousser jusqu'à son terme ce qu'il a initié.

Croyez bien, monsieur d'Aubert, que M. Raymond Lévy n'a pas plus que ses collègues des autres entreprises nationales a été nommé sur d'autres critères que sa compétence.

D'ailleurs, il ne s'agit pas plutôt que de M. Lévy ; toute son équipe est concernée. Dans les jours, ou au cours des semaines qui ont précédé ce débat, les orientations stratégiques de cet accord ont été définies devant les conseils d'administration, et les comités d'entreprise ont été longuement consultés. A cet égard, je rassure M. Malandain : les représentants des salariés ont été reçus plusieurs fois à mon cabinet pour discuter de l'avenir de Renault dans le cadre de l'accord.

Quelques mots encore, vous me le pardonnerez, au sujet de « l'affaire Mitsubishi ». Je dis « affaire » parce que certains ont essayé, à partir d'une dépêche d'agence...

**M. Georges Hage.** A partir d'un document !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... de réaliser « un coup ».

Actuellement, il n'y a pas, je le répète, d'« accord Mitsubishi ».

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est vous qui le dites !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Mes informations, je les tiens de la meilleure source.

Cela étant, s'il y avait un jour un « accord Mitsubishi », ou un autre, avec tel ou tel constructeur étranger, ce serait parce que Renault aurait considéré qu'il était dans l'intérêt de l'alliance...

**Mme Muguette Jacquaint et M. Jean-Claude Lefort.** Eh bien, voilà !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Car Renault, dans ce domaine, je ne cesserai de le répéter, dispose d'un droit d'information et d'un droit de veto.

Renault, société autonome, ne vit pas sous la tutelle tatillonne du ministère de l'industrie et conclut des accords techniques, commerciaux et industriels, fût-ce avec les Japonais, parce qu'ils sont de son ressort. Il n'appartient ni au Gouvernement, ni, pardonnez-moi, au Parlement de limiter la capacité d'action et de réaction de notre société nationale.

**M. Roger Gouhier.** Mais cela va plus loin !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Pour ma part, je l'indique avec beaucoup de fermeté, je ne considérerais d'aucune manière comme une trahison que Renault ou Volvo, ou que Renault et Volvo ensemble, concluent un accord de ce genre, qui peut être un enrichissement,...

**Plusieurs députés du groupe communiste.** Et voilà !

**M. Jean-Claude Lefort.** Alors pourquoi démentir ?

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Renault en a passé un récemment avec Toyota en Colombie.

On a beaucoup parlé du Japon. A ce sujet, permettez-moi de paraphraser les premiers mots d'un manifeste bien connu. Il est un fantôme qui hante aujourd'hui l'Europe...

**M. Georges Hage et M. Jean-Claude Lefort.** Un spectre, non un fantôme !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... ce n'est pas le communisme... c'est le Japon ! Il est clair que les Japonais sont forts, très forts : qu'il s'agisse de les combattre ou de faire alliance avec eux, si nous allons en « ordre dispersé », à la façon des Curiaces, nous serons battus.

**M. François d'Aubert** m'a reproché de ne pas être en mesure d'exposer quelle était la politique du Gouvernement vis-à-vis du Japon. C'est un autre débat. Celui-ci est déjà bien long, et je ne voudrais pas le prolonger pour exposer ce que nous avons en tête dans ce domaine.

Pourtant dans les principes, c'est très simple. Je dirai seulement que lorsque nous sommes forts, nous faisons alliance avec les Japonais, nous nous installons chez eux - je pense à l'Aérospatiale, à la Lyonnaise des eaux, à d'autres sociétés encore qui ont adopté cette politique. Je ne parle que pour mémoire de ce qu'ont fait avec les Japonais Air liquide ou d'autres groupes chimiques, les groupes pétroliers. On ne cite pas assez les réussites, parce qu'une certaine tendance au masochisme nous conduit à mentionner plus souvent nos échecs que nos succès. Je ne parle pas seulement des industries de luxe, bien entendu, où notre supériorité est incontestée. Même dans des domaines fortement industriels, des domaines de base, nous sommes aussi forts que les Japonais. L'alliance avec les Japonais est alors la bienvenue. Et si dans le secteur de l'automobile, nous sommes aussi forts qu'eux, il faudra bien le faire ! Dans les domaines où notre territoire ou notre industrie présentent des carences, pour des raisons historiques ou pour toutes les raisons qu'on peut imaginer, et où l'apport d'un investissement japonais peut contribuer à créer des emplois, et progressivement, nous enrichir d'une technique, il faut accueillir les Japonais, c'est parfaitement clair.

