

JOURNAL OFFICIEL



DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

(24^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du jeudi 26 avril 1990

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. LAURENT FABIUS

1. **Questions à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs** (p. 735).

Réponses de M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs, aux questions de : MM. André Rossi, François-Michel Gonnot, Charles Pistre, Guy Malandain, Jean-Yves Le Déaut, Jean-Marie Bockel, Claude Lise, Guy Lordinot, Serge Charles, Jean-Marie Demange, Jean Besson, Ambroise Guellec, Jean-Paul Fuchs, Roger Gouhier.

M. le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 742)

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD

2. **Rappels au règlement et demandes de suspension de séance** (p. 742).

MM. Charles Millon, Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

Suspension et reprise de la séance (p. 743)

MM. André Lajoinie, Charles Millon, Jean-Marie Bockel, président de la commission de la production ; le ministre, Franck Borotra.

Suspension et reprise de la séance (p. 745)

3. **Renvoi pour avis** (p. 745).

4. **Démission d'un représentant à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe** (p. 745).

5. **Statut et capital de la Régie Renault.** - Discussion, après déclaration d'urgence, d'un projet de loi (p. 745).

Rappels au règlement (p. 745)

MM. Jacques Brunhes, Jean-Marie Bockel, président de la commission de la production ; François d'Aubert, le président.

Ouverture de la discussion (p. 746)

M. le président de la commission.

MM. Gaston Rimareix, rapporteur de la commission de la production ; Jacques Brunhes.

Rappel au règlement (p. 749)

MM. Georges Hage, le président.

Reprise de la discussion (p. 750)

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

M. le président.

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

6. **Renvoi pour avis** (p. 752).

7. **Rappels au règlement** (p. 753).

MM. François d'Aubert, Jean-Marie Bockel, président de la commission de la production ; Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire ; Jacques Brunhes, Gaston Rimareix.

8. **Ordre du jour** (p. 754).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. LAURENT FABIUS

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

QUESTIONS À M. LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUPRÈS DU PREMIER MINISTRE, CHARGÉ DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET NATURELS MAJEURS

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions à M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la prévention des risques technologiques et naturels majeurs.

M. Robert Pandraud. Rappel au règlement !

M. le président. Monsieur Pandraud, vous savez bien qu'il n'y a pas de rappel au règlement pendant les séances de questions.

Nous commençons par les questions du groupe U.D.F.

La parole est à M. André Rossi.

M. André Rossi. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur les ouvertures de carrières. Dans la vallée de la Marne, entre Château-Thierry et Charly, sur une distance de 25 kilomètres, nous sommes confrontés à une demande d'ouverture de grandes carrières de granulat qui rencontre l'opposition unanime des élus et de la population, en raison des risques encourus par la nappe phréatique, mais aussi pour empêcher l'enlaidissement d'un paysage de grande beauté.

Or nous nous sommes aperçus que la procédure suivie en ce domaine est étonnamment jacobine, car les élus locaux y sont privés de tout pouvoir. Les onze maires et les trois conseillers généraux concernés ont bien constitué une association de défense, mais elle est en fait totalement impuissante.

Quand on examine la composition de la commission départementale des mines, on constate que sur les seize membres qui y siègent, un représente le conseil général, un les maires, deux les associations, et que tous les autres émanent de l'administration d'Etat.

Votre collègue de l'intérieur s'apprête à nous soumettre des textes sur la décentralisation. Pouvez-vous lui demander s'il est prêt, à cette occasion, à ouvrir un chapitre qui donnerait aux collectivités locales un certain nombre de droits en ce domaine ? On ne peut pas demander aux maires de défendre l'environnement dans leur commune si, en même temps, on leur impose des chantiers aussi enlaidissants que peuvent l'être des carrières de granulat.

Deuxième question : êtes-vous prêt à défendre auprès du ministre de la culture la demande de classement de ce site que nous avons présentée ?

Troisième question : puisque les Allemands et les Hollandais n'ouvrent plus de carrières de ce type et ont remplacé les granulats par des matériaux nouveaux, le Gouvernement envisage-t-il de favoriser la création en France d'entreprises spécialisées, compte tenu du fait qu'avec le développement des T.G.V. et des autoroutes l'ouverture de nouvelles carrières risque de défigurer le pays faute de matériaux de substitution.

Enfin, en tant que député de l'Aisne, c'est-à-dire de l'un des quatre départements concernés par l'affaire du stockage des déchets nucléaires, je souhaiterais savoir où en est la procédure en ce domaine. Le Premier ministre vient de reporter d'un an la décision, mais nous voudrions bien être fixés. Car la région de Sissonne est située au centre géographique de

l'Europe et si elle devait être choisie, vous risqueriez fort d'en faire une sorte de Saint-Jacques-de-Compostelle de tous les grands pèlerinages écologiques !

M. le président. Pour que tous nos collègues puissent s'exprimer, je rappelle que les questions et les réponses doivent être brèves, car nous avons fort peu de temps.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur Rossi, le régime juridique des carrières était un peu hésitant ces dernières années et c'est un arrêt de la justice administrative qui a finalement décidé qu'il relevait du code minier. En la matière, la compétence revient donc à mon collègue M. Fauroux. Mais, dans les mois qui viennent, le secrétariat d'Etat à l'environnement reprendra l'affaire et c'est fort bien ainsi.

Pour ma part, je suis très favorable à une plus grande participation des élus locaux et des administrations territoriales en ce domaine. Nous pourrions ainsi parvenir ensemble à l'établissement d'un schéma départemental d'ouverture des carrières et même à une réforme des procédures. Pourquoi ne pas envisager, par exemple, un raccourcissement de la durée des concessions ou un rétablissement de la taxe sur les granulats pour aider à la remise en état des sites une fois l'exploitation terminée ?

M. Bériot, le journaliste bien connu, vient de me remettre un rapport sur cette question. Il en ressort que dans de nombreux pays, le prélèvement des granulats dans les vallées a fait place à une pratique nouvelle qui utilise des roches concassées. Elle permet de n'ouvrir de carrières que dans les zones de relief, de manière à préserver ce trésor que sont nos vallées alluviales. J'y suis tout à fait favorable. Le Gouvernement va donc étudier les moyens de procéder progressivement à cette substitution.

Votre question sur les déchets radioactifs pose également un problème de compétence. C'est M. Fauroux qui en a la responsabilité mais, bien entendu, l'administration de l'environnement est très présente dans cette réflexion.

Comme vous l'avez rappelé, la décision a été reportée ; nous avons donc le temps. Nous avons demandé un rapport au Collège des risques technologiques. Plusieurs options s'ouvrent à nous. Pour l'instant, il n'y a aucun risque d'affrontements, car nous avons une nouvelle plage de temps devant nous.

M. le président. La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais d'abord que vous nous disiez, puisque vous ne l'avez pas encore fait, que vous êtes bien là avec plaisir et non pas parce qu'on vous a demandé d'y être. Mais tel n'est pas l'objet de ma question, car je souhaite vous interroger sur la sécurité nucléaire.

En 1989, on a comptabilisé officiellement 360 incidents nucléaires dans les centrales françaises et la presse a annoncé hier que la sécurité pouvait être menacée aussi de l'extérieur, notamment par des actions de type terroriste. Je sais bien que vous n'avez pas la tutelle d'E.D.F. ni celle de la D.G.S.E. et que vous n'exercez pas de responsabilité particulière en matière de plan de protection des centrales. Néanmoins, comme vous êtes rattaché au Premier ministre, peut-être pourrez-vous nous dire de quelle façon concrète le chef du Gouvernement envisage de revoir le problème de la sécurité nucléaire. Quatre ans, jour pour jour, après Tchernobyl, c'est un sujet sur lequel tous les Français attendent votre réponse.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, il y a deux aspects dans votre question. Le premier est celui du contrôle, c'est-à-dire celui de la formation des hommes et de leur présence sur les sites.

M. Robert Pandraud. Si vous ne répondez pas à la demande que vous a d'abord présentée l'auteur de la question, c'est que vous n'avez guère de plaisir à être parmi nous !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Actuellement, la sûreté nucléaire est assurée par le service central de sûreté des installations nucléaires et par l'institut de protection et de sûreté nucléaire. Ce sont des services d'une remarquable compétence, mais nous nous sommes aperçus, depuis quelques années, que leur « lisibilité » n'était pas très grande. Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de leur permettre de s'exprimer plus nettement et de bien marquer leur indépendance. Cette indépendance et cette efficacité sont réelles ; ce qu'il faut améliorer, c'est le second aspect de leur action, celui qui a trait à la communication, à l'information, car, jusqu'à présent, le public ignorait leur existence et ne pouvait pas s'adresser directement à eux.

La sûreté nucléaire proprement dite a connu deux étapes. La première, qui s'achève, était celle du matériel : les centrales nucléaires ont été construites et équipées. La seconde, déjà engagée, est celle de la maintenance : définition des procédures et formation des hommes. Elle exige un effort considérable. L'année dernière, un certain nombre des incidents survenus étaient imputables à des problèmes de maintenance. Par conséquent, M. Fauroux et moi-même avons appelé à E.D.F. toute l'importance de cet aspect et la nécessité de définir des procédures de maintenance quantifiées et comparables au niveau national pour que les responsabilités ne soient pas laissées à chaque directeur de centrale.

S'agissant en second lieu de l'information du public, aspect indispensable de l'action en matière de sûreté nucléaire car la confiance repose sur la connaissance, le Premier ministre a pris un certain nombre de dispositions pour accroître à la fois l'indépendance des services de sûreté et la lisibilité de l'information qu'ils délivrent sur la radioactivité. Après le passage du nuage de Tchernobyl, des polémiques avaient eu lieu à ce sujet. Au fond, l'important pour les Français, c'est qu'ils se fassent leur opinion par eux-mêmes et qu'ils ne soient plus contraints de s'en remettre à quelqu'un qui leur dirait : « Je m'occupe de tout ! » Cette conception de la sûreté nucléaire est dépassée.

Voilà donc les deux directions dans lesquelles nous nous engageons. Et puisque je reviens du sommet franco-allemand, j'y ajouterai un aspect international. On l'a vu avec Tchernobyl, la sûreté nucléaire n'est pas l'affaire d'un seul pays. Si un accident se produit hors de nos frontières, notre industrie nucléaire en perçoit le contrecoup. Il importe donc d'aboutir à une internationalisation des procédures et des normes afin qu'une critique réciproque et permanente permette, d'un pays à l'autre, de renforcer constamment la sûreté nucléaire.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Charles Pistre.

M. Charles Pistre. Monsieur le secrétaire d'Etat, depuis quelques mois, les difficultés liées au déficit de l'eau se précisent. Malgré une amélioration transitoire, nous savons que, de conjoncturel, le problème est devenu structurel et qu'il s'accompagne d'un risque de concentration de la pollution puisque la ressource est réduite.

Pour y faire face, toutes les volontés se conjuguent. L'Assemblée nationale a désigné une mission présidée par mon collègue Guy Malandain. Le Conseil de l'Europe et la Communauté européenne agissent de leur côté. Quant au Gouvernement, il a organisé des consultations interministérielles.

Où en est la préparation des Assises de l'eau ? Où en est surtout l'élaboration du projet de loi qui a été annoncé ? Quelles orientations ont d'ores et déjà été retenues pour en former l'ossature ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, la sécheresse qui persiste me préoccupe vivement ainsi que M. le ministre de l'agriculture, les préfets et l'ensemble des administrations, sans oublier les usagers. C'est dans le Sud-Ouest que se situe l'épicentre de ce phénomène dont on croyait l'an dernier qu'il serait exceptionnel et dont on s'aperçoit malheureusement qu'il se répercute d'une année sur l'autre. Diverses dispositions seront prises pour assurer l'équité dans la répartition de l'eau entre les différents

usagers, mais votre question est plus large puisqu'elle a trait aux projets de réforme ou d'amélioration de la politique de l'eau.

La sécheresse a révélé un certain nombre de lacunes dans le droit de l'eau, notamment l'absence d'un régime d'autorisations de prélèvement dans les cours d'eau non domaniaux et dans les nappes souterraines. Actuellement, n'importe qui peut se servir comme il l'entend, si bien que nous avons le plus grand mal à coordonner les prélèvements dans certains bassins.

Les agences de bassin, qui ont été créées en 1964, se sont révélées des outils d'intervention absolument remarquables. Mais de nouveaux problèmes sont apparus depuis quelque temps : pollutions diffuses, pollutions par les pluies, par les nitrates, par les toxiques, etc. Nous devons donc manifestement étendre les compétences des agences de bassin.

Tels sont les axes principaux de la rénovation du droit de l'eau. Une réflexion de moindre portée, relative à l'organisation administrative de la gestion de l'eau, est également en cours. La multiplicité des administrations qui interviennent pose en effet un problème de cohérence.

J'ai le sentiment, pour ce qui me concerne, que l'Etat a été un peu absent de la politique de l'eau ces dernières années. A l'évidence, un nouvel effort s'impose, tant en matière d'instructions et de directives qu'en matière de police de l'eau et de renforcement de la cohérence administrative.

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

M. Guy Malandain. Ma question, monsieur le secrétaire d'Etat, vous permettra de compléter votre dernière réponse sur un point très précis.

Tout le monde prend conscience, parfois douloureusement, que depuis une quinzaine d'années on ne gère plus cet élément sensible qu'est l'eau avec suffisamment de précautions. Chacun tire de l'eau comme il veut, chacun pollue un peu comme il l'entend. Bref, un effort considérable reste à faire.

Dans l'immédiat, le souci que nous partageons avec nombre de nos concitoyens, c'est bien la sécheresse particulièrement grave qui s'annonce dans le Sud-Ouest. Quelles mesures entendez-vous mettre en œuvre pour aider les préfets à coordonner la répartition entre les différents usages et à assurer notamment l'alimentation en eau potable des habitants des communes rurales et du littoral, très peuplé pendant les vacances, c'est-à-dire dès le mois de juin, voire le mois de mai ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, l'évolution de la situation est suivie au plan national par un « groupe sécheresse » de la mission interministérielle de l'eau qui se réunit sans désespérer depuis un an car les circonstances climatiques l'y contraignent. Ce groupe de travail a déjà informé les préfets des mesures à prendre et leur a communiqué toutes les informations liées à la situation hydrologique.

Là où la situation l'exigeait, des groupes de suivi de la sécheresse ont été mis en place par les préfets. Ils ont notamment pour mission d'établir une concertation avec les usagers afin de répartir la ressource lorsqu'elle se raréfie.

La première mesure qui s'impose - elle a d'ailleurs déjà été prise dans le Lauragais qui connaît dès à présent une situation de manque - consiste à réduire les consommations non indispensables, comme le lavage des voitures, l'arrosage des jardins privés en plein jour ou celui des golfs, qui fleurissent actuellement.

Si la situation s'aggrave encore, la priorité est, bien entendu, donnée à l'eau potable. Les préfets peuvent alors déclarer l'« état de sécheresse grave » qui les autorise à procéder à des réquisitions pour l'eau potable. Grâce à des mesures préventives de raccordements et d'interconnexions, grâce aussi à des accords amiables entre les différents usagers et Electricité de France, nous avons pu éviter, l'année dernière, d'en arriver à cette extrémité. Mais si la situation devait s'aggraver dans certains départements, les pouvoirs publics pourraient être conduits à déclarer l'état de sécheresse grave.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Jean-Yves Le Déaut. L'homme croule sous les déchets qu'il produit. La révolution industrielle génère de nouveaux gisements bien encombrants dont le volume ne

cesse de croître. Ainsi, si l'on entassait place de la Concorde les déchets ménagers, industriels et organiques agricoles français, on construirait une tour qui s'élèverait de 200 mètres par jour.

L'alternative, monsieur le ministre, n'est pas uniquement entre les usines d'incinération et les décharges contrôlées. Il faut favoriser les technologies propres, réduire le nombre malheureusement trop élevé de décharges sauvages, encourager le tri à la source et les « déchetteries », et promouvoir les éco-produits.

Quelle est votre politique dans ce domaine ?

Dans mon département, un large débat a eu lieu sur le stockage des déchets toxiques à Varengeville dans les mines de sel en profondeur. Plusieurs autres départements français sont concernés. Quelle est votre position sur l'élimination des déchets dangereux qu'il n'est pas possible d'incinérer ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur Le Déaut, la question des déchets est extrêmement vaste, d'autant que les déchets constituent non un à-côté de notre système de production mais, malheureusement, l'une de ses caractéristiques principales. Or, pour transformer une caractéristique principale, il faut du temps et cela exige la participation de tous, à commencer par les industriels, mais les consommateurs sont également concernés, car certains produits de consommation laissent davantage de déchets que d'autres.