Les Japonais, encore une fois, sont des partenaires comme les autres, quoique un peu étranges... Leur territoire est malheureusement fermé : mais ce sont des partenaires avec lesquels, sous certaines conditions, nous pouvons agir. Seules des alliances internationales fortes, si possible à l'intérieur de l'Europe, nous autorisent à traiter avec eux. Sur ce point, pour la majorité de l'Assemblée, nous pouvons tourner la page sur l'« affaire Mitsubishi ».

J'en viens au projet de loi lui-même. A chacun ses responsabilités, à moi, comme membre du Gouvernement, au Parlement et à la Régie ! La lettre d'intentions dont on a beaucoup parlé, presque autant que des Japonais, je l'ai vue, et je l'ai lue moi intégralement, conformément à mes responsabilités.

Pour sa part, **M. Hage**...

**M. Georges Hage.** Agé ? Sans doute un peu plus que vous, mais Hage quand même ! (*Sourires.*)

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** En effet, pardon, monsieur Hage, mais plus âgé, pas si sûr. (*Nouveaux sourires.*)

**M. Hage,** avec sa courtoisie habituelle, m'avait laissé le choix entre l'incompétence et la duplicité... Je lui devais la vérité. Cette lettre contient, sur les programmes de Volvo et de Renault, dans le domaine de la recherche, de l'investissement et du financement, non pas des secrets de fabrication - soyons précis - mais des secrets d'entreprise, en tout cas des informations dont la divulgation serait grandement préjudiciable aux intérêts de l'entreprise.

Ces informations en interdisent tout simplement la diffusion. Des secrets de ce type, j'en garde certains pour moi, s'agissant de très grandes entreprises nationales. Tout le reste, c'est-à-dire 99,9 p. 100 au moins, en volume, de cet accord, a été communiqué au comité central d'entreprise de Renault et à vous-mêmes. **M. le rapporteur** en est le garant. Cela est connu et d'ailleurs abondamment diffusé et commenté dans la presse.

**M. Jean-Claude Lefort.** L'important peut être dans un seul mot !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Au vu de ces informations, l'Assemblée me paraît être suffisamment informée pour pouvoir, en tout état de cause, apprécier l'opportunité de l'entrée de Volvo dans le capital de Renault et de Renault dans le capital de Volvo. Tel est l'objet de votre débat, mesdames, messieurs.

S'il s'agissait de conclure un accord sans échange d'actions, comme d'autres entreprises nationales le font à de multiples reprises, une lettre d'intentions aurait été écrite. Je l'aurais lue, je l'aurais approuvée ou non et nous n'aurions pas eu du tout à en délibérer ici. Les entreprises nationales, on l'a souligné à plusieurs reprises sur tous les bancs de l'Assemblée, ne sont pas des démembrements de l'administration publique. Ce sont de vraies entreprises dirigées par de vrais dirigeants, qui ont notre confiance.

**M. François d'Aubert** a fait allusion au « rapport inégal ». Avec toute la considération qui s'attache à un membre de l'Assemblée nationale, qu'il me permette de lui faire observer qu'il n'a peut-être pas entièrement lu les accords. Vous avez dit, monsieur d'Aubert, que Renault prenait seulement 10 p. 100 du capital Volvo, ...

**M. François d'Aubert.** De la holding de tête !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Mais il ne s'agit pas de cela : en réalité Renault prend 10 p. 100 de la holding Volvo, mais aussi 25 p. 100 de la filiale de Volvo qui fabrique des voitures et 45 p. 100 de Volvo Truck, c'est-à-dire de la filiale de Volvo qui fabrique des camions. De sorte que, quantitativement, structurellement, l'accord est parfaitement équilibré. De plus, Renault devient, étant donné le relatif émiettement du capital de la holding Volvo, le principal actionnaire de Volvo.

Il a été beaucoup ici question de Sir Leon Brittan - autre fantôme qui hante cette Assemblée. (*Sourires.*) Or, sauf le respect que j'ai pour la commission de Bruxelles et pour ses membres, je dois dire que les références à l'une et aux autres sont totalement hors de saison.