Nous devrions progressivement passer, au cours des dix prochaines années dans toutes les communes de France, si possible grâce à la coopération intercommunale qui trouvera là un terrain d'élection, à un système de tri et de recyclage des déchets ménagers. Ce changement sera difficile, mais il me paraît tout à fait indispensable. Des expériences ont déjà été lancées.

En matière de déchets toxiques, de déchets industriels, les grandes lignes de notre politique sont théoriquement simples : il faut produire moins de déchets - donc favoriser les éco-produits, sur lesquels je reviendrai - et en recycler davantage. Quant aux déchets que l'on ne peut ni éviter ni recycler, il convient non de les stocker, mais de les détruire, autant que faire se peut. Cela signifie qu'il faut construire une filière industrielle de la destruction de déchets. Certains éléments de cette industrie existent déjà. Il s'agit en général d'unités dans lesquelles on brûle correctement les déchets à haute température.

Toutefois, vous avez raison, on ne peut pas détruire ou brûler les déchets minéraux métalliques. On doit donc les mettre quelque part. En la matière, il convient d'agir avec beaucoup de soins, en conditionnant correctement les déchets dans des fûts et en les stockant, comme cela est le cas dans une mine de sel en République fédérale d'Allemagne, dans des endroits souterrains en principe convenablement gardés.

Telles sont les grandes lignes de la politique que je souhaite suivre. Certes, l'une des conditions de réussite de cette politique est qu'il n'existe pas de mouvements transfrontières. Malheureusement, quand je suis arrivé au Gouvernement, la Communauté européenne avait déjà décidé que les déchets étaient des marchandises comme les autres et que l'on pouvait les laisser circuler d'un pays à l'autre, les règles du marché devant permettre, par miracle en quelque sorte, de trouver la meilleure technique. En fait on les retrouvait dans les décharges où le prix du terrain était le moins cher.

Nous avons mis un terme à ce processus et la responsabilité incombe désormais davantage aux producteurs : les déchets doivent être éliminés le plus près possible de l'endroit où ils sont produits. Nous voulons éviter les déchets baladeurs. La coopération transfrontière est limitée à des déchets particuliers pour le traitement desquels un pays aurait investi plus que d'autres ; il serait donc absurde d'investir douze fois.

Cette politique va exiger des efforts considérables, ainsi que des dispositions réglementaires et fiscales. En effet notre fiscalité provoque des effets pervers, y compris en matière de déchets. Je me suis ainsi aperçu que certaines dispositions financières ou autres favorisaient l'accroissement du volume des déchets et non sa réduction.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Bockel.

M. Jean-Marie Bockel. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez participé, la semaine dernière avec M. Curien à Washington, à une conférence organisée par M. Bush sur le

réchauffement de la planète. Lors de cette rencontre, les délégués américains ont principalement insisté pour renforcer les programmes de recherche globale sur les changements climatiques, alors que les Européens ont une approche beaucoup plus concrète et ont proposé des réponses immédiates.

Dans quelques jours, je me rendrai avec M. le président Fabius, M. Le Déaut et plusieurs parlementaires, appartenant à la commission de la production et des échanges, à une conférence interparlementaire organisée par M. Gore, avec des représentants de trente-trois pays, sur la survie de la planète, notamment sur les questions climatiques et atmosphériques.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous connaissons certes la position de la France en la matière mais pourriez-vous nous indiquer quels sont les points sur lesquels vous insistez actuellement, tant dans le cadre européen que sur le plan mondial par rapport à la position américaine ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur Bockel, cette question est très vaste.

Lors de la conférence de Washington organisée par le président Bush, les Américains sont apparus en retrait par rapport aux Européens, lesquels ont fait montre d'une unité remarquable et d'une grande détermination face à la position américaine.

L'effet de serre paraît être la principale menace écologique planétaire dans le siècle qui vient et elle réclame une intervention volontariste dès maintenant. La position européenne est fondée sur le fait que si nous ne connaissons pas encore l'ensemble des mécanismes qui contribuent à l'état de serre, ni la quantification de cet effet, nous savons tout de même beaucoup de choses.

Il est ainsi possible de commencer à agir sans que cela coûte cher, en menant certaines actions qui auront de toute manière des conséquences extrêmement positives sur l'environnement et le mode de vie.

Nous devons d'abord lutter contre les chloro-fluorocarbones qui détruisent la couche d'ozone. Ils ont ainsi une part de responsabilité dans l'effet de serre. Les pays producteurs étant peu nombreux, il est possible d'agir sans que cela soit trop difficile. La Communauté européenne a décidé de passer à la production zéro en l'an 2000 et les Américains ont suivi.

Le problème principal tient au fait que seuls les pays développés ont signé ces accords. Par conséquent, les États en voie de développement vont pouvoir s'équiper de réfrigérateurs et d'autres biens qui consomment ces gaz. Nous risquons donc d'avoir signé pour rien. La question essentielle en matière de C.F.C., comme on les appelle, est celle de la mise en place de mécanismes financiers permettant d'aider les pays en voie de développement à opérer des transferts de technologie.

La France a proposé d'ouvrir un compte à la Banque mondiale pour aider ces transferts et les Allemands suggèrent d'instaurer une taxe sur les C.F.C. pour alimenter ce fonds.

Une deuxième cause essentielle de l'effet de serre est la consommation d'énergie à laquelle est liée la production de gaz carbonique.

Les hésitations des Américains viennent de leur structure de consommation d'énergie, car la Communauté européenne envoie beaucoup moins de gaz carbonique dans l'atmosphère que les États-Unis. Alors que, par exemple, la France envoie dans l'atmosphère deux tonnes de gaz carbonique par habitant et par an, ce volume est plus du double aux États-Unis. Par conséquent, tant que ce pays n'acceptera pas de limiter l'accroissement de sa consommation d'énergie, un désaccord extrêmement important subsistera avec nous.

L'Europe pense obtenir une limitation des émissions de gaz carbonique grâce aux économies d'énergie. En France, il faut bien le reconnaître, le recours aux économies d'énergie et au nucléaire contribue à limiter les émissions de gaz participant à l'effet de serre, mais l'essentiel réside dans l'acceptation du fait que le progrès ne consiste pas à consommer toujours plus d'énergie. C'est le point principal.

Pendant que ces mesures sont prises, la recherche se poursuit sur d'autres aspects que l'effet de serre.

M. le président. Il va falloir accélérer le rythme. Les questions et les réponses devront donc être très rapides.

La parole est à M. Claude Lise.

M. Claude Lise. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question porte sur la situation des observatoires volcanologiques de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion.

Les difficultés que connaissent ces observatoires proviennent de l'insuffisance de leurs budgets de fonctionnement alimentés d'un million de francs par l'Etat et d'un million de francs par les départements. Or ce budget de deux millions de francs ne tient pas compte des conditions réelles dans lesquelles fonctionnent ces observatoires. Situés loin de la métropole et en milieu tropical humide, ils doivent en effet supporter des frais particuliers en matière de transport, de mission et surtout d'entretien qui, en milieu tropical humide, n'ont rien à voir avec ceux que nous connaissons en métropole.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pouvons-nous escompter un effort plus important de l'Etat ?

Par ailleurs, comptez-vous donner une réponse favorable aux demandes qui vous ont été adressées pour la tenue d'un colloque très important sur les risques naturels à Fort-de-France, du 24 au 26 mai prochain : une demande de représentation de votre ministère et une demande de subvention de 50 000 francs ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour une réponse très courte.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, ces observatoires relèvent du budget des universités. Soyez assuré que je me ferai votre interprète auprès de mon collègue Lionel Jospin et des services chargés de la prévention des risques majeurs.

Quant au colloque que vous souhaitez organiser, votre demande me paraît raisonnable. Je me ferai un devoir de l'examiner avec la plus grande bienveillance.

M. le président. La parole est à M. Guy Lordinot.

M. Guy Lordinot. Monsieur le secrétaire d'Etat, replongeons dans l'eau.

Dans les départements d'outre-mer, les eaux courantes et stagnantes sont propriétés de l'Etat, mais la ressource est gérée par différents services de l'Etat - l'agriculture, la forêt, l'équipement - ce qui fait, en fin de compte, qu'elle n'est pas gérée du tout.

La distribution relève de plusieurs syndicats de communes, ce qui provoque des disparités tant dans les modes de distribution que dans les prix du mètre cube d'eau.

Enfin, le traitement des eaux est assuré par les communes elles-mêmes. Il est donc très souvent mal fait, ce qui entraîne des pollutions par des rejets dans les rivières, dans la mer et dans les terres.

Ne vous semble-t-il pas opportun, monsieur le secrétaire d'Etat, de créer, sur un territoire comme celui de la Martinique par exemple, qui ne mesure que 1 000 kilomètres carrés, un instrument unique pour gérer l'eau, la ressource, la distribution et le traitement ?

M. le président. Après cette réponse, le groupe socialiste ne disposera malheureusement plus de temps.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Si je réponds seulement oui, restera-t-il encore du temps, monsieur le président ?

M. le président. Non ! (Sourires.)

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. La réponse est oui : le secrétariat d'Etat à l'environnement a demandé à être le seul responsable de la gestion des eaux. Il souhaite d'ailleurs que cette responsabilité lui soit donnée dans bien d'autres domaines, afin que l'existence d'un responsable unique permette de faire avancer les choses. Vous venez, en effet, de montrer à quel point l'existence d'un organisme du genre des agences de bassin qui existent en métropole est important dans les départements d'outre-mer.

M. le président. Je suis désolé auprès de M. Brune, de M. Fromet et de Mme Royal qui s'étaient inscrits, mais ainsi est notre règle.

Pour le groupe du Rassemblement pour la République, la parole est à M. Serge Charles.

M. Serge Charles. Monsieur le secrétaire d'Etat, il a été découvert récemment dans les remblais utilisés pour l'auto-route A 22, qui relie Lille à Gand, une forte dose de chrome.

Or vous connaissez le degré de toxicité du chrome qui pose des problèmes très graves : appareil respiratoire, peau, appareil digestif, cancers. Ce produit a été classé par le centre international de recherche dans le groupe I, c'est-à-dire parmi les produits les plus dangereux.

Il semblerait que ce chrome provienne d'un terril qui appartenait autrefois à Pechiney-Ugine-Kuhlmann. Compte tenu du développement du réseau autoroutier français, en particulier dans notre département, nous imaginons que d'autres sites sont concernés, non seulement des autoroutes, mais aussi des équipements qui reçoivent du public, parce qu'ils ont été construits sur des remblais en provenance du même secteur.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les services départementaux de l'équipement ont été consultés, mais il apparaît que, depuis la décentralisation - et à cause de la décentralisation - il y aurait un vide en ce qui concerne les archives : on ne retrouve plus les documents. Ainsi, nous n'avons pas aujourd'hui la possibilité de situer les sites pollués.

Récemment encore, dans la Marcq, rivière canalisée, nous avons découvert des traces importantes de liquide jaunâtre, c'est-à-dire d'eau renfermant du chrome. Elle se déversait dans des goulottes, lesquelles portaient dans la nappe phréatique. Or lorsque la masse d'argile est insuffisante pour protéger cette nappe phréatique, l'eau polluée s'y déverse directement. Qui plus est, ce secteur étant irrigué par des petits ruisseaux, par des becs, par des fossés, ces ruisseaux partent directement dans la rivière et la polluent.

Vous êtes venu dans le Nord, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous nous avez indiqué que vous ne connaissiez de cette affaire que ce qu'en avaient dit la télévision et la presse. Cependant, le président du mouvement écologique du Nord m'a fait savoir qu'il avait téléphoné treize fois à vos services et qu'il n'avait pas eu de réponse. Avez-vous vraiment été tenu informé par vos services ?

Comme vous revenez dans le Nord le 22 mai prochain, pour vous rendre compte sur place, monsieur le secrétaire d'Etat, il serait bon que vous m'indiquiez auparavant si vous avez les moyens de retrouver ces archives, car j'imagine qu'elles ont été à nouveau centralisées.

Par ailleurs, quelles réponses concrètes pouvez-vous nous apporter quant à la garantie que l'on va remédier à cet état de fait ? En effet, les recherches ne suffisent plus, il faut mettre en œuvre des moyens efficaces, car les risques sont grands, comme en témoignent les nombreux incidents que nous avons recensés.

Pour appuyer ma démonstration, monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai tenu à vous apporter un bocal contenant de l'eau prélevée dans la rivière. Vous pouvez constater qu'elle est complètement jaune. Puis-je me permettre de vous demander de la faire analyser ?

M. François d'Aubert. Apportez-la-lui !

M. Serge Charles. Il ne s'agit pas de vous mettre mal à l'aise, mais de vous montrer que la question est grave. (M. Serge Charles se lève et remet le bocal à M. le secrétaire d'Etat.)

M. François d'Aubert. Enlevez le bouchon !

M. le président. La photo a été faite, c'est très bien !

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, votre question est plutôt une information. Je suis, comme vous, extrêmement frappé et inquiet de ce genre de « découverte ».

M. François d'Aubert. Vous voyez que cela vaut la peine de venir ici, monsieur le secrétaire d'Etat ! (Sourires.)

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Dès qu'il s'agit de vraiment travailler au fond, monsieur le député, je suis disposé à être toujours présent !

M. Serge Charles. Malgré le peu de crédit que vous accordez parfois aux hommes politiques !

M. le président. Messieurs, je vous en prie. Après, le groupe du Rassemblement pour la République n'aura plus assez de temps !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je répondrai volontiers à toutes les questions, y compris à celles qui ne concernent pas le chrome, monsieur le député !

M. le président. Répondez à celles qui sont posées par les députés !

M. Xavier Deniau. Le Parlement ne sert pas à rien ; il est parfois utile !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Mais oui !

M. le président. Monsieur Lalonde, ne vous laissez pas interrompre !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Pour l'instant, je n'ai pas retrouvé trace de toutes les ventes du terril. Nous savons qu'une partie a été vendue aux services de l'équipement pour réaliser un remblai d'autoroute. C'est là qu'on a trouvé le chlore.

Mais, comme pour de nombreux points noirs que nous devons à la désinvolture du passé, je reconnais sans peine que nous avons beaucoup de mal à retrouver toutes les pollutions. Dans de telles affaires, nous devons tous être extrêmement nets et regretter notre désinvolture d'antan.

Ainsi, lorsque je suis allé dernièrement à Valenciennes j'ai été confronté, dans d'anciennes friches industrielles, au problème de la pollution des lacs par métaux lourds de certaines installations minières ou chimiques anciennes. C'est un cas particulièrement net de l'héritage du passé dans lequel nous avons des difficultés à tout retrouver.

Monsieur le député, je vais m'employer à retrouver la trace de toutes les ventes de ces terrils et de leur destination.

En effet, certains contiennent du chrome hexavalent, forme particulièrement dangereuse du chrome.

Pour l'instant, je n'ai pas retrouvé les documents nécessaires.

M. Serge Charles. Nous, nous avons des traces !

M. François d'Aubert. Vous voyez qu'il faut écouter davantage les parlementaires !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. M. le ministre de l'agriculture vient d'annoncer son programme en sept points pour adapter notre agriculture française aux contraintes de l'environnement.

La France est à la traîne, monsieur le secrétaire d'Etat, par rapport aux autres pays européens, qui n'ont pas manqué de mettre en œuvre les incitations communautaires existant en ce domaine.

J'ai lu attentivement le préambule de M. le ministre de l'agriculture. Il ne semble d'ailleurs pas approuver les propos fracassants que vous avez tenus à l'encontre des agriculteurs.

M. Xavier Deniau. Et des parlementaires aussi !

M. Jean-Marie Demange. Bien entendu !

J'aimerais donc savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, dans quelle mesure vous avez contribué à l'élaboration de ce document.

Par ailleurs, vous avez dit que votre ministère était une 2 CV. Il est vrai que, sur le plan budgétaire, vous pourriez réclamer un turbo au Gouvernement. J'ai bien l'impression, en effet, que toutes vos déclarations, pour beaucoup intempestives, ne sont pas faites pour favoriser la concertation et la coordination gouvernementale indispensable pour si l'on veut que votre ministère avance, et j'ai bien peur qu'il n'avance au rythme d'une trottinette.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, sur les 2 CV, le turbo, les trottinettes et le reste ! (Sourires.)

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je suis extrêmement satisfait des mesures annoncées par le ministre de l'agriculture. Il était important, en effet, de faire savoir à la communauté nationale que chaque groupe devait faire un effort pour participer à la dépollution et à la propreté de notre territoire.

En ce qui me concerne, je travaille beaucoup avec les associations professionnelles agricoles sur deux aspects de la pollution par les nitrates : l'extension de l'instruction relative aux établissements classés « élevage » et, pour la céréaliculture, un système permettant d'intégrer les agriculteurs dans le système de solidarité des usagers autour des agences de bassins.

Non, la France n'est pas à la traîne ! Tous les pays européens ont beaucoup de mal avec la pollution diffuse, d'origine agricole ou d'origine pluviale. Il est beaucoup plus diffi-

cile de traiter la pollution d'origine diffuse que la pollution concentrée. On commence toujours par le plus facile ! Et la France a pris l'initiative d'une réunion à quatre, avec l'accord de la présidence irlandaise, pour avancer sur un projet de directive communautaire concernant les nitrates.

En ce qui concerne la 2 CV ou le turbo, je rappelle que le ministère de l'environnement a été créé par M. Poujade en 1972.

M. Robert Pandraud. Non ! Par le Président Pompidou qui a nommé M. Poujade ! Un ministre ne crée pas un ministère ! Un minimum de connaissance du droit public s'impose ! (Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Patrick Ollier. M. Pandraud a raison. Ce n'est pas le ministre qui crée le ministère !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je vous remercie, monsieur Pandraud, de cette contribution capitale. Je disais cela en toute bonne foi et j'ai beaucoup de respect pour M. Poujade, que je connais bien.

M. Robert Pandraud. Ce n'est pas le problème ! Ce n'est pas vous qui vous êtes nommé secrétaire d'Etat !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. C'était donc à une époque où l'environnement était une préoccupation secondaire.

Il est devenu maintenant une préoccupation centrale et il est même au cœur des stratégies industrielles. Des pans entiers de l'industrie peuvent dépendre de décisions prises au secrétariat d'Etat à l'environnement ou voir leur avenir orienté dans telle ou telle direction. On le voit dans le secteur de l'automobile ou dans le domaine de l'énergie. Il est donc nécessaire de réfléchir à une nouvelle organisation administrative de l'environnement. La demande sociale est telle que nous devrions tous être d'accord sur ce point sans avoir besoin de nous « chercher des poux dans la tête ».

M. le président. Veuillez conclure, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que M. Besson puisse poser sa question !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. L'un des exemples de la contribution extrêmement positive du Parlement est un rapport réalisé pour la commission des finances. Le rapporteur y dit sur le Parlement un certain nombre de choses de bonne foi.

M. Patrick Ollier. De meilleure foi que les vôtres !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. C'est ce que je voulais dire moi-même, sans aucune intention d'insulter la représentation parlementaire.

M. le président. Il est vrai que le travail de M. Barnier est excellent.

La parole est à M. Jean Besson.

M. Jean Besson. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous interroger sur un problème d'une actualité brûlante, qui donne même lieu à des controverses passionnées. Vous l'avez évoqué très rapidement. Il s'agit de la pollution de l'eau potable par les nitrates et les pesticides.

Tous ceux qui vous ont écouté attentivement savent maintenant que l'origine des nitrates est bien établie. Il y a ceux qui sont en excédent dans les cultures céréalières et qui, progressivement, imprègnent le sous-sol, ceux, provenant des élevages, essentiellement de porcs, qui résultent de l'oxydation des produits azotés tels que l'urée ou l'acide urique dans les lisiers, et qui, bien entendu, se répandent dans les rivières et les fleuves par les eaux de ruissellement des terrains d'épandage et, enfin, ceux qui proviennent des déchets industriels. Ils sont beaucoup trop nombreux pour que l'on puisse les énumérer dans le cadre de cette question.

Je crois pouvoir dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce sont les troisièmes, qui, pour l'instant du moins, présentent les dangers les moins sérieux pour les eaux potables, même si l'on peut effectivement penser à certaines autres pollutions comme celle provoquée par les gaz d'échappement des moteurs à explosion qui sont partiellement responsables des terribles pluies acides.

Les nitrates répandus dans les champs de céréales sont donc globalement à la source des pollutions des eaux souterraines et ceux provenant des lisiers la principale source de pollution des eaux de surface.

Or, monsieur le secrétaire d'Etat, diverses voix s'élèvent ici ou là pour condamner ces pollutions, avec d'autant plus de vigueur bien entendu qu'il y a le problème de la sécheresse qu'a évoqué un de nos collègues tout à l'heure.

M. le président. Voudriez-vous conclure, monsieur Besson ?

M. Jean Besson. Il y a des normes mais elles ne sont pas observées.

Ma première question est simple, monsieur le secrétaire d'Etat : allez-vous prendre des mesures de fermeture, de prélèvements des points et des sources ? Et, dans ce cas-là, que fera-t-on pour assurer l'approvisionnement des populations ?

Certains affirment que les pollueurs doivent payer. Quel serait, monsieur le secrétaire d'Etat, l'avenir économique des éleveurs de porcs, avec des prix bloqués par la Communauté européenne, s'ils devaient prendre en charge les aménagements de dépollution ? Mesurez-vous, également, le traumatisme que subiraient les producteurs de céréales si on devait réduire de manière autoritaire les auxiliaires indispensables à leur productivité ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, faire un constat objectif, c'est bien ! Savoir en faire la critique constructive, c'est évidemment mieux. Mais imaginer et offrir en même temps les solutions de substitution et de sauvegarde des milieux incriminés et menacés, c'est indispensable. Qu'allez-vous proposer pour résoudre ce problème ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Le système pollueur-payeur a un corollaire extrêmement important : celui qui dépollue est aidé.

Il est mis en œuvre dans le cadre des agences de bassin, grâce à la solidarité. Si, par exemple, un agriculteur investit dans la dépollution et si l'agence de bassin considère que la lutte contre l'eutrophisation est prioritaire, l'aide pour la dépollution peut éventuellement être supérieure aux prélèvements pour pollution.

Je ne vais pas entrer dans le détail du système. Il peut être compliqué et plus juste ou un petit peu plus simple et moins juste. Il y a de longues discussions sur ce point, agence par agence d'ailleurs, ainsi que dans le cadre des assises de l'eau.

Je suis tout à fait sensible à vos remarques. Je pense en outre que les fonds de la politique agricole commune doivent également contribuer à orienter l'agriculture productive vers un plus grand respect de l'environnement.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe de l'Union du centre.

La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Tout d'abord, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous faire part de ma compassion devant la souffrance qui doit être la vôtre d'être ici aujourd'hui, puisque vous êtes dans un endroit où vous ne venez que lorsque l'on vous le demande, de surcroît pour voir des gens sur l'intérêt et l'utilité desquels vous vous interrogez. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes de l'Union du centre, du Rassemblement pour la République et Union pour la démocratie française.)*

Je le comprends, dans un sens, puisque le débat s'est un peu déplacé de cet hémicycle vers la télévision. C'est justement à ce propos que je voudrais vous interroger.

Un soir, assez tard, mais il y avait beaucoup de monde devant la télévision, j'ai entendu l'un de vos fonctionnaires agresser bêtement et inutilement les agriculteurs sur un sujet très sensible, celui de la pollution par les lisiers et les nitrates.

Croyez-vous que ce soit la manière intelligente d'aborder le problème du principe pollueur-payeur ? Ne vaut-il pas mieux s'asseoir à une table, discuter entre gens sérieux et comprendre que le pollueur, c'est peut être l'agriculteur mais que ce sont aussi ceux qui lui fournissent ce qu'il faut pour faire pousser ses plantes, ou le consommateur qui réclame un certain nombre de produits dans telle ou telle condition ?

L'un de vos collègues, M. Nallet, a sur ce point, une position sur laquelle je veux bien discuter. Celle qui a été exprimée ce jour-là - je n'ose pas croire que ce soit au nom du secrétariat d'Etat à l'environnement - ne me convient pas du tout. J'espère, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous allez nous rassurer sur ce point.

Deuxième question extrêmement rapide : l'aménagement de la Loire. Le Gouvernement en a délibéré. J'ai étudié de très près le communiqué et j'ai lu dans la presse des commentaires qui n'y correspondaient en rien.

M. le président. Concluez, monsieur Guellec, ou M. Fuchs ne pourra pas parler !

M. Ambroise Guellec. Si, monsieur le président, si vous nous laissez autant de temps qu'aux groupes précédents !

Je voudrais savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, quelle est la bonne interprétation, celle du relevé des délibérations du conseil des ministres ou tout ce que nous en avons lu dans la presse le lendemain.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je suis obligé de revenir sur l'écho donné à des paroles qui ont provoqué une émotion que je regrette.

M. Robert Pandraud. Vous regrettez les propos ou l'émotion ?

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Lorsque je suis arrivé au Parlement, jeune huron au Palais Bourbon, j'ai découvert deux réalités.

La première, méconnue, est celle du travail des parlementaires, des commissions, des relations personnelles du Parlement. Croyez bien que je désire au contraire participer le plus possible aux travaux du Parlement car je profite de son aide.

M. Xavier Deniau. Répondez-nous !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je vous en prie, laissez-moi m'expliquer !

M. Xavier Deniau. Quand on vous pose une question écrite au *Journal officiel*, vous ne répondez pas !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. La seconde réalité est celle des séances télévisées et j'ai simplement dit que je préférerais la première à la seconde.

M. Patrick Ollier. Ce n'est pas ce qu'on a compris !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Je désire tout à fait que le Parlement joue son rôle. Je suis très hostile aux comités, commissions de ceci ou de cela et je préfère que le Parlement joue un grand rôle.

Sur les nitrates, je me suis maintes fois exprimé. Je crois qu'il faut, de temps en temps, parler haut et fort et que les mesures viennent après. Pendant longtemps peut-être, on hésite à dire les choses nettement.

Ainsi que M. Nallet l'a excellemment expliqué, nous avons sans doute de l'agriculture une image un peu idyllique. L'on a soudain réalisé que les agriculteurs participaient eux aussi à la pollution. Quelle surprise ! Quel choc ! Maintenant, il faut intervenir et c'est vrai que, de discours en discours, nous finissons par ne rien faire.

On parle par exemple de prélèvements sur les élevages industriels. Nous savons tous que des redevances étaient votées mais jamais perçues. Or la pollution par les nitrates augmente dans les nappes d'année en année. Il faut inverser la tendance. Je suis content de contribuer à cette évolution mais on doit effectivement se retrouver autour d'une table, et discuter concrètement, sérieusement, avec tous les professionnels. C'est mon souhait et c'est ce que je fais, vous le savez bien.

Vous avez abordé le problème de la Loire. Je crois qu'en matière d'aménagement des fleuves, nous avons plus facilement tendance à faire du béton qu'à protéger la nature et à nous préoccuper de la continuité vivante d'un cours d'eau. Je suis content que, sur ce point encore, il y ait eu un accord, y compris avec les élus du bassin de la Loire, pour ralentir le rythme des travaux, réfléchir davantage et même, si certains ouvrages se révèlent à l'étude exagérément grands ou inutiles, revoir le problème.

M. Xavier Deniau. Vous intervenez alors que tout le monde a pris la décision, pour bloquer les dossiers !

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Fuchs, pour une question très courte, je vous prie. J'ai là tous les décomptes. Il faut être équitable.

M. Jean-Paul Fuchs. Monsieur le secrétaire d'Etat, le bruit est aujourd'hui ressenti comme la plus pénible des nuisances. C'est la plus répandue et plus d'un Français sur deux a le sentiment d'en souffrir.

Afin d'enrayer ce phénomène, je vous propose quatre pistes.

Premièrement, la définition des responsabilités. Il appartient à l'Etat de fixer les prescriptions administratives destinées à limiter les émissions, la propagation et les effets du bruit.

Deuxièmement, la légalisation des mesures de prévention. Des décrets en Conseil d'Etat devraient réglementer les niveaux sonores émis, interdire la mise en vente ou l'importation d'appareils non conformes et organiser des modalités de contrôle, pour les nuisances dues aux T.G.V., par exemple. C'est là une idée émise par mon collègue Durieux.

Troisièmement, la réparation des nuisances phoniques dues aux avions. Il faut instituer une redevance sur ces nuisances. Son produit devrait être affecté à la prévention et à la réparation des dommages qui en résultent.

Enfin, quatrièmement, l'information du public. Il est nécessaire de sensibiliser le citoyen par la formation, l'information et, si nécessaire, la sanction.

Que compte faire le gouvernement afin d'amplifier les efforts déjà accomplis pour lutter contre ce fléau et manifester la volonté des Français de maîtriser cette nuisance caractéristique des temps modernes ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Monsieur Fuchs, la question du bruit est en effet très importante et souvent méconnue. La diffusion des acteurs est en effet telle que les conflits dus aux bruits ne se voient pas ou sont toujours extrêmement localisés.

Dans la politique contre le bruit, l'important, c'est la ténacité, la durée et la mobilisation de l'ensemble des acteurs concernés.

Un aspect, très important, concerne l'amélioration permanente des générations successives d'outils et d'instruments : tondeuses, voitures, trains, avions, etc.

Un autre aspect a trait au rattrapage des points noirs, dans la construction ou sur les routes, avec le souci attentif de ne pas en créer davantage. Avec la direction des routes, nous sommes en train d'organiser un programme de rattrapage des points noirs routiers et M. Besson vient, dans une communication au Conseil des ministres, d'indiquer qu'en matière de construction, la lutte contre le bruit était également un impératif : résorption des points noirs avec les contrats Palulos et meilleures normes Qualitel d'isolation acoustique.

Un des aspects extrêmement important de la lutte contre le bruit concerne les bruits de voisinage. Il y avait également une incertitude quant à la compétence : préfectorale ou municipale ? Nous sommes en train de faire le bilan d'une première année d'application d'un décret sur le bruit qui remplace le règlement sanitaire départemental. Je suis favorable, avec l'organisme de concertation qui s'appelle le Conseil national du bruit, à donner aux municipalités compétence sur les affaires de bruit de voisinage.

M. Delebarre déposera un projet de loi sur l'indemnisation des riverains des aéroports, qui étendra le système à tous les aéroports de France. Je réfléchis, pour ma part, dans le cadre du plan national pour l'environnement, à des dispositions qui ressembleraient à celles des agences de bassin. Un organisme pourrait prélever le produit d'une taxe parafiscale sur le bruit et l'affecter à des investissements. Mais ce n'est qu'un projet.

M. le président. Nous passons aux questions du groupe communiste.

La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déjà donné beaucoup d'explications sur la pénurie de l'eau, mais je voudrais poser des questions plus précises :

Vous avez essayé de nous expliquer qu'il y avait eu l'automne, puis l'hiver, avec un déficit pluviométrique important. C'est une réalité. Il y a eu la sécheresse de 1989. Mais la France, avec ses richesses naturelles, n'est-elle pas en mesure de faire face aux besoins en eau de ses agriculteurs, de ses villes et de ses villages ? Personnellement, je pense que si, mais à condition que le Gouvernement adopte un plan global sur l'eau.

Avez-vous l'intention, monsieur le secrétaire d'Etat, de répondre à la demande du président du groupe communiste de constituer une commission d'enquête sur la pollution des eaux et sur les besoins en eau de la population ? J'aimerais bien que vous preniez cette demande en compte !

Par ailleurs, y a-t-il des projets précis en ce qui concerne les barrages et l'interconnexion des retenues d'eau ?

Toujours à propos de l'eau, vous avez parlé des pollueurs tout à l'heure. On réaliserait une grande économie d'eau si on interdisait de la gâcher, comme le font les pollueurs industriels. Vous avez parlé des agences de bassin mais il semble que des dispositions beaucoup plus rigoureuses devraient être prises en la matière au niveau du Gouvernement.

Le manque d'eau suscite une autre inquiétude. La presse a fait état, ces derniers temps, d'une augmentation considérable du prix de l'eau. On parle de 50 p. 100 d'augmentation du prix du mètre cube ! Or, si l'eau est une préoccupation pour les populations, elle est aussi une source de profit pour les banques et leurs filiales. Je connais telle ou telle compagnie des eaux très bien cotée en bourse qui tirera argument de la rareté de l'eau, d'une part, et de la nécessité d'investir dans des équipements, d'autre part, pour augmenter considérablement le prix de l'eau.

Voilà quelques questions sur l'eau. J'en ajouterai une dernière, qui lui est liée.

M. le président. Ne chargez pas trop la barque, monsieur Gouhier. Nous sommes tenus par le temps !

M. Roger Gouhier. Nous abordons la période des grandes vacances, et l'on ne peut éviter de parler incendies.

Quelles dispositions exceptionnelles avez-vous prises, monsieur le secrétaire d'Etat, pour prévenir et combattre les incendies de forêts ? Compte tenu de la sécheresse, on peut craindre qu'il n'y ait, aux mois de juillet et août, beaucoup de dégâts dans nos forêts.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Merci, monsieur le président. Je ne sais pas si j'aurai le temps de répondre à l'ensemble des questions que m'a posées M. Gouhier.

Sur la première, la planification me paraît absolument indispensable. Nous avons engagé, dans les six agences de bassin, un processus de concertation appelé « assises de l'eau » dans lequel les usagers sont appelés, à l'intérieur de chaque bassin, à faire œuvre de prospective de manière que nous sachions où nous allons.