Je répondrai à **M. Madelin** et à ses amis que nous ne modifions pas le statut de Renault sous « la contrainte d'un accord industriel » - je crois que telle était son expression - mais à son « bénéfice », ce qui n'est quand même pas tout à fait la même chose... Nous n'entreprenons pas gratuitement, ou, au pire, idéologiquement, une réforme juridique, comme **M. Madelin** a été tenté de le faire. Je dis « tenté » parce que, arrêté en plein élan par je ne sais quel scrupule, il a finalement rebroussé chemin. On a abondamment parlé de ce débat, en oubliant ce détail. Nous, ce que nous voulons, c'est adapter le droit aux faits, les statuts à une réalité industrielle qui vient de surgir - **M. Bachy** l'a fort bien expliqué - l'accord Volvo-Renault. Voilà tout le sens du projet qui vous est proposé.

Le temps perdu, ou le temps « gâché », comme il a été dit, avec Bruxelles, ne l'a pas été sur la question des statuts qui, je puis en témoigner, a été très rapidement écartée du débat puisque **M. Brittan** a paru se contenter très vite de quelques modifications qui étaient réalisables par décret, et que je lui avais proposé. Nous ne modifions pas les statuts pour plaire à **M. Brittan**, tout simplement parce que celui-ci n'en demandait pas tant. En réalité, il a demandé, et c'est beaucoup plus grave, que soient respectés « les engagements », en tout cas les listes de réduction de capacité que **M. Madelin** avait envoyées à Bruxelles et que **Sir Leon Brittan**, au cours d'une entrevue que j'ai eue dans son bureau, m'a remises. Ce fut d'ailleurs pour moi l'occasion de les découvrir. Bruxelles les considère, à tort ou à raison, comme des « engagements ».

**M. Alain Griotteray.** A tort !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** En tout cas, personne n'a réussi juridiquement jusqu'à maintenant à donner tort à Sir Leon Brittan.



Aux représentants du groupe communiste - pardonnez-moi cette symétrie - à M. Hage, à M. Brunhes, je dirai aussi que Bruxelles ne nous a jamais demandé de privatiser, si peu que ce soit. Bruxelles n'en a absolument pas le droit : la privatisation ou la détention du capital de sociétés industrielles par l'Etat ne concerne pas Bruxelles, parce que cette question est tout simplement exclue des accords qui ont créé l'Europe des Six, des Neuf et des Douze.

**M. Alain Grotteray.** Encore heureux !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Sur cette affaire nous ne céderons pas à Bruxelles, si nous considérons que non seulement notre souveraineté, ce qui va de soi, mais nos intérêts industriels sont affectés. Tout est très clair !

**M. Roger Gouhier.** Il s'agit de la capacité de production !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Pour l'instant nous n'avons pas cédé.

**Mme Muguette Jacquaint.** Pour l'instant !

**M. Roger Gouhier.** Pour l'instant, en effet !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** J'ai entendu employer des mots vraiment très forts. On a parlé de « soumission ». Pour l'instant, le débat est en cours, et il est sévère.

Encore une fois, tout cela est un peu superfétatoire. On peut parler de tout, si l'on pratique un amalgame savant, mais la question est tout à fait hors de notre propos.

Je vais citer de nouveau M. Madelin, qu'il me le pardonne, ainsi que d'autres orateurs qui se sont exprimés en des termes semblables. En effet, on a dit qu'il y avait d'autres solutions possibles, que l'indifférence ou les attermoissements du Gouvernement avaient conduit à « gâcher » vingt-six mois...

Dès mon arrivée au ministère, en 1988, j'ai procédé à un tour d'horizon avec M. Lévy, qui m'avait précédé à la Régie Renault, chacun le sait. Il connaissait donc Renault beaucoup mieux que moi. Les candidats possibles ne se sont pas pressés ! Dès l'abord, on le sait bien, c'est Volvo qui a paru être le candidat quasi idéal. A l'époque, il paraissait aussi quasiment inaccessible. Dieu merci, les choses ont changé.

On a parlé d'une entreprise du « troisième type ». Effectivement, il y a deux autres types d'entreprises automobiles. D'abord, celles qu'une certaine volonté politique ou idéologique maintient dans l'isolement, par exemple Trabant-Tassia. Pour ma part, je préfère nos petites Renault. Ensuite, il y a des entreprises qu'une volonté idéologique, aussi affirmée mais en sens inverse, conduit à vendre à l'encan, ou au plus offrant. Vous savez comment le libéralisme, en tout cas un certain libéralisme - j'espère que ce n'est pas celui que vous professez - a conduit tout simplement à la disparition ici ou là d'industries automobiles qui furent grandes et qui ne le sont plus.

Nous avons certainement choisi un troisième type d'entreprise, c'est-à-dire une entreprise fortement enracinée dans la tradition française, fortement ancrée dans son patrimoine industriel, mais ouverte aux réalités internationales. Je le répète, nous avons fait ce qu'avaient exigé les circonstances, et pas plus, parce que privatiser, comme certains le demandent, ce serait ou bien faire de Volvo le principal actionnaire de Renault ou bien ménager d'avance une certaine place à un éventuel raider - un Japonais, probablement, mais un vrai celui-là, qui ne tarderait pas à croquer rapidement Volvo et Renault.

**M. Louis Pierna.** Mitsubishi, c'est un faux peut-être ?

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** M. Borotra, et d'autres intervenants se sont inquiétés de la marge de manœuvre financière de Renault : celle-ci est améliorée par l'accord.

Les fonds propres que peuvent collecter les entreprises nationales pour investir sont effectivement une question cruciale. Si Renault décide - cela relève de sa responsabilité, bien entendu sous la surveillance des autorités responsables du marché, d'une manière générale - d'émettre des certificats d'investissement jusqu'à 25 p. 100 de son capital, comme la loi l'y autorise, la part de l'Etat descendra à 56 p. 100 du capital, sa part dans les droits de vote restant bien sûr, sauf décision contraire de l'Assemblée, fixée à 75 p. 100.

**M. Louis Pierna.** C'est bien de la privatisation rampante !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** M. Malandain a demandé fort justement pourquoi il était prévu que les 75 p. 100 pourraient être détenus directement ou indirectement.

Dans un article du projet de loi, que M. Malandain a lu attentivement, nous lisons, en effet, que les 75 p. 100 pourront être détenus directement ou indirectement. Il s'agit tout simplement de ménager l'avenir. On nous reproche sans cesse de verrouiller le système. Or là nous ne l'avons pas verrouillé puisque, pour éviter un étouffement éventuel financier de Renault, nous avons prévu que des compagnies financières publiques pourront venir en renfort de l'Etat.

**M. Louis Pierna.** C'est M. d'Aubert qui va être content !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Nous avons ouvert une éventualité.

**Mme Muguette Jacquaint.** Pour être ouvert, c'est ouvert !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Autant que possible, il faut essayer de ménager l'avenir, je le répète. Compte tenu de la possibilité offerte à Renault d'émettre des certificats d'investissement, cette éventualité est vraiment lointaine. En tout cas, pour l'instant je ne l'envisage pas.

D'une façon générale, je dois dire que cette alliance entre des compagnies d'assurance ou des banques et des entreprises industrielles ne me paraît pas mauvaise. C'est un système que les Allemands cultivent avec succès. Sur le plan de la protection d'une certaine identité nationale, sur le plan aussi des contacts entre des établissements financiers et des entreprises industrielles, le système peut permettre de réaliser des aménagements et de prendre des contacts intéressants.

Il ne s'agit d'aucune façon bien entendu de « financieriser » Renault, notre système automobile. Renault est une entreprise qui a été créée et mise au monde pour construire des voitures automobiles. Elle continuera, mais peut-être pour cela faut-il lui ouvrir quelques avenues financières.

Dans ce contexte, je voudrais aussi répondre à d'autres questions posées. A M. Borotra, je précise que, toutes acquisitions faites, Renault recevra entre 2,5 et 5 milliards de francs à titre de soultes. Les gardera-t-il ? Ces sommes entreront dans sa trésorerie bien sûr... Mais toute la trésorerie de Renault est en train de devenir celle d'une société comme les autres, voire meilleure que les autres. Cela a été souligné et je suis heureux de le confirmer. Je vais invoquer le meilleur critère qui soit : pour la première fois en 1990, Renault va distribuer des dividendes à ses actionnaires. On me cite des chiffres très élevés. Les dividendes seront partagés, dans des proportions qui sont proches les unes des autres, entre l'Etat et les salariés.

On me dit qu'en 1990 Renault distribuerait autour de 750 millions de francs à l'Etat et près de 500 millions à ses salariés.

**Mme Muguette Jacquaint.** Ceux qui seront licenciés pourront se partager le chômage !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Donc, l'intéressement, le voilà !

En 1990, également, Renault - et je m'en félicite - paiera des impôts, parce qu'une entreprise n'est vraiment comme les autres que lorsqu'elle paie des impôts.

Donc, Renault va encaisser une soulte. Renault, j'y compte bien, va faire des bénéfices, réalisera des plus-values et, à ce moment-là, comme toute bonne entreprise « citoyenne », paiera des impôts.