Par ailleurs - vous y avez fait allusion, monsieur le député, en parlant des besoins des agriculteurs, des villes et des industries - je pense en effet que le progrès ne va pas dans le sens d'un accroissement des prélèvements, mais plutôt d'une économie. En ce qui concerne les industries, par exemple, il y a eu une inflexion : la consommation n'augmente plus parce qu'il y a davantage de recyclage.

M. Jean-Pierre Brard. Parce qu'il y a du chômage !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Il faut agir également dans d'autres domaines. Nous savons, par exemple, que pour l'approvisionnement en eau des villes, un travail contre les fuites de la tuyauterie équivaldrait presque à des adductions supplémentaires. De même, dans l'agriculture, des semences plus performantes peuvent permettre d'économiser l'irrigation. Il y a donc de la marge.

Quant aux barrages, il n'y a pas, si je puis dire, de religion à avoir pour ou contre. Chaque projet doit être examiné au cas par cas, en fonction des besoins et, pour ce qui est de l'impact sur le milieu naturel, le règlement d'eau n'est pas moins important que le barrage lui-même. La seule difficulté, c'est que presque toujours le barrage s'accompagne d'une dégradation de la qualité de l'eau, notamment pour l'eau potable. L'eau courante est, dans ce cas, la meilleure.

M. Roger Gouhier. Et l'interconnexion, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. L'interconnexion, je n'y suis pas favorable de bassin à bassin. En revanche, à l'intérieur d'un même bassin, c'est une pratique qui se développe et qui garantit en général la sécurité des approvisionnements en cas de pollution ou de raréfaction de la ressource à tel ou tel endroit.

M. Roger Gouhier. Pourquoi pas entre bassins ?

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Nous avons l'expérience d'une interconnexion entre le bassin de la Loire et celui du Rhône réalisée après la guerre. Nous serions heureux qu'elle n'existe plus, car nous aurions ainsi plus d'eau dans le bassin de la Loire.

M. Jean-Pierre Brard. Ce n'est pas une réponse convaincante !

M. Brice Lalonde, secrétaire d'Etat. Enfin, en ce qui concerne la sévérité des sanctions, il est vrai que jusqu'à présent le pollueur avait dans bien des cas intérêt à payer une redevance ou une amende plutôt que d'essayer de moins polluer. Je pense que nous devons être plus sévères contre la délinquance écologique. Cela se pratique déjà. Ainsi, vous le savez, la loi sur les installations classées donne aux préfets des moyens d'intervenir de manière vigoureuse si, après un certain nombre d'injonctions, il n'y a pas eu de réponse de la part de l'industriel. Dans ces affaires-là, il faut être très rigoureux.

M. Roger Gouhier. L'êtes-vous ?

M. Alain Bonnet. Mais oui !

M. le président. Nous avons malheureusement épuisé le temps qui nous était imparti. Je suis désolé pour tous les collègues qui souhaitaient poser des questions et qui ne l'ont pas pu.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre présence. Les questions d'environnement sont très importantes, tellement même que j'envisage, en tant que président de l'Assemblée nationale, de demander la publication d'un « bilan vert » à l'appui des projets dont nous saisira le Gouvernement.

M. Alain Bonnet. Très bien !

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures cinq, est reprise à seize heures dix sous la présidence de M. Loïc Bouvard.)

PRÉSIDENCE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

RAPPELS AU RÈGLEMENT ET DEMANDES DE SUSPENSION DE SÉANCE

M. le président. La parole est à M. Charles Millon, pour un rappel au règlement.

M. Charles Millon. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58, monsieur le président.

Je souhaite appeler l'attention de l'Assemblée sur un événement qui vient dominer, j'allais dire perturber la discussion du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, qui va s'ouvrir dans un instant.

Tous ceux qui ont suivi la préparation de ce texte ont noté que son objet était de doter la Régie Renault d'un statut plus souple. Certains d'entre nous auraient souhaité une privatisation au moins progressive, d'autres un statut d'entreprise publique. On nous propose un statut hybride, ni entreprise publique ni régie.

Mais là n'est pas l'objet de mon rappel au règlement, qui concerne les raisons de cette modification de statut. Il est précisé, tant dans le rapport de M. Rimareix que dans l'exposé des motifs du projet de loi rédigé au nom de Michel Rocard par M. Roger Fauroux, que l'objectif est d'armer la Régie Renault pour faire face à la concurrence étrangère.

M. Jean Marie Bockel. Le règlement a bon dos !

M. Charles Millon. On nous a expliqué que la Régie Renault avait le choix entre trois types d'alliance.

M. le président. Mon cher collègue, ce n'est pas un rappel au règlement.

M. Charles Millon. Vous allez comprendre, monsieur le président !

M. Alain Griotteray. L'affaire est très grave !

M. le président. Monsieur Millon, vous abordez le fond.

M. Charles Millon. Mais non !

M. Jean-Marie Bockel. Mais si !

M. le président. Monsieur Millon, vous aurez la parole tout à l'heure sur le fond. Quel est l'objet de votre rappel au règlement ?

M. Charles Millon. Je vais, en conclusion, demander une suspension de séance, mais j'aimerais d'abord expliquer pourquoi.

M. le président. Demandez une suspension de séance. Il n'y a pas besoin pour cela d'un rappel au règlement.

M. Charles Millon. Monsieur le président, vous savez bien qu'il faut motiver une suspension de séance. *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Non, mon cher collègue. Ce n'est pas nécessaire !

M. Charles Millon. On nous a expliqué, monsieur le président, que la modification du statut de la Régie Renault avait pour objectif de permettre une alliance avec la société Volvo, car Renault avait le choix entre trois types d'alliances : avec un constructeur japonais...

M. Jean-Marie Bockel. C'est un débat de fond !

M. Charles Millon. ... avec un constructeur américain ou avec un constructeur européen.

Nous avons pris acte qu'une alliance réfléchie allait être mise en œuvre avec la société Volvo. Or, un fait nouveau extrêmement important est tombé sur les téléscripteurs il y a quelques instants : nous apprenons que Mitsubishi s'associe avec Volvo pour pouvoir s'implanter en Europe.

Dès lors, tous les arguments qui ont été avancés pour expliquer le projet de loi sont dépassés. Le problème posé n'est plus l'alliance entre deux sociétés européennes pour renforcer l'industrie européenne, mais la reconstruction de l'industrie automobile à travers le monde.

C'est la raison pour laquelle, sans vouloir entrer dans la discussion de fond, je demande d'abord une suspension de séance pour réunir mon groupe, je sollicite ensuite une réunion d'urgence de la commission pour qu'elle puisse être saisie de ce nouvel élément, et je souhaite enfin que M. le ministre s'exprime sur ce sujet extrêmement grave pour la décision que nous serons amenés à prendre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. Monsieur Millon, nous avons entendu votre intervention, mais ce n'était pas un rappel au règlement.

M. Alain Madelin. C'était une demande de suspension de séance !

M. le président. Votre demande de suspension de séance est, en revanche, parfaitement motivée, et j'y accéderai dans un instant. Mais, au préalable, je donnerai la parole à M. Gouhier, qui me l'avait demandée pour un rappel au règlement.

M. Roger Gouhier. Monsieur le président, la suspension est de droit, et vous allez donc sans doute suspendre la séance.

M. le président. Certes.

M. Roger Gouhier. Mon rappel au règlement tombe donc. J'y reviendrai tout à l'heure.

M. le président. M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire m'a demandé la parole. Je la lui donne bien volontiers. *(Protestations sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, de l'Union du centre et du Rassemblement pour la République.)*

M. Jean-Marie Bockel. Le ministre parle quand il veut !

M. le président. Ecoutez, chers collègues ! Le président d'un de vos groupes demande, presque sur un ton impératif, à M. le ministre de lui répondre ; celui-ci s'exécute, et vous ne voudriez plus qu'il parle ?

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 souhaite en effet, monsieur le président, répondre rapidement à M. Millon.

Il est vrai qu'une nouvelle est tombée sur les téléscripteurs.

Mme Muguette Jacquelin. Et de taille !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Mais des nouvelles, en matière automobile, il en tombe plusieurs fois par jour.

Aujourd'hui, il s'agit d'une information parue dans la presse japonaise. Mitsubishi l'a démentie aussitôt. Dans le monde automobile, vous le savez, monsieur le député, tout le monde discute en permanence avec tout le monde et les rumeurs sont constamment livrées à la presse, éventuellement pour déstabiliser des accords plus solides. Les coups à plusieurs bandes, dans ce domaine, sont courants, et vous vous souvenez sans doute de la rumeur qui avait circulé en 1989 sur une alliance Renault-Toyota. Il faut, par conséquent, que nous conservions notre sang-froid.

Cela dit, je ne suis pas sûr, en dépit de ce que je viens de dire, qu'il n'y ait pas des conversations entre Volvo et Mitsubishi (*Ah ! sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française, du Rassemblement pour la République et de l'Union du centre*) tout simplement parce que Volvo, Renault et Mitsubishi discutent en permanence avec l'ensemble des constructeurs automobiles mondiaux.

Pour bien éclairer le débat que nous allons engager...

M. Alain Grotteray. C'est un démenti ou pas ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. ...je précise que l'accord conclu entre Renault et Volvo classe en trois catégories les coopérations avec des tiers.

M. Roger Gouhier. Nous engageons le débat !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Les coopérations déjà conclues subsistent - nous ne sommes pas dans ce cas de figure.

Les coopérations futures supposent un accord explicite des deux entreprises - nous aurons l'occasion d'en reparler.

Pour les coopérations en cours de négociation au moment où le protocole d'intention a été signé par Renault et Volvo - si l'information dont vous faites état est exacte, nous nous trouvons dans ce troisième cas de figure - il est explicitement indiqué que chaque partenaire est libre de poursuivre ces négociations, mais y associera l'autre.

L'accord Mitsubishi-Volvo, s'il vient éventuellement à maturité, relèvera de cette troisième catégorie. Par conséquent je ne doute pas que Renault, aux conditions que j'ai indiquées, aura à donner son accord. Nous nous trouvons donc, monsieur le député, devant un ménage à deux.

M. Roger Gouhier. Avec un troisième dans le lit !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Il n'est pas encore question de ménage à trois.

M. le président. Vous avez demandé une suspension de séance, monsieur Millon. Pour combien de temps ?

M. Charles Millon. Une demi-heure, monsieur le président.

M. le président. La suspension est de droit.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures quinze, est reprise à seize heures quarante-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. André Lajoinie, pour un rappel au règlement.

M. André Lajoinie. Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 58 du règlement.

Depuis ce matin, la situation a totalement changé avec l'annonce dans les dépêches - et, monsieur le ministre de l'industrie, les informations que nous possédons montrent que, contrairement à ce que vous avez affirmé, il n'y a pas démenti de la firme Mitsubishi - d'un accord entre Volvo et Mitsubishi pour construire des voitures en Belgique - par an.

Cet accord transforme totalement le projet de loi qui nous est soumis.

Si ces informations sont confirmées, Volvo serait un cheval de Troie dans Renault et même dans l'industrie automobile française tout entière.

Il n'y a pas lieu d'être sceptique lorsqu'on lit de telles informations, car je rappelle que Nissan construit des modèles en Grande-Bretagne, qu'il va prochainement en construire en Espagne, que Toyota et Honda envisagent de produire en Grande-Bretagne, et Mazda en Allemagne. Voilà ce qui se prépare !

Dans une telle situation, la modification du statut de Renault et l'entrée de Volvo sont un coup grave contre l'intérêt national. Il faut l'empêcher.

Vous devez donc retirer votre projet de loi, monsieur le ministre. C'est d'une importance capitale. Les travailleurs de Renault exigent bien sûr une telle mesure, mais l'ensemble du pays est attentif et demande que l'industrie automobile française soit renforcée, car il s'agit de faire front avec Renault et Peugeot si l'on veut sauver l'industrie nationale automobile. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. Charles Millon, pour un rappel au règlement.

M. Charles Milton. Monsieur le président, à la suite de la réunion de mon groupe, nous avons une requête à présenter à M. le ministre.

En effet, les dépêches tombées sur les téléscripteurs sont des dépêches qui nous conduisent à nous interroger. Elles nous apparaissent d'une certaine gravité si elles sont vérifiées. Elles peuvent relever, comme certains l'ont déjà suggéré, de manœuvres d'intoxication financière. Toutefois, il convient d'aller jusqu'au fond des choses pour que, ensuite, nous puissions délibérer en toute sérénité.

Je rappelle, monsieur le ministre, que, dans les articles que vous avez rédigés, dans les interviews que vous avez données, dans l'exposé du motif de votre projet, dans le rapport établi par M. le rapporteur, il y a une analyse approfondie de la menace japonaise, du problème des alliances entre constructeurs - constructeurs européens avec constructeurs américains, constructeurs européens avec constructeurs japonais. Et vous vous interrogez sur la stratégie qu'il convient de mettre en œuvre au niveau de l'industrie automobile française.

C'est la raison pour laquelle il nous apparaîtrait non seulement souhaitable, mais indispensable que vous acceptiez que nous suspendions nos travaux durant un certain nombre d'heures, afin que, conjointement, la commission des finances et la commission de la production et des échanges puissent vous écouter et obtenir, si c'est nécessaire, d'autres auditions, en particulier celle de M. Lévy.

Vous savez combien nous sommes attachés à l'évolution du statut de la Régie Renault. Vous le savez d'autant mieux que, voici trente mois, M. Madelin, alors ministre de l'industrie, avait déposé un projet de loi et sollicité de l'Assemblée nationale un vote positif pour faire évoluer le statut de la Régie Renault.

Ne voyez là de notre part, monsieur le ministre, aucune manœuvre de retardement ou de négation par rapport à la démarche industrielle que vous pourriez nous suggérer. Il s'agit simplement de réfléchir à l'intérêt national, à l'intérêt économique, à l'intérêt industriel.

Dans cet esprit, nous souhaiterions vous entendre dans le cadre de la commission de la production et des échanges et de la commission des finances réunies conjointement, et, si cela est nécessaire, entendre toute autre personne, en particulier M. Lévy, président-directeur général de la Régie Renault.

M. le président. Je vous remercie.

La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. M. le ministre a été très clair tout à l'heure : il n'y a pas d'accord.

Ainsi que vous le laissez entendre vous-même, monsieur Millon, on n'est pas à l'abri d'une manœuvre de circonstance. Vous savez que cette dépêche émane non du groupe japonais en question, mais d'un quotidien économique japonais. Le groupe a immédiatement démenti.

Plusieurs députés du groupe communiste. Non ! Non !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Si ! Le groupe a démenti - M. le ministre peut le confirmer.

Une chose est certaine, messieurs : le statut dont nous allons discuter est certainement la meilleure des garanties - droit de veto y compris - contre une libéralisation plus large que vous ne le souhaiteriez et par rapport aux manœuvres quasi quotidiennes auxquelles on assiste dans l'industrie automobile et qui ne manqueront pas de se multiplier au fil des mois.

Mme Muguette Jacquaint. Les exemples que vous a donnés M. Lajoinie ne sont pas des rumeurs ! Ce sont des réalités !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. On sait très bien que tout sera fait par les Américains et par les Japonais pour essayer de mettre à mal tout accord qui pourrait être réalisé sur le plan européen.

Quoi qu'il en soit, la réponse que M. le ministre a fournie tout à l'heure nous paraît claire. Ne nous laissons pas d'embler intoxiquer par ce type de manœuvre !

Cela étant, il convient de ne pas « polluer » ce débat important et d'assurer son déroulement dans la sérénité. Aussi, monsieur le ministre, ce qui va sans dire mérite peut-être de votre part une réponse plus détaillée, à la fois sur l'information elle-même et sur l'importance qu'il faut attacher à ce type de manœuvre.

Mme Muguette Jacquaint. Rien n'est clair dans cette affaire.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Pour cela, monsieur le ministre, deux voies s'offrent à vous. Ou bien vous vous exprimez sur ce point en séance publique, auquel cas nous pourrions débattre. Ou bien vous jugez utile que, à la faveur d'une suspension de notre séance, les commissions se réunissent - sans pour autant que le projet soit renvoyé en commission, car il n'y a aucune raison de le faire. Nous vous écoutons. Mais, encore une fois, ne nous lançons pas dans des débats dilatoires !

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 député, j'ai le sentiment que nous vivons un « débat avant le débat ».

M. Bernard Schreiner (Yvelines). C'est vrai !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Il y a deux problèmes.

D'une part, une dépêche d'agence, que je considère comme un événement futile. Et je suis modéré dans mes propos, car je me demande s'il ne s'agit pas plutôt d'une manœuvre d'intoxication. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*) Je ne voudrais pas que les débats devant l'Assemblée nationale soient retardés ou interrompus par une information probablement intéressée.