Venons-en maintenant, si vous le voulez bien, aux droits du personnel. C'est évidemment capital. Je dirais presque : donnez-moi un bon climat social, je vous ferai de bonnes entreprises. Le climat social, chez Renault, est bon, il est calme, y compris en ce moment, et je suis heureux de le constater (*Rires sur les bancs du groupe communiste*), de le constater avec tout de même quelques preuves à l'appui.

Vous savez que Renault s'est donnée, en début de cette année - c'était en janvier, je crois - une constitution régissant les relations sociales au sein de l'entreprise et qui fait de la concertation à tous les échelons une règle générale. C'est vraiment une grande première dans le monde industriel français.

L'accord a été signé par tous les syndicats, sauf par la C.G.T., je le reconnais, mais par tous les autres syndicats.

**Mme Muguette Jacquaint.** Détail !

**M. Georges Hage.** Ce n'est pas le moindre, pour Renault !

**M. Louis Pierna.** C'est ça, la démocratie !...

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Il donne un cadre aux négociations sur l'aménagement du temps de travail, sur la formation et sur la gestion des carrières.

**M. Georges Hage.** C'est le sophisme du dénombrement imparfait.

**M. le président.** Monsieur Hage, vous n'avez pas la parole !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Vous avez parlé deux heures et je vous ai beaucoup admiré, monsieur Hage. Laissez-moi parler une demi-heure !

**M. Georges Hage.** Vous vous arrêtez à un certain nombre de syndicats qui ne pèsent pas ce que pèse la C.G.T.

**M. le président.** Monsieur Hage, vous êtes souvent à ma place, et vous connaissez le règlement !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je vais vous parler de cet accord. Il est quand même intéressant. Il n'a pas été signé par la C.G.T., mais il est tout de même assez consistant.

Renault se lance dans un plan de professionnalisation très ambitieux, sans équivalent dans l'industrie française puisqu'il prévoit d'offrir 200 heures de formation à plus de 20 000 salariés et, en 1990, la Régie consacra 4,3 p. 100 de sa masse salariale à la formation de ses salariés contre 4,1 en 1989 et 3,4 en 1988.

Nous nous rapprochons des pourcentages japonais. Ceux-ci, c'est bien connu, sont en matière de formation les plus hauts du monde et je suis heureux de constater que Renault fait de son mieux et en tout cas que sa proposition est tout à fait importante.

De même, un accord relatif à la situation sociale du personnel a été signé, je crois, par tous les syndicats au début de cette année - je parle sous le contrôle de certains parlementaires qui sont très informés de cette affaire. Il améliore de manière significative les droits des salariés en matière de congés.

Par ailleurs, un nouvel accord d'intéressement a été signé au début de cette année. Il offre des améliorations significatives par rapport à l'accord antérieur puisqu'il a permis de distribuer, en 1989, un intéressement d'un montant équivalent à 5 p. 100 de la masse salariale. Qui dit mieux dans l'industrie française ? A l'avenir, l'assiette de l'intéressement sera le bénéfice avant l'impôt au lieu du résultat net et, comme Renault va payer des impôts, la différence est tout de même très substantielle.

J'avais besoin d'une illustration forte en ce qui concerne la politique sociale de Renault. La voici : l'accord signé pour l'usine de Flins en matière d'aménagement du temps de travail - c'est apparu comme une première - c'est la création d'une troisième équipe qui est maintenant possible...

**Mme Muguette Jacquaint.** Ça, c'est une première !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... et qui va entraîner une réduction des horaires hebdomadaires des salariés et la création de mille postes de travail. Le plan social dans cet ensemble est donc une parfaite illustration de la philosophie de la politique sociale de Renault qui va dans le bon sens. Je dis à M. Dhaille que je fais confiance à Renault, stimulée par le modèle Volvo Suède, pour reater notre vitrine sociale.

Enfin, je dirai à MM. Madelin, Borotra, Griotteray que le projet de loi actuel n'est pas en retard par rapport au projet Madelin, bien au contraire. J'ai l'impression qu'il y a une certaine compétition entre ces deux textes.

**M. Georges Hage.** On ne vous le fait pas dire !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** S'agissant d'automobiles, je dis - en toute modestie - que, dans cette compétition, mon texte est le meilleur !

**Mme Muguette Jacquaint.** Meilleur que Madelin, eh bien alors !...

**M. Roger Gouhier.** Mieux que la droite, il faut le faire !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** J'apporte des preuves à l'appui.