D'autre part, une question de fond, qui est de savoir si l'accord entre Volvo et Renault renforcera l'industrie automobile européenne, en particulier l'industrie automobile française, contre son principal adversaire, qui est le Japon.

C'est le débat. Si c'est le débat, traitons-le !

Il s'agit de savoir si la position de l'Etat français dans le capital de Renault et les accords conclus entre Volvo et Renault permettront de résister aux manœuvres japonaises, dont Mitsubishi est l'un des trois principaux acteurs - même si cette firme est plus petite que Toyota et Nissan.

Dans les heures qui viennent, dans les jours qui viennent, nous aurons largement l'occasion de nous exprimer sur ce point.

Par conséquent, il me paraît temps d'engager le débat et de traiter de cette question. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Bernard Schreiner (Yvelines). Très bien !

M. le président. La parole est à M. Charles Millon.

M. Charles Millon. Je suis vraiment confus, monsieur le ministre, mais vous êtes en contradiction avec vous-même dans vos arguments.

Vous nous dites en premier lieu que le débat qui va s'instaurer ne doit pas être « pollué » par des dépêches d'agence qui relèveraient de manœuvres d'intoxication. Soit !

Mme Muguette Jacquaint. Qu'on démente l'« intoxication » !

M. Charles Millon. Si ces informations sont fausses, monsieur le ministre, démentez-les immédiatement par une intervention ou une communication de votre part ou de toute personne qui serait solennellement entendue devant la commission de la production et des échanges et la commission des finances.

M. Bernard Schreiner (Yvelines). Pourquoi pas ici ?

M. Charles Millon. A moins que vous ne jugiez cela secondaire...

M. Bernard Schreiner (Yvelines). Qu'est-ce que l'on fait ici ?

M. Charles Millon. ... et que, pour vous, le débat soit dominé par des informations d'agence. Mais, dans ce cas, amendements, sous-amendements, discussions, suspensions risquent de reposer sur ces éléments ! Le débat ne sera pas serein, ni constructif. Il sera dérisoire et publicitaire.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, je sollicite à nouveau d'une manière solennelle, au nom de mon groupe, que vous demandiez une réunion conjointe de la commission de la production et des échanges et de la commission des finances afin que vous et d'autres personnalités veniez vous expliquer devant les commissaires, de façon à « dépolluer » ce débat.

Sinon, monsieur le président, je serais conduit à demander une nouvelle suspension de séance pour réunir mon groupe. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Je propose que la séance soit suspendue durant une demi-heure ou trois quarts d'heure, durée qui devrait permettre un large échange. Lors de cette suspension, la commission de la production et des échanges pourrait tenir, en présence de M. le ministre, une réunion ouverte à l'ensemble des commissaires des autres commissions présents dans cet hémicycle.

M. Bernard Schreiner (Yvelines). Merci !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Nous pourrions ainsi répondre aux interrogations des uns et des autres.

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

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. J'accepte la proposition qui vient d'être faite.

M. le président. Avant de suspendre la séance, je vais donner la parole aux députés qui l'avaient demandée avant l'intervention de M. le président de la commission.

La parole est à M. Franck Borotra.

M. Franck Borotra. Pour un rappel au règlement, fondé sur l'article 58.

Je souhaite associer le groupe du R.P.R. à la demande de M. Charles Millon. Que les choses soient bien claires ! On ne peut pas engager la discussion dans cet hémicycle sans avoir tous les éléments de la situation sur laquelle nous allons débattre.

M. le ministre nous donne des assurances et nous affirme qu'il n'y a pas d'engagement, pas d'accord. Toutefois, je l'invite à faire preuve de plus de prudence dans ses déclarations car l'avenir peut l'amener à tenir des propos différents de ceux qu'il tient aujourd'hui.

Cela dit, je souhaite que du temps soit donné aux commissaires afin qu'ils puissent instruire ce débat avant de prendre leurs décisions.

M. le président. Mon cher collègue, vous enfoncez une porte ouverte puisque M. le ministre est déjà d'accord pour que la séance soit suspendue.

La parole est à M. André Lajoinie.

M. André Lajoinie. Je voulais aussi demander une suspension de séance.

Le ministre, dans sa deuxième intervention, vient de reculer par rapport à sa première intervention puisqu'il a reconnu que Mitsubishi n'avait pas démenti. Et, selon nos informations, il est exact que Mitsubishi n'a ni démenti ni confirmé. L'information garde donc tout son poids. Par conséquent, nous ne sommes pas en mesure de délibérer sérieusement sur le projet de loi. Il faut le retirer ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Monsieur Lajoinie, vous déformez mes propos. Je n'ai jamais dit ce que vous me faites dire.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures, est reprise à dix-sept heures quarante.*)

M. le président. La séance est reprise.

3

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires étrangères demande à donner son avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant la loi n° 52-893 du 25 juillet 1952 portant création d'un office français de protection des réfugiés et apatrides (n° 1295) dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

4

DÉMISSION D'UN REPRÉSENTANT À L'ASSEMBLÉE CONSULTATIVE DU CONSEIL DE L'EUROPE

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. Alain Barrau une lettre l'informant de sa démission du siège de membre suppléant représentant la France à l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe.

Il y a lieu de procéder à son remplacement.

Si, à l'expiration du délai de dépôt des candidatures, fixé demain, vendredi 27 avril, à dix-huit heures, il n'y a qu'un candidat, son nom sera affiché et publié au *Journal officiel*. La nomination prendra effet dès cette publication.

5

STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

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

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault (nos 1228, 1287).

Rappels au règlement

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, pour un rappel au règlement.

M. Jacques Brunhes. Tout à l'heure, lors de la réunion de la commission de la production, à laquelle étaient invités les autres membres de l'Assemblée, j'ai souligné que les conditions dans lesquelles nous délibérons sont inacceptables par la représentation nationale.

D'abord, nous ne pouvons pas valablement délibérer sans connaître la teneur de la lettre d'intention d'autant plus que, d'après nos informations, M. Fauroux n'a pas dit en commission l'exacte vérité sur la possibilité d'accords avec les Japonais. Serait-ce sa parole contre la nôtre ? Il faut que nous connaissions l'ensemble des documents, il faut que nous ayons cette lettre d'intention.

En second lieu, l'exposé des motifs ne dit mot de la Commission de Bruxelles. Or tout le monde sait que le Gouvernement français se plie à ses injonctions. Le fait que l'exposé des motifs soit muet sur ce point montre bien que nous ne sommes pas informés.

Enfin, une dépêche de l'agence Asahi Shimbun vient d'annoncer un accord Mitsubishi-Volvo. M. le ministre a affirmé qu'une dépêche de l'agence Reuter disait l'inverse. Mais quelle dépêche croire ?

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

M. Jacques Brunhes. Pourquoi la dépêche de l'agence japonaise serait-elle moins crédible que celle de l'agence Reuter ?

Nous devons donc disposer d'informations supplémentaires. Au demeurant, à la suite de cette annonce par l'agence japonaise, une très grande émotion s'est emparée de tous les travailleurs de Renault, qui s'est d'ailleurs traduite par un arrêt de travail de deux heures trente au Mans, avec manifestation, par un débrayage à R.V.I. Blainville, à Montpellier, Rouen, Nantes et Angoulême, par un débrayage de deux heures à Vénissieux, par des conférences de presse dans les quatorze usines de la régie et par un arrêt de travail à la S.B.F.M. de Lorient.

Je le répète : l'Assemblée nationale ne peut pas délibérer dans ces conditions. Il faut donc que M. le ministre de l'industrie rencontre M. le ministre chargé des relations avec le Parlement et M. le Premier ministre afin que ce texte soit retiré de l'ordre du jour. A cet effet, nous vous demandons, monsieur le président, une suspension de séance d'une heure au moins.

M. Philippe Bassinet. Cinq minutes suffisent !

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Monsieur le président, je ferai un véritable rappel au règlement, fondé sur l'article 58, alinéas 1 et 2, car notre collègue vient en fait de défendre la question préalable. Or son groupe est inscrit pour deux heures trente sur la question préalable.

Mme Muguette Jacquaint. Des faits nouveaux sont survenus !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Loin de moi, monsieur le président, l'idée de mettre en cause la façon dont vous présidez car elle est excellente. Je tiens simplement, au nom de la commission, à demander qu'on ne détourne pas la procédure du rappel au règlement : le débat permettra d'évoquer ces questions.

M. le président. En dépit de ce que vient de dire M. le président de la commission de la production et des échanges, la parole est à M. François d'Aubert, pour un rappel au règlement.

M. François d'Aubert. Au-delà du conflit d'interprétation qu'il peut y avoir à propos d'une dépêche de l'agence Reuter et d'une autre - nous ne demandons d'ailleurs pas à l'agence Tass de trancher (*Sourires.*) -, le problème de fond est de savoir si l'Assemblée doit être ou non informée de tout ce qui entoure ce projet de loi.

Nous commençons aujourd'hui à examiner un texte sur mesure permettant un accord entre Volvo et Renault, qui ne sera pas, du moins nous l'espérons, un accord triangulaire entre Volvo, Renault et un Japonais, Volvo cherchant à être le cheval de Troie des Japonais en Europe.

Mais nous savons qu'un pré-accord a effectivement été signé entre Volvo et les Japonais pour l'utilisation, à hauteur de 50 000 à 60 000 véhicules, de l'usine hollandaise de Volvo. Je répète ce que j'ai dit en commission : nous estimons que le Parlement a droit à une information minimale de la part du président-directeur général de Renault, M. Lévy. Il nous

semble normal de savoir si Renault cédera 25 p. 100 de son capital à Volvo seul ou à Volvo associé, en vertu d'un accord passé ou à venir, à un Japonais !

Monsieur le ministre, vous vous flattez d'être un ministre d'ouverture. Vous appartenez à je ne sais plus quelle force latérale du Gouvernement qui se flatte d'être favorable au dialogue. (*Interruptions sur les bancs du groupe socialiste.*) Nous ne sommes pas dans un conseil d'administration mais à l'Assemblée nationale. Nous voulons être véritablement éclairés. Ce n'est pas la mer à boire que de demander à M. Lévy, à l'heure que vous souhaitez, à celle qui l'arrangera, de venir nous dire clairement, aujourd'hui, ce qu'il en est de cet accord avec les Japonais.

Vous avez été chef d'entreprise, vous ne l'êtes plus. M. Lévy est le président-directeur général de Renault, il n'est pas ministre ; chacun dans son rôle ! Vous démentez certaines informations mais il se peut très bien que M. Lévy ait des informations un peu différentes. Nous aimerions simplement les connaître. Nous attendons votre réaction à la demande officielle du groupe U.D.F. que les commissions puissent auditionner rapidement M. Lévy sur l'affaire Mitsubishi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. le président. Monsieur le ministre, maintenez-vous l'inscription du projet de loi à l'ordre du jour prioritaire de l'Assemblée nationale ?

M. le ministre de l'Industrie et de l'aménagement du territoire. Absolument, monsieur le président !

M. le président. Mes chers collègues, nous avons déjà eu deux suspensions de séance. La Constitution a priorité sur le règlement de l'Assemblée nationale. Puisque M. le ministre maintient l'inscription de ce projet, nous allons en délibérer.

Ouverture de la discussion

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Bockel, président de la commission et des échanges. (*Protestations sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Jacques Brunhes. Rappel au règlement !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Vous aurez la parole tout à l'heure : nous pouvons nous écouter mutuellement.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, ce n'est pas possible ! Des informations viennent de nous être données !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Puis-je poursuivre, monsieur le président ?

M. le président. Vous n'avez pas la parole, monsieur Brunhes ! Continuez, je vous prie, monsieur le président de la commission !

M. Jacques Brunhes. Monsieur le président, nous ne pouvons pas délibérer dans ces conditions ! C'est scandaleux ! Des informations nouvelles ont été portées à notre connaissance ! M. d'Aubert vient encore d'apporter un nouvel élément !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Nous aurons les uns et les autres la possibilité de nous exprimer longuement sur le sujet qui nous préoccupe, aussi bien sur les questions de fond que sur les questions plus ponctuelles.

M. Jacques Brunhes. Il faut des informations pour délibérer !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Tout à l'heure, nous avons pu, grâce à la suspension de séance...

M. Jacques Brunhes. Quelle validité garde votre rapport ?

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Mon cher collègue, je vous interromprai tout au long de votre intervention ; vous verrez que c'est très désagréable.

M. Jacques Brunhes. Quelle validité accorder à votre rapport ? Nous ne sommes pas en possession des informations nécessaires et un élément nouveau vient d'intervenir !

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur le président de la commission.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Vous verrez, je le répète, monsieur Brunhes, comme il est désagréable d'être sans cesse interrompu.

La commission de la production a tenu tout à l'heure une réunion ouverte à l'ensemble des collègues présents. En présence de M. le ministre, nous avons pu évoquer dans le calme les questions qui viennent de faire l'objet de rappels au règlement. Le ministre a, comme c'est son rôle, pris contact avec le président de l'entreprise, et celui-ci a été auditionné en son temps par la commission. Sa réponse a été parfaitement claire.

Sans m'attarder trop, je tiens à m'adresser à nos collègues qui sont favorables à cet accord et qui ne sont pas *a priori* hostiles au texte. Je pèse mes mots. Nous assistons actuellement à des manœuvres d'intoxication qui, à l'évidence, visent à polluer le débat. Des discussions entre entreprises, il y en a tout le temps : vous le savez aussi bien que moi. Des accords techniques, il y en a aussi, et ils ne soulèvent pas les passions. Aujourd'hui, nous assistons à une bataille de dépêches d'agences. Comme par hasard ! Ou nous entrons dans ce jeu, et ceux qui sont à l'origine de ces manœuvres - nous avons de fortes présomptions à cet égard - auront gagné car ils auront détourné et pollué le débat. Ou bien, que nous soyons en désaccord ou en accord avec le projet, nous engageons le débat au fond, comme il convient de le faire.

Mme Muguetto Jacquaint. Ce n'est pas possible !

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Parce qu'il touche au statut et au capital de la Régie Renault, le projet de loi soumis à notre examen a suscité, et suscite encore, des réactions contrastées. Le débat en commission a été intéressant, positif et constructif. Nous vous avons auditionné publiquement, monsieur le ministre, ce qui nous a permis d'atténuer certaines des craintes qui avaient pu s'exprimer. J'espère que cette approche raisonnée continuera à prévaloir dans cet hémicycle car il y va de l'intérêt de notre pays et de notre économie.

Comme le soulignera beaucoup plus longuement le rapporteur, la vie de Renault est intimement liée à l'histoire industrielle et sociale de notre pays et, évidemment, elle recèle dès lors une forte signification symbolique. Nous le comprenons bien.

Pour les uns, le projet de loi n'est pas nécessaire, et même néfaste. Il aurait en effet été possible, selon eux, de développer la coopération avec un partenaire étranger sans modifier le statut de la Régie et sans ouvrir son capital. En outre, ce texte constituerait une première étape vers la privatisation de l'entreprise et, dès lors, les objectifs sociaux deviendraient accessoires, si bien que les salariés de la nation auraient tout à redouter de cette réforme.

Pour d'autres, à l'inverse, le projet de loi n'est pas suffisant. Il n'ouvrirait que timidement le capital de la Régie et n'accorderait pas assez d'autonomie de gestion à ses dirigeants par rapport à l'Etat.

Une lecture précise du texte - à laquelle le rapporteur se livrera certainement - permet pourtant de constater que le projet de loi est à la fois nécessaire et suffisant. Il se limite en effet à effectuer les modifications législatives rendues nécessaires par la signature de la lettre d'intention entre Renault et Volvo, lettre dont vous nous parlerez, monsieur le ministre.

Nul ne conteste la nécessité pour Renault de s'engager dans la voie d'accords avec d'autres constructeurs automobiles pour maintenir sa position sur les marchés où la guerre économique fait rage.

Un rapprochement avec Peugeot ne s'est avéré ni possible, ni souhaitable, en raison de la stratégie retenue par P.S.A., du fait de la concurrence en termes de gammes et de marchés et de l'absence de Peugeot dans le secteur des poids lourds. Le meilleur accord international - vous le direz certainement mieux que moi, monsieur le ministre - était dès lors l'alliance avec Volvo. Mais, pour le rendre possible, il était indispensable de le renforcer par un changement de statut, puisque cet accord est fondé sur des prises de participation croisées.

S'agissant de la modification du statut de la Régie, j'observe simplement que Renault, depuis plusieurs années déjà, fonctionne dans les faits comme une entreprise soumise à la législation sur les sociétés. En outre, la situation juridique du personnel ne sera pas modifiée par le projet de loi. Il est

clair que les contrats de travail, les conventions collectives et les accords d'entreprise ne sont pas remis en cause. La commission a été très vigilante sur ce point et elle est totalement rassurée.

Le projet de loi est d'autre part suffisant. Il ne remet pas en cause l'appartenance de Renault au secteur public, puisque l'Etat détiendra directement ou indirectement 75 p. 100 des droits de vote, et que la participation en actions de personnes privées françaises et de personnes étrangères ne pourra dépasser 25 p. 100 du capital, soit le maximum prévu en faveur de Volvo. De plus, Volvo devra conserver ses actions Renault pendant dix ans et ne pourra les céder sans l'agrément de la régie. Bref, là aussi, nous avons des garanties sur lesquelles vous avez insisté en commission, monsieur le ministre, et qui apaisent nos craintes potentielles. Un droit de veto est prévu, si tant est que le problème doive se poser. Voilà un argument qui milite en faveur du statut tel qu'il nous est présenté.

Il ne faut pas davantage redouter les conséquences de l'accord, et je serai très bref sur ce point.

Sur le plan économique, il est en effet certain que, sans l'alliance avec Volvo, Renault, compte tenu de son endettement et de sa concentration sur les gammes et sur les marchés les plus concurrentiels, aurait été particulièrement exposée à la concurrence et aurait présenté une vulnérabilité certaine. Avec cet accord, les perspectives d'avenir sont nettement meilleures.

Sur le plan social, l'incidence de l'accord devrait également être positive à moyen terme, notamment pour l'emploi.

En outre, le rapprochement des politiques d'achat de composants devrait être bénéfique pour les équipementiers français, nombreux et puissants dans ce secteur.

La signature de la lettre d'intention entre les dirigeants de Renault et de Volvo correspond ainsi à une logique industrielle, que le Parlement se doit d'approuver s'il entend conforter l'avenir de cette grande entreprise nationale qu'est et restera Renault.

Je ne saurais donc achever mon propos, par ailleurs lié à l'actualité de notre débat précédent, sans rappeler la nécessité de protéger pendant une période transitoire l'industrie automobile européenne de l'agressivité d'autres constructeurs d'autres continents, afin de lui permettre de poursuivre sa modernisation et même d'être en mesure de passer avec qui que ce soit des accords techniques équilibrés, car c'est bien de cela qu'il s'agit.

Enfin, il convient également de faire pression sur ces pays agressifs, afin qu'ils renoncent à user de tous les moyens pour ne pas ouvrir leurs marchés à nos propres commerçants, notamment dans le domaine de l'automobile.

Voter ce projet de loi signifie en définitive prendre la mesure des fantastiques enjeux internationaux actuels. Le *statu quo*, la frilosité ne sont pas de mise lorsque la guerre économique fait rage !

Notre pays a la chance d'avoir une industrie automobile nationale, contrairement à la Grande-Bretagne, par exemple, où le néo-libéralisme a eu, particulièrement en ce domaine, les effets dévastateurs que l'on sait.

Dans le cadre d'une économie mixte, la défense des intérêts tant industriels que sociaux de notre pays nous conduit à cette indispensable dynamisation du secteur public automobile, à cette respiration, oserai-je dire. Et c'est bien là qu'est le sens profond de ce projet de loi que je vous invite à soutenir, conformément à l'avis de la commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Je vous remercie, monsieur le président de la commission.

La parole est à M. Gaston Rimareix, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre débat ne débute pas, c'est le moins que l'on puisse dire, dans d'excellentes conditions. J'ai le sentiment qu'au-delà de l'inquiétude suscitée par une dépêche d'agence, nous assistons à un certain nombre de manœuvres dilatoires qui visent sans doute à éviter le débat au fond alors que c'est celui qui nous intéresse aujourd'hui.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le rapporteur, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Je vous en prie.

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

M. Jacques Brunhes. Monsieur le rapporteur, je ne sais pas ce que cachent vos propos, mais ou vous devez être très mal à l'aise pour rapporter, ou vous en savez plus que nous.

Comment, en effet, peut-on avoir un débat au fond quand on ne connaît pas la réalité dans sa totalité ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Je vais vous le dire !

M. Jacques Brunhes. Vous avez parlé de manœuvres dilatoires. Mais ne sont-ce pas celles qui sont destinées à cacher la dure réalité des accords et des abandons du Gouvernement sur le plan national et à évacuer le vrai débat au fond ?

Je reproche au Gouvernement, au président de la commission de la production et des échanges et à vous, monsieur le rapporteur, de vouloir empêcher le vrai débat !

Mme Muguette Jacquaint. C'est la vérité !

M. le président. Poursuivez, monsieur le rapporteur.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Le vrai débat, nous allons l'aborder, mon cher collègue.

L'histoire de Renault, qui, depuis quarante-cinq ans, s'identifie un peu à notre histoire économique et à notre histoire sociale, suscite toujours des débats passionnés et des prises de position parfois un peu caricaturales, manichéennes. Tout ce qui touche à Renault a une forte charge symbolique, c'est vrai.

Quoi qu'il en soit, j'espère que le débat que nous allons maintenant avoir n'en souffrira pas trop et que nous saurons rester suffisamment calmes et sereins, dans le souci d'être concrets et efficaces et sans perdre de vue l'objectif premier du projet de loi, c'est-à-dire donner à Renault les moyens d'affronter la concurrence européenne et de relever le défi de la compétitivité des firmes européennes comme des firmes japonaises dans le secteur automobile. Il s'agit en fait de donner à Renault la possibilité de nouvelles avancées industrielles et sociales.

Il faut éviter de poser le problème de manière trop théorique et de reprendre le débat sur les mérites comparés des nationalisations et des privatisations. Sachons rester très pragmatiques !

Son statut a permis à la Régie nationale des usines Renault, il faut le reconnaître, de réaliser pendant quarante-cinq ans de remarquables performances industrielles...

M. Roger Gouhier. Il le lui permet encore !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... en France et dans le monde, et d'être une véritable « vitrine sociale », même si l'expression cachait certaines ambiguïtés.

Reconnaissons aussi que les ouvriers, les cadres, l'ensemble des personnels de Renault ont lourdement payé le redressement de ces dernières années.

M. Louis Pierna. A cause de l'aventure américaine !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Mais la situation a changé : la compétition est maintenant plus difficile et la firme, comme les autres constructeurs automobiles, ne saurait, si elle ne veut pas être rapidement marginalisée, voire absorbée, rester isolée. Elle doit rechercher des partenaires, ainsi que l'ont déjà fait la plupart de ses concurrents européens ou américains.

La recherche, les investissements, la pénétration des marchés étrangers supposent une dimension mondiale qui ne saurait être atteinte sans des accords de coopération entre les firmes, c'est une évidence. C'est dans ce contexte que Renault a engagé depuis plus d'un an des négociations avec Volvo. Celles-ci ont abouti à une lettre d'intention sur un accord de coopération dont certaines dispositions impliquent une modification du statut de la Régie. Cet accord s'inscrit donc dans une stratégie industrielle internationale et c'est dans ce cadre et selon une approche très pragmatique qu'il convient de replacer le projet de loi que nous discutons aujourd'hui.

J'ajoute que Renault reste une entreprise publique, que le contrôle public de Renault n'est pas remis en cause et que notre débat permettra précisément de fixer les modalités et de s'assurer de la transparence des accords Renault-Volvo.

Permettez-moi de formuler une dernière remarque avant d'aborder le fond.

Plusieurs parlementaires et, d'une certaine façon je le comprends, ont été choqués d'être mis devant le fait accompli : aujourd'hui, soit nous modifions le statut de la Régie, soit nous faisons échouer l'accord.

Je rappelle que Renault a seulement signé une lettre d'intention...

M. Jacques Brunhes. Que l'on n'a pas !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Un tel accord industriel et financier passé avec une firme étrangère ne saurait faire l'objet d'un débat au Parlement pendant sa négociation. J'ajoute qu'il était dans l'esprit de la loi de décentralisation du secteur public...

M. Jacques Brunhes. Avez-vous, monsieur le rapporteur, la lettre d'intention ? (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Alain Calmat. Laissez parler le rapporteur !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... que si le Parlement ne saurait être absent du débat sur les orientations stratégiques d'une politique industrielle dans ce pays,...

M. Louis Pierna. Donnez-nous la lettre !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... les entreprises publiques doivent aussi, et chacune dans leur secteur, avoir une autonomie de gestion, une autonomie de décision et une autonomie de stratégie.

M. Louis Pierna. La lettre ! Nous discutons du sort d'une entreprise nationale et nous sommes la représentation nationale !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Je rappelle en outre que, dans les entreprises publiques, l'Etat reste majoritaire au conseil d'administration.

J'en viens au fond.

M. Jacques Brunhes. Puis-je vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Mon cher collègue, je vous ai déjà autorisé une fois à m'interrompre. Maintenant, écoutez-moi ! Vous aurez la parole tout à l'heure !

M. Jacques Brunhes. Je voudrais vous poser une simple question...

M. Gaston Rimareix, rapporteur. J'en viens au fond...

M. Jacques Brunhes. Avez-vous la lettre d'intention ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Plutôt que de reprendre mon rapport, que vous avez tous lu, mes chers collègues, j'en suis persuadé...

M. Jacques Brunhes. Avez-vous la lettre d'intention ?

M. le président. Monsieur Brunhes, vous n'avez pas la parole.

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... même vous, monsieur Brunhes, je voudrais répondre à des questions qui ont été posées...

M. Jacques Brunhes. On vous en a posé auxquelles vous n'avez pas répondu !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... soit au cours des auditions, soit pendant la discussion, en commission, soit parfois dans les médias.

Première question : l'accord Renault-Volvo était-il stratégiquement opportun ? Un accord franco-français n'était-il pas préférable ?

Deuxième question : une modification des statuts de Renault est-elle nécessaire pour conclure un tel accord ?

Troisième question : les intérêts de l'Etat, les intérêts de Renault, les intérêts des salariés sont-ils préservés par les dispositions du présent projet de loi ?

Mme Muguetta Jacquaint. Avec 26 000 suppressions d'emplois préserve-t-on les intérêts des salariés ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Renault a effectué un redressement spectaculaire au cours de ces dernières années - 8 milliards de bénéfices en 1988, plus de 9 milliards en 1989. Mais ce redressement reste encore fragile et Renault souffre de handicaps à terme.

Son endettement est encore important malgré les efforts de l'Etat, soit 14,7 p. 100 du chiffre d'affaires en 1988.

La part de Renault sur le marché européen baisse : 11 p. 100 en 1989.

M. Louis Pierna. Votre calcul est mauvais !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Renault est à présent le sixième constructeur européen.

Ses marchés sont trop concentrés sur l'Europe du Sud, où la concurrence japonaise sera la plus vive. Renault-Véhicules-Industriels est beaucoup plus petit, nous le savons, que Mercedes ou Iveco.

Mme Muguetta Jacquaint. La faute à qui ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Cette situation est d'autant plus inquiétante que le marché européen deviendra pour Renault le champ de bataille de l'industrie automobile dans les années 90, face aux Japonais, aux Coréens, aux Américains. La concentration de l'industrie automobile est d'ailleurs déjà largement engagée : Ford-Jaguar, General Motors-Saab, Fiat et l'ensemble des petits constructeurs italiens. Volvo est sans doute l'une des dernières opportunités pour Renault, et les deux constructeurs Renault et Volvo sont largement complémentaires en termes de gammes et en termes de marché.

Enfin, Renault et Volvo se hisseraient ensemble au premier rang mondial pour les poids lourds et au troisième rang européen pour les voitures. Nous leur donnerions ainsi les moyens de rivaliser non seulement avec les Européens, mais aussi avec les Japonais.

Une question a été posée, qu'il ne faut pas fuir : pourquoi pas un accord Renault-P.S.A. ? A première vue, je le reconnais, ce serait un choix de bon sens qui, au surplus, flatterait notre sentiment national. En réalité, sur le plan de la stratégie industrielle, ce serait sans doute une erreur. Les deux constructeurs français sont plus concurrents que complémentaires, pour ce qui concerne tant les gammes de voitures que les marchés sur lesquels ils sont présents.

M. Jacques Brunhes. Qu'est-ce qui vous permet de dire cela ?

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Point déterminant : que nous le voulions ou non, P.S.A., qui a déjà deux marques, a choisi une autre stratégie et ne souhaitait pas un accord avec Renault. Telle est la réalité !

Fallait-il changer les statuts de la Régie nationale des usines Renault ?

Il est vrai que la Régie a déjà passé d'autres accords, notamment avec Volvo, pour la fabrication d'un certain nombre de composants communs, tels que les boîtes de vitesses et les moteurs. De tels accords restent cependant fragiles : ils sont à tout instant réversibles et portent sur des objectifs limités, ils ne se traduisent pas par une véritable synergie au niveau de la recherche, des achats ou des investissements.

Seuls des accords financiers avec des prises de participation croisées, parce qu'ils impliquent une coopération accrue et des intérêts financiers communs, dans la durée, peuvent déboucher sur une véritable stratégie industrielle commune nécessaire pour relever le défi de la compétitivité. De ce point de vue, en dehors même des aspects symboliques, le statut de la Régie nationale des usines Renault, établissement particulier dont le capital est détenu à 100 p. 100 par l'Etat, constituait un obstacle dirimant à la signature de tout accord de ce type avec une autre firme. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Les dispositions prévues dans le projet que nous allons discuter préservent-elles les intérêts de l'Etat, de Renault et des salariés ?

Je n'insisterai pas sur le projet lui-même. Renault reste une entreprise publique soumise à la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public, dont le capital sous forme d'actions peut être détenu pour 25 p. 100 au maximum par une société étrangère ou par une société privée française. L'Etat conserve 75 p. 100 du capital. Il faudrait une autre loi pour changer cette disposition - à cet égard, des reproches nous ont été adressés.

La composition du conseil d'administration est elle-même fixée par la loi. Celui-ci comprend dix-huit membres : six représentants élus des salariés, six représentants de l'Etat et quatre personnalités qualifiées nommées par décret, et deux postes sont réservés aux représentants de Volvo désignés par l'assemblée générale de Renault.

L'article 3 précise également - je le souligne pour être clair - que l'Etat pourra détenir directement sa participation ou la faire porter par des entreprises publiques, ce qui est d'ailleurs le cas pour d'autres entreprises publiques, ainsi que cela est expressément prévu par la loi de nationalisation de 1982.

La question a été posée de savoir ce qui se passerait si une entreprise publique participant au capital de Renault était privatisée. La réponse est claire : elle devrait céder sa participation à l'Etat ou à une autre entreprise publique en vertu du premier alinéa de l'article 3.

J'en viens aux intérêts de l'Etat.

L'évaluation de Renault sera faite par la commission d'évaluation des entreprises publiques. Le prix sera rendu public et les cessions d'actions ne se feront pas à un prix inférieur à cette évaluation.

En ce qui concerne les intérêts de Renault même, je ne reviendrai pas sur l'accord proprement dit qui prévoit que chacune des sociétés conservera son identité et sa marque, que les réseaux de recherche et de distribution coopéreront, mais qu'ils resteront indépendants. L'accord prévoit aussi la création d'un comité stratégique et de deux comités de coordination, l'un pour l'automobile et l'autre pour les poids lourds.

Il s'agit de prises de participation croisées : 25 p. 100 de participation de Renault dans Volvo-auto, 45 p. 100 de Renault dans Volvo-poids lourds et, en contrepartie, 45 p. 100 de Volvo-A.B. dans R.V.I. et 25 p. 100 de Volvo-A.B. dans Renault, Renault prenant également une participation de 10 p. 100 dans Volvo-A.B.

L'accord sera donc symétrique et équilibré et la prise de participation de Volvo-A.B. dans Renault se fera par une augmentation de capital et non pas par une cession d'actions, ce qui entraînera une augmentation des fonds propres de Renault, qui passeront de 10 à 12 milliards. En tout état de cause, compte tenu des prises de participation de Renault dans Volvo, le solde sera positif pour Renault, qui conservera bien la maîtrise sur R.V.I.

Volvo, et c'est important, compte tenu de ce que nous disions tout à l'heure, s'est engagée à conserver la participation pendant dix ans. Un agrément serait nécessaire en cas de cession, et Renault aurait un droit de préemption.

J'ajoute que Renault aura la possibilité d'émettre des certificats d'investissement sans droit de vote, comme toute entreprise, jusqu'à 25 p. 100 de son capital, ce qui lui donnera, bien sûr, une plus grande souplesse pour développer ses moyens de financement.

J'en viens aux intérêts des salariés.

Il faut comprendre l'attachement des salariés à la Régie. Je l'ai rappelé en introduction de mon propos. Il faut aussi comprendre leurs inquiétudes devant les mutations industrielles qui leur ont déjà imposé de lourds sacrifices.