La participation initiale, vous le savez, est de 1 p. 100. Le texte Madelin prévoyait le rachat d'office au cours moyen. Le nôtre prévoit le maintien avec un cours triplé. Pourquoi ?

**M. Franck Borotra.** Parce qu'avant Renault perdait de l'argent et qu'elle en gagne maintenant, et qu'on a mis 12 milliards !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Parce que cela résulte de l'évaluation qui a été faite de Renault. Un triplement du cours, cela arrive rarement en Bourse !

La participation future dans le projet Madelin était limitée à 10 p. 100. Notre projet ne prévoit pas de limite.

Le projet Madelin était temporaire - fin 1989 -, le nôtre est pérenne. (*Interruptions sur les bancs des groupes du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.*)

Monsieur d'Aubert, pardonnez-moi si j'ai mai entendu : vous avez dit : « C'est une misère ! »

**Mme Muguette Jacquaint.** C'est un mot très à la mode en ce moment, « misère » !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Savez-vous à combien a été évalué Renault ? A cinquante milliards de francs ! Alors lorsque vous parlez de faire acquérir par le personnel 10, 20 ou 30 p. 100, vous vous rendez compte de ce que cela représente ? C'est tout à fait impossible !

Disons que le personnel pourra, s'il le souhaite, quand il le souhaitera et, il faut bien le dire, dans la mesure de ses moyens, acquérir un pourcentage important du capital sous forme de certificats d'investissement mais, encore une fois, nous jonglons là avec des sommes qui sont tout à fait considérables.

Pourquoi pas des actions, m'a-t-on dit ? Mais enfin quelle est la différence entre des certificats d'investissement et des actions ?

**M. Franck Borotra.** Le droit de vote !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Nous y sommes ! Est-ce une question de droit de propriété, de fruits de la propriété ou une question de droit au pouvoir ?

Le droit à la propriété, les certificats d'investissement le confèrent au même titre que les actions. Quant au droit au pouvoir, quelle société capitaliste...

**Mme Muguette Jacquaint et M. Jean-Claude Lefort.** Le mot est lâché !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... autorise dans le conseil d'administration la présence de six salariés ? Le pouvoir, les salariés de Renault ne l'ont-ils pas au même titre ?

**M. Franck Borotra.** Non, les propriétaires de capital, ce n'est pas la même chose !

**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Les propriétaires du capital ! Les salariés de Renault auront, au prorata des parts qu'ils auront acquises, des droits parallèles à ceux des actionnaires sur les fruits de l'activité de Renault, leur activité et ils auront aussi le tiers des droits qu'ont tous les administrateurs de participer à l'élaboration de la stratégie de la firme.

Il me faut conclure. A entendre certains orateurs, propos qu'excuse, certes, l'étirement, méritoire en un sens, de leur discours, ce projet de loi résulterait d'un plan longuement prémédité pour détruire Renault. N'avez-vous pas, monsieur Hage, parlé de « diabolique ténacité dans ce dessein » ? (« Eh oui » ! sur les bancs du groupe communiste.)

Où sont les diables ? Et où peut-on trouver des exorcistes ? Ce qui est excessif risque d'être un peu insignifiant, chacun le sait.

**M. Louis Pierna.** Parlez-nous de l'industrie de l'imagerie médicale ! Vous avez dit la même chose et vous l'avez cassée, détruite !



**M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je dirai aussi à M. d'Aubert que les bâtards se portent bien. Puisque vous avez qualifié ainsi nos entreprises nationales, je dois dire que les bâtards ont porté assez haut, au cours de ces dernières années, le pavillon de la France.

J'ai, au cours de ce débat, et ce sera vraiment mon dernier propos, beaucoup entendu parler du passé, du passé ancien et du passé plus récent beaucoup aussi, parfois un peu trop. Renault, certes, a une grande histoire. Vénérons-la, ou écrivons-la, mais Renault n'est pas un musée de l'automobile. Que diable ! - pardon, monsieur Hage ! - (*Sourires.*) c'est une entreprise qui vit. L'accord va accroître ses capacités d'investissement et de recherche et stimuler ses capacités d'innovation sociale. Vous allez, par votre vote, dégager l'horizon devant Renault. Je voudrais exprimer le souhait que M. Mexandeau a si bien formulé en scandinave. Je me contenterai, tout simplement, de souhaiter, au nom de nous tous, bonne route à Renault ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures cinquante.*)

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

CLAUDE MERCIER