M. Louis Plerna. Ce ne sont pas les mutations industrielles qui sont responsables : c'est votre politique !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Toute réforme des statuts doit recueillir l'adhésion du personnel, des ouvriers, des cadres, des ingénieurs. Nous le savons bien, les relations sociales sont un des éléments déterminants de la productivité et de la compétitivité d'une entreprise.

Ce projet de loi, à l'évidence, ne remet pas en cause les droits sociaux...

M. Louis Plerna. Ce n'est pas ce qu'on a dit aux travailleurs de chez Renault !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Il n'y aura aucune modification des contrats de travail, ni des accords d'entreprises (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*) D'ailleurs, la politique sociale de Volvo, dans un autre cadre - la Suède - comporte aussi des aspects positifs.

Je rappelle aussi que les salariés continueront à être représentés au conseil d'administration par six représentants élus,...

M. Louis Plerna. La belle affaire !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... que les actions qu'ils détenaient, et qui représentaient environ 1 p. 100 du capital, seront transformées en certificats d'investissement sans droit

de vote, mais leur valeur triplera. Ils pourront d'ailleurs continuer à en bénéficier éventuellement dans le cadre d'un plan d'épargne d'entreprise.

Mais la question essentielle porte évidemment sur l'évolution de l'emploi dans l'avenir. C'est cela qui intéresse les travailleurs de Renault, comme d'ailleurs ceux de Volvo.

Je me garderai, sur ce point, de faire des pronostics.

Mme Muguette Jacquaint. Il serait difficile d'en faire !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. J'ai dit que la concurrence serait vive dans ce secteur et que l'accord Renault-Volvo est une réponse à ce défi.

Mieux résister, conquérir de nouveaux marchés, c'est sans doute l'une des conditions pour maintenir l'emploi.

La stratégie choisie par Renault n'est pas gagnante à tout coup mais, ce dont je suis sûr, c'est que le maintien de Renault dans son isolement actuel était, lui, perdant à coup sûr !

M. Jacques Brunhes. On n'a jamais demandé ce maintien !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. Monsieur le ministre, ainsi que le président de la commission de la production et des échanges le souhaitait tout à l'heure, dans ce domaine le Gouvernement français devra être vigilant à Bruxelles, lors des négociations avec les Japonais sur les contingents automobiles.

Ainsi, mes chers collègues, et j'en aurai terminé, ce projet de loi adaptant les statuts de la Régie pour lui permettre de se donner les moyens d'un développement international satisfait à un triple objectif : il prend en compte les intérêts de Renault, il garantit les intérêts de l'Etat, il préserve les droits des salariés. Il s'inscrit de la sorte dans la volonté plusieurs fois réaffirmée par le Président de la République et le Premier ministre de mettre en place un grand service public dynamique concurrentiel.

Les entreprises publiques ont montré leurs capacités de développer le tissu industriel français dans le cadre d'une stratégie industrielle et internationale, et démontré la possibilité de concilier économie mixte et construction du marché européen. Sachons être pragmatiques en leur permettant de passer des accords et de prendre les participations nécessaires à leur développement. C'est ce que nous ferons aujourd'hui avec Renault si nous adoptons ce projet.

Je sais, bien sûr, ce que certains diront de cet accord : trop tardif, trop frileux ! Je sais aussi qu'ils trouveront un certain nombre de petites phrases et de déclarations de tel ou tel de mes amis pour me mettre en difficulté. C'est de bonne guerre ? Peut-être. C'est un peu stérile aussi.

D'autres diront au contraire : simple étape vers la privatisation ! Et ils se lanceront dans la procédure pour retarder ou faire échouer le projet. L'image de l'Assemblée nationale, dans cette période où se développe un antiparlementarisme inquiétant, n'aurait sans doute rien à y gagner (*Protestations sur les bancs du groupe communiste...*)

M. Jacques Brunhes. Ah non, pas ça ! C'est scandaleux !

Mme Muguette Jacquaint. C'est le manque d'information du Parlement qui lui donne justement cette image !

M. Gaston Rimareix, rapporteur. ... Renault et ses salariés, pas davantage.

La commission de la production et des échanges vous demande, mes chers collègues, d'adopter ce projet de loi, modifié par les amendements qu'elle a adoptés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Rappel au règlement

M. Georges Hage. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Georges Hage. Monsieur le président, mon intervention se fonde sur l'article 58 du règlement, qui a trait à l'organisation des débats. Vous savez qu'on n'organise pas des débats pour le simple plaisir d'organiser des débats. (*Soupires.*) L'organisation des débats vise à assurer le caractère contradictoire de la discussion et à faire régner la transparence.

Or j'ai bien écouté M. le rapporteur et M. le président de la commission. Ni l'un ni l'autre n'a fait allusion au contenu intégral de cette fameuse lettre d'intention entre Renault et Volvo. Le contenu nous étant caché, monsieur le ministre, vous devez comprendre que notre inquiétude est légitime. Cette lettre contient-elle des clauses secrètes ? Par exemple, y dit-on ou y laisse-t-on entendre que des accords sont prévus avec d'autres groupes ? Supposons même que les deux informations contradictoires qui nous sont parvenues concernant l'accord Volvo-Mitsubishi soient sans fondement, notre crainte demeure que d'autres accords prévus ou non prévus avec d'autres groupes puissent survenir. Croyez donc bien, monsieur le ministre, que nous allons vous écouter avec beaucoup d'attention.

Nous avons le devoir d'exiger que le contenu intégral de cette lettre d'intention soit porté à notre connaissance. Et ce serait un comble que vous-même n'en soyez pas informé.

Mme Muguette Jacquaint. Renault est encore une entreprise nationale, non ?

M. Georges Hage. On pourrait encore le pardonner au rapporteur, mais vous, monsieur le ministre, vous ne devez rien en ignorer. Encore une fois, nous vous demandons, comme c'est notre droit puisque le législateur contrôle le Gouvernement qui est l'autorité de tutelle de l'industrie nationalisée, de nous faire connaître le contenu intégral de cette lettre d'intention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. Mon cher collègue, votre rappel au règlement vient fort à propos, puisque je m'apprêtais à donner la parole à M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, qui vous a certainement entendu et saura vous apporter les éclaircissements que vous attendez.

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, Renault a donc décidé de s'engager dans une grande aventure européenne et nous avons maintenant la responsabilité de dire si nous voulons lui en ouvrir la voie. Je crois en effet qu'il faut définir l'enjeu du débat qui commence aujourd'hui en ses termes les plus concrets et les plus décisifs, et sans se laisser troubler par des bruits parasites.

Le président de la Régie nationale des usines Renault et le président de Volvo, après des négociations prolongées, qui ont été longtemps incertaines et qui ont enfin réussi, ont exprimé récemment leur volonté commune de conclure entre les deux groupes automobiles une alliance à long terme, scellée par des échanges d'actions.

Le calendrier de nos travaux était dès lors imposé par la chronologie juridique des événements.

L'assemblée générale des actionnaires de Volvo, réunie hier à Göteborg, a ratifié massivement cet accord et approuvé, pour ce qui la concerne, les modifications de structures et de statuts correspondantes.

Il appartient maintenant au parlement français d'exprimer sans détours et sans *a priori* un jugement sur cette alliance internationale, pour l'instant formulée en termes de déclaration d'intention, et de prendre ou non les dispositions législatives qui la rendront possible. L'enjeu politique et, je dirai, historique de votre décision est celui-là et il n'en est pas d'autres.

Au centre de votre débat, donc, une alliance industrielle entre deux grands constructeurs automobiles européens. Pourquoi Renault avait-elle besoin de cet accord ? Pourquoi a-t-elle choisi Volvo ? Pourquoi faut-il que les deux groupes croisent leurs capitaux ? Quelles sont les chances et quels sont les risques de cette alliance ? Pour quel avenir ? Telles sont les questions fondamentales, les vraies questions qu'il convient d'abord de se poser.

Renault, M. le rapporteur l'a rappelé, a effectué ces dernières années un redressement spectaculaire. Elle le doit à l'effort tenace de ses salariés et de ses dirigeants, qui méritent tous, à leur rang, notre reconnaissance. Mais vous me permettez, en préalable à ce débat et à titre personnel, de

rendre, en notre nom à tous, un hommage particulier à la mémoire de Georges Besse qui a payé de sa vie son dévouement à la Régie.

Vous connaissez la trajectoire de Renault. De 1984 à 1986, 25 milliards de pertes cumulées.

M. Louis Pierna. L'aventurisme américain ?

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. De 1987 à 1989, 21 milliards de bénéfices, dont 9 milliards l'année dernière. M. Rimareix a rappelé ces chiffres, mais il est de mon devoir de les énoncer à nouveau parce qu'ils sont vraiment spectaculaires.

Les investissements, quant à eux, ont progressé de 40 p. 100 en 1989 et à nouveau de 50 p. 100 en 1990.

La production a augmenté et continue à augmenter. Pour la première fois, en 1989, Renault a dépassé le cap des 2 millions de véhicules et redressé sa part de marché en Europe.

Enfin, grâce à l'argent qu'elle a gagné et aussi à l'apport de l'Etat, Renault a allégé le fardeau de ses dettes. Elles s'élevaient encore à 17 milliards de francs, mais il ne faut pas oublier qu'elles atteignaient 62 milliards il y a quatre ans.

Pourquoi alors, me direz-vous, ne pas poursuivre en solitaire ce parcours exemplaire ? Tout simplement, vous le savez bien, parce que le monde s'intègre, la concurrence s'aiguise, la conjoncture fluctue et que, là plus qu'ailleurs, la victoire appartient désormais aux gros bataillons, à ceux qui sont capables de mobiliser les efforts de recherche et d'investissement nécessaires pour produire de nouveaux modèles au même rythme que les Japonais, des modèles aussi fiables, aussi attrayants, aussi novateurs.

Nous savons bien qu'il faut protéger nos frontières et nous les protégerons le temps qu'il faudra. Mais nous savons aussi que, dans ce monde de concurrence, il n'est pas de protection indéfinie. L'industrie japonaise, je le dis très haut, n'est pas imbattable : voyez l'Aérospatiale, l'Air Liquide, la Cogema, voyez nos groupes pétroliers et chimiques qui se battent bien, au Japon comme ailleurs. Il faut nous mettre en situation de nous battre contre le Japon et, le cas échéant, de le battre. Mais il faut en prendre les moyens et l'un de ces moyens est le regroupement de nos forces.

Je ne sais pas combien de groupes automobiles subsistent en Europe dans les cinq à dix ans qui viennent. Et je ne crois guère aux perpétuelles rengaines, aussi hasardeuses qu'intéressées, sur la disparition de telle ou telle marque. Mais comment ne pas être impressionné par les regroupements qui sont intervenus en quelques années ? M. Rimareix les a cités, je les rappelle : Volkswagen rachète Audi et Seat ; Fiat détient Lancia, Alfa Romeo et Autobianchi ; Ford vient d'acquiescer Jaguar ; General Motors a pris le contrôle de Saab. Il faut savoir et faire savoir que, de 1982 à 1989, Renault est ainsi passé, en parts de marché, de la première à la dernière place des grands constructeurs européens de voitures, après Volkswagen, Fiat, Peugeot-Citroën, Ford et General Motors.

Et de là tout s'ensuit : un effort d'investissement et de recherche qui, sur les dernières années et malgré le redressement récent, est resté le plus faible des constructeurs européens par rapport au chiffre d'affaires ; des ventes concentrées sur une seule marque et, pour les trois quarts, sur le seul marché de l'Europe du Sud qui est aujourd'hui le plus fermé et qui donc, à terme, risque de devenir le plus vulnérable.

Renault, à l'évidence, mérite mieux que de rester le plus petit parmi les grands avec, au bout de la route, le destin de certains grands de l'industrie automobile : la peau de chagrin, la soumission puis, un jour, la vente aux plus offrants. Et les plus offrants, ce sont les Japonais. Ces Japonais dont nous agitions aujourd'hui les fantômes à la faveur de je ne sais quelle dépêche d'agence, ce jour-là, nous les aurons en chair et en os !

Après des études et des négociations prolongées, les dirigeants de Renault ont choisi Volvo. Pourquoi Volvo ?

Tout d'abord, parce qu'il n'y avait pas et qu'il n'y a jamais eu en Europe de meilleurs prétendants. Il n'y a pas eu de temps perdu. Ce n'est pas une question de statut pour Renault. Fondamentalement, c'est une question de taille et de géographie.

Une alliance avec Peugeot-Citroën ? M. Rimareix a tout dit à ce sujet. Aucun signe n'est venu de ce côté-là, ni du côté de Renault, ni de l'autre, c'est le moins que l'on puisse dire.

Et après tout, je le comprends parfaitement. Quel sens donner à cette alliance franco-française entre deux groupes qui sont trop semblables, ne serait-ce que parce qu'ils sont prédominants sur leur propre marché et plus fragiles sur celui des autres : un plus un, quand le mariage est consanguin, ne font pas deux !

Pour la Communauté, seuls comptent aujourd'hui, en dehors de nous, les Italiens et les Allemands. Fiat est une société superbe, probablement « mariable » mais, là encore, pas avec un constructeur français, parce qu'elle est trop méditerranéenne, trop centrée elle aussi sur un seul marché, le plus verrouillé par surcroît des pays du Sud. En Allemagne, Volkswagen et Daimler-Benz, forts de leur taille et de leur puissance financière et internationale pour le moment, vivent leur vie et la vivent assez bien.

Restait Volvo, fiancée idéale pour Renault, mais courtisée aussi par bien d'autres prétendants, et je trouve plutôt honorable que Renault ait été préféré.

Volvo est un poids moyen, si je puis dire, comparé à Renault et si l'on s'en tient au nombre de véhicules construits : 400 000 contre 2 millions. Mais ce groupe présente trois points forts véritablement complémentaires de ceux de Renault.

Volvo apporte à Renault l'ouverture vers le haut de gamme qui lui manque puisqu'il représente 11 p. 100 du haut de gamme européen.

Volvo apporte à Renault une position évidemment prépondérante sur les marchés de l'Europe du Nord - qui ne sont pas négligeables - et significative sur le marché des Etats-Unis où Volvo vend le quart de ses voitures, record européen absolu.

Volvo apporte enfin dans la corbeille de mariage la puissance de ses poids lourds, presque équivalents en nombre à ceux de R.V.I. et forts d'une tradition exceptionnelle et continue de recherche et d'investissement.

Et puisque nous parlons de tradition, ajoutons que la réussite de Volvo est fondée sur le culte de deux traditions bien suédoises : l'efficacité technique et l'harmonie sociale, encore un trait qui le rapproche de Renault. Ces affinités culturelles ont été naturellement l'un des éléments clefs de cet accord : pour ma part, je suis de ceux qui considèrent qu'il y a, dans le modèle Volvo-Suède, un apport dont nous pouvons nous inspirer.

Si vous permettez cette alliance, le groupe ainsi constitué pèsera lourd : il deviendra le numéro un européen du véhicule, le numéro quatre en voitures particulières en Europe devant General Motors et Ford, et le numéro un mondial en poids lourds avec un quart du marché européen et un quart du marché d'Amérique du Nord.

Je parle là d'un « groupe » comme s'il était constitué : c'est, je vous le confesse, aller un peu vite en besogne. Mais après tout, dès maintenant, c'est ainsi que s'expriment les équipes de Renault et de Volvo, les médias et, ce qui est sans doute plus important que tout, leurs concurrents automobiles partout dans le monde. Ce qui est acquis, si vous le décidez ainsi, c'est que les deux constructeurs vont coordonner leurs politiques de recherche, d'investissement et d'achat et que, tout en conservant leurs marques et leurs réseaux commerciaux, ils vont mettre en pool l'essentiel de leur stratégie. Après avoir longtemps coopéré ensemble, car Renault et Volvo ne sont pas des inconnus l'un pour l'autre, ils ont déjà décidé de constituer, à tous les niveaux, des comités mixtes chargés de mettre en œuvre cette stratégie commune et où toutes les équipes dirigeantes des deux groupes se retrouvent.

C'est le sens de la lettre d'intention à laquelle on a fait tout à l'heure allusion. Je voudrais dire au Parlement que cette lettre lui a été communiquée dans les mêmes termes, en ce qui concerne ses traits essentiels, qu'aux membres du comité d'entreprise, au conseil d'administration et aux actionnaires de Volvo. Ce n'est pas son intégralité parce qu'elle contient des secrets de fabrication qui ne peuvent pas être communiqués à des tiers. Il s'agit de respecter deux entreprises qui se trouvent dans des situations de concurrence difficiles, et ce serait vraiment une atteinte forte à leur compétitivité que de divulguer ce qui reste la propriété, une propriété essentielle pour leur stratégie commune, d'une grande entreprise nationale et de son futur associé.

L'avenir reste ouvert et il est vrai que, dans ce monde-ci et cette industrie-là, parler à plus de cinq ans est déjà hasardeux. Vous connaissez les verrous juridiques que les deux parties ont, avec beaucoup de soin, inscrits dans cet accord,

pour bien assurer la cohésion, l'exclusivité et la longévité de leur alliance. Il a beaucoup été question, avant que le débat ne commence, des accords éventuellement conclus avec tel ou tel dont on ne connaît pas l'identité. De nombreux fantômes rôdent autour de nous et il faudrait peut-être les exorciser. Mais je tiens à préciser que les accords antérieurs avec des tiers ont été communiqués entre les parties et qu'ils seront respectés. Renault connaît intégralement le contenu des accords contractés par Volvo avant la signature de la lettre d'intention. Les accords en cours de discussion ont également été communiqués et chaque partie s'efforcera, si l'autre le désire, d'y associer son partenaire. Renault est parfaitement au courant des tractations que peut conduire actuellement la société Volvo et pourra, s'il le souhaite, y être associé.

Inversement, les accords importants avec les tiers ne pourront être conclus qu'avec l'accord du comité de stratégie générale. Ainsi, dès maintenant, toute action stratégique, toute action industrielle de grande ampleur qui serait conclue par l'une des parties, Volvo ou Renault, est soumise au veto de l'autre. Renault a donc dès maintenant un droit de veto sur toutes les opérations stratégiques que Volvo pourrait conclure. Je tiens sur ce point à être parfaitement clair.

Certes, les clauses juridiques sont importantes, les précautions d'avocat également, mais je continue à penser, probablement parce que j'étais industriel, que l'essentiel n'est pas là. Il réside dans la vérité de l'expérience. Permettez donc que je vous dise ce que m'enseigne la mienne : dans ce métier on ne revient pas sur un accord industriel aussi profond, on ne partage pas autant de secrets avec un partenaire provisoire. L'échange d'actions dont vous avez à juger est précisément destiné à rendre cette alliance quasiment indissoluble, je dis « quasiment » pour conjurer le sort. On ne saurait donc faire entrer un tiers dans une entreprise, qu'il soit japonais, américain ou européen, au moment où l'on est en train de conclure une alliance qui déterminera le destin commun.

Comment déloger Renault de sa position de premier actionnaire de Volvo-holding ? Comment lui enlever les gages qu'il a pris dans Volvo cars et Volvo trucks - Volvo automobiles et Volvo camions - et comment imaginer que Volvo consente à abandonner les positions acquises à grand prix, à très grand prix, heureusement, dans Renault et Renault véhicule industriel ?

Venons-en maintenant aux aspects juridiques et financiers du projet qui vous est soumis. Je ne m'y étendrai pas parce que M. le rapporteur les a analysés devant vous.

Nous avons voulu que le texte en soit simple et bref et qu'il comporte les clauses nécessaires et suffisantes pour que l'accord industriel soit possible. C'est le « sur-mesure » qu'évoquait il y a une heure M. d'Aubert.

C'est ainsi que procèdent les bons juristes de même que, permettez-moi d'ouvrir cette parenthèse personnelle, les bons industriels.

Dans une entreprise, quand un texte ou un équipement - c'est tout comme - ne paraît plus correspondre à des exigences nouvelles, vous pouvez certes tout mettre à bas et tout reconstruire à neuf. Mais il s'agit, en général, d'une démarche lourde, longue et coûteuse. L'autre solution, plus pragmatique, consiste à élargir un à un les goulots d'étranglement ; en jargon d'usine, pardonnez-moi, on appelle cela « dégoulotter ». Moi, mesdames et messieurs les députés, chaque fois que les circonstances l'exigent, je « dégoulotte ».

Que faisons-nous ? Renault avait bien un capital mais, curieusement, pas d'actions avec droit de vote. Eh bien ! On crée ces actions pour que Volvo, dans les limites de 25 p. 100 puisse entrer dans le capital et posséder ce type d'actions.

Il s'agit là, évidemment, d'une disposition essentielle du projet de loi qui repose donc sur un triptyque, que vous connaissez : permettre l'accord industriel avec Volvo - j'en ai parlé ; garantir les intérêts de l'Etat ; et préserver les droits des salariés - j'y viens.

En ce qui concerne les garanties de l'Etat, il est clair que Renault reste une entreprise publique. Si le projet de loi autorise Volvo à entrer dans la limite de 25 p. 100 dans le capital de Renault, l'Etat conservera les trois quarts des droits de vote de Renault.

Le reste s'ensuit : mise en place d'une assemblée générale - elle n'était pas prévue dans les statuts de Renault - ouverture du conseil d'administration à deux représentants de Volvo sur dix-huit que compte ce conseil.

Par ailleurs, les intérêts patrimoniaux de l'Etat seront préservés puisque la valorisation des actions ne pourra pas être inférieure au prix fixé par la commission d'évaluation des entreprises publiques, comme le prévoit la loi.

La solidité de l'accord est garantie. Le projet de loi dispose, en effet, que toute cession des actions de Renault détenues par Volvo devra être agréée, ce qui garantit à l'Etat le contrôle sur l'évolution du capital. Si ce dispositif ne vous paraissait pas suffisant, sachez qu'il est complété par le protocole passé entre Renault et Volvo, aux termes duquel Volvo ne pourra céder sa participation pendant dix ans et attribuera un droit de première offre à Renault. Ce n'est donc pas demain matin que Volvo pourra vendre ses actions à Mitsubishi. Je me permets de le rappeler, car cela figure dans les textes ; tant dans le projet de loi que dans celui dont sont convenus Renault et Volvo.

Venons-en aux droits des salariés, car c'est une partie importante dans le débat qui nous occupe.

Ce projet de loi, de même que l'alliance avec Volvo, n'entraînera aucune conséquence sur les droits des salariés, lesquels ne sont ni modifiés ni même concernés par cet accord. La situation n'est évidemment pas bouleversée par le changement de statut, puisque ce dernier n'apportait au personnel aucune protection particulière par rapport aux autres entreprises publiques. Tous les droits des salariés sont préservés.

L'alliance sera sans effet sur leurs contrats de travail, sur leurs droits sociaux et sur leur participation aux conseils d'administration de Renault et de R.V.I. dans lesquels le personnel conservera tous ses représentants, conformément à la loi de démocratisation du secteur public, qui continue de s'appliquer intégralement.

Je veux ajouter que le projet de loi n'est pas simplement protecteur pour les salariés. Il leur procure des avantages nouveaux. Ainsi, la possibilité est donnée aux membres du personnel qui détenaient ces pseudo-actions sans droit de vote - je ne sais pas les appeler autrement - de les échanger contre de vrais certificats d'investissement et, plus tard, d'en acquérir d'autres, au même titre que les apporteurs de capitaux extérieurs, et de les céder librement sur un marché non plus restreint comme il l'est aujourd'hui mais parfaitement ouvert.

Les certificats d'investissement font donc partie intégrante du capital de l'entreprise. Le projet de loi organise un accès nouveau et permanent du personnel au capital de Renault.

Ces modalités devront faire l'objet d'une concertation au sein de l'entreprise - cela est normal et habituel car Renault a une longue expérience de ce type de concertation - afin de prendre en compte les aspirations du personnel. Ainsi pourra se constituer, avec le temps, à la mesure des moyens et des souhaits des salariés, une participation significative au capital.

Voilà mesdames, messieurs, ce qu'il fallait changer, ce que nous avons changé, rendant ainsi le statut de Renault en tous points comparables à celui des autres sociétés industrielles dont l'Etat détient soit la totalité, soit la majorité des actions.

Pourquoi alors, me diront certains, s'en être tenu là et avoir réservé à l'Etat les trois quarts des droits de vote ? J'y vois trois raisons.

La première tient au fait que cette solution est nécessaire à la réalisation de l'accord et suffisante pour que Renault puisse couvrir ses besoins de financement par appel au marché financier. L'émission de certificats d'investissement dans les conditions de droit commun pour les entreprises publiques permettra, dans l'avenir, à Renault de recourir à des financements externes, les droits de vote de l'Etat restant intacts.

La deuxième raison, c'est que personne - j'imagine - ne souhaite que Volvo devienne le principal actionnaire de Renault, ce qui ne manquerait pas d'arriver si l'Etat venait à céder ses actions.

Il est enfin une troisième raison que j'ajoute en fonction du pragmatisme bien tempéré dont je faisais à l'instant profession : Volvo n'en demande pas plus. Je ne sais si Volvo s'accommode seulement de ce partage inégal entre lui-même et l'Etat français, s'il s'en satisfait ou, peut-être, s'il s'en félicite, après tout, dans ce monde où, semble-t-il, tout se vend, peut-être n'est-il pas fâché, et la Suède avec lui, d'avoir la République française comme garantie de la stabilité de l'alliance. Laissons-la donc vivre, telle qu'on nous la propose et ne soyons pas plus royalistes que le roi.

Je veux, en terminant, vous livrer trois réflexions d'ordre général.

Première réflexion : il m'est arrivé, comme industriel, de réaliser des associations du type de celle-ci ; croyez-moi il s'agit toujours d'une aventure dont les premiers moments - et nous y sommes - sont à la fois les plus décisifs et les plus difficiles, parce que les sociétés, comme les hommes, ne passent pas facilement de la concurrence à l'alliance. Nos débats seront connus et suivis à Göteborg, à Stockholm, à Tokyo, mais aussi dans d'autres capitales d'Europe et de la planète.

Si cet accord vous paraît mauvais dites-le, dites-le clairement, mais, si vous estimez qu'il est bon pour Renault et pour l'Europe, ne permettez pas que nos querelles internes obscurcissent le débat. Il ne faut pas que nos futurs coéquipiers suédois soient ébranlés dans leur volonté de réussite et nos adversaires, partout ailleurs, renforcés dans leur espoir de nous voir échouer.

Deuxième réflexion : l'histoire ne finit pas. La venue de Clio, dernière née de l'écurie Renault, vient à point nommé pour nous le démontrer. Renault est une page glorieuse de notre aventure automobile : ce qui se fait aujourd'hui n'aurait pu l'être sans ce qui s'est fait depuis 1945.

Ce qui a été fait à cette époque a été bien fait et nous pouvons tous en être fiers lorsque repassent devant nous les modèles qui sont indissolublement liés au mieux de notre peuple au cours des décennies qui se sont écoulées : de la 4 chevaux à la R 5 et demain à Clio, Renault a toujours su vendre en grande série des voitures qui répondaient aux besoins et aux aspirations des ménages français et des autres pays car elle les a exportées. Pourquoi en irait-il autrement demain ?

Cet accord et l'évolution des modes de consommation européens - pensons un instant aux bouleversements considérables que connaît aujourd'hui l'Europe de l'Est et à la place qu'y a prise l'automobile dans les aspirations à la liberté - sont les meilleurs gages de la poursuite de cette tradition.

Qui oserait douter qu'en ce domaine l'accord donne à Renault des atouts supplémentaires ? Renault, en quarante-cinq ans, est devenu un groupe de dimension internationale, à l'évidence cette assise sera confortée et amplifiée par l'accord qui vous est soumis.

Enfin, en préparant ce débat je me suis reporté à l'ordonnance qui a nationalisé Renault, vieux et beau texte dans lequel on peut lire au titre 1^{er}, que l'Etat ne saurait se désintéresser de l'important groupe industriel constitué par le groupe Renault, ni de son développement futur, comme de l'évolution de sa politique économique et sociale. Cette partie de l'ordonnance signée de Gaulle, Lacoste, Mendès France, Parodi, Pleven, n'est pas abrogée ; elle demeure, au sens plein du terme, en vigueur.

Enfin, troisième réflexion : la France s'est ressoudée autour de Renault en 1945. Aujourd'hui, l'Europe se fait certes entre gouvernements, à douze à Bruxelles, mais vous savez bien qu'elle se construit aussi, et sans doute davantage, par des accords industriels qui soudent les nations de notre vieux continent. Nous manquons de points d'ancrage en Europe du Nord. Voici que Renault et Volvo nous offrent une opportunité exceptionnelle de nous rapprocher de ces autres européens. Ne manquons pas ce signe de l'histoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Merci monsieur le ministre.

Mes chers collègues, nous en avons terminé avec les exposés généraux. Afin de ne pas interrompre le débat sur l'exception d'irrecevabilité car l'orateur principal est inscrit pour deux heures je vais, compte tenu de l'heure, interrompre la discussion que nous reprendrons après le dîner.

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

6

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République demande à donner son avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux droits et à la protection de

personnes hospitalisées en raison de troubles mentaux et à leurs conditions d'hospitalisation dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (n° 1291).

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

7

RAPPELS AU 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 ministre, je vous ai posé une question, à laquelle vous n'avez pas répondu. Nous aurions en effet aimé entendre en commission, même très brièvement, M. Lévy, président-directeur général de Renault.

Outre qu'il aurait été courtois de nous répondre, nous souhaiterions connaître les raisons pour lesquelles vous ne désirez apparemment pas que la représentation nationale puisse auditionner le président-directeur général d'autant que la commission de la production et des échanges ne l'a pas entendu sur ce projet de loi. Celui-ci n'a d'ailleurs même pas été examiné par la commission des finances.

Nous manquons d'information, notamment sur l'arrière plan de l'opération Mitsubishi. La moindre des choses, à un moment où il est peut-être nécessaire que le Gouvernement fasse preuve d'un peu plus de respect vis-à-vis du Parlement, serait que vous répondiez à notre demande qui n'a rien d'exceptionnel.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission de la production et des échanges.

M. Jean-Marie Bockel, président de la commission. Monsieur le président, je tiens à indiquer à notre collègue que si le rapporteur a bien sûr rencontré M. Lévy (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste*), la commission n'a été saisie à aucun moment, et par aucun des représentants des groupes en son sein, d'une demande d'audition de M. Lévy. En revanche, celle de M. le ministre a été organisée.

La question n'a pas été posée et cela n'est nullement choquant. Je souligne donc que cette demande n'a jamais été formulée.

Au début du débat en séance publique, vous jugez, monsieur le député, que cette audition serait utile. M. le ministre est là pour vous répondre - je crois qu'il l'a d'ailleurs déjà fait tout à l'heure - mais je ne vois pas ce qu'apporterait la venue de M. Lévy en commission.

En ce qui concerne les travaux en commission, ne vous indignez pas tardivement du processus d'examen du texte car, s'il y a évidemment eu des désaccords de fond, tout s'est passé très correctement au niveau de la méthode, dans un excellent climat, sans que cette question ait été posée.

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 député, je suis tout de même un peu déconcerté par votre requête. En effet, vous avez eu toute possibilité de demander à entendre le P.-D.G. de Renault.

M. François d'Aubert. Je n'appartiens pas à la commission de la production !

M. le ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire. Je suis venu à plusieurs reprises devant vous. L'Assemblée nationale n'a donc pas été prise par surprise dans cette affaire. Par conséquent, je m'étonne qu'au moment où le débat commence vous vous fondiez sur une dépêche d'agence dont nous pouvons penser qu'elle a un caractère un peu fantomatique ou « fantasmagorique », pour demander, alors que l'on nous a suffisamment répété qu'il ne fallait pas accorder un crédit particulier à des dépêches d'agence, une audition que vous n'avez pas souhaitée au cours des semaines précédentes.

Je suis là pour répondre à vos questions. Le débat durera aussi longtemps qu'il sera nécessaire, mais je ne vois pas pourquoi, toutes affaires cessantes, le président de Renault devrait être convoqué devant votre commission.

M. François d'Aubert. Je n'en suis pas membre !

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes, pour un rappel au règlement

M. Jacques Brunhes. J'interviens également sur les problèmes de méthode.

Ainsi que je l'ai déjà indiqué, j'estime également que l'Assemblée nationale n'est pas informée sur ce débat comme elle le devrait. Certes personne n'a demandé l'audition de M. Lévy. Je veux bien, mais la lettre d'intention, elle, a bien été demandée en commission ! Oui nous avons des informations d'où il ressort que les indications données par M. le ministre à propos de la lettre d'intention ne correspondent pas à ce que nous savons, à ce que l'on nous a dit. Il y a donc bien secret.

Nous avions demandé que la commission des finances soit saisie pour avis : refus ! Nous avions également demandé que la commission des affaires culturelles, familiales et sociales soit saisie pour avis : refus !

On ne peut donc pas dire que l'Assemblée nationale est tout à fait bien informée sur le texte qui nous est soumis. Il y a des non-dits, des secrets. Quant à M. le ministre, il n'a pas dit un mot, dans son intervention, de la Commission de Bruxelles. Nous avons un débat surréaliste !

Mme Muguette Jacquaint. C'est l'aventure !

M. Jacques Brunhes. Pourtant tout le monde connaît exactement le rôle de la Commission de Bruxelles dans les problèmes de Renault.

Notre groupe affirme donc, monsieur le président, que la représentation nationale n'est pas informée. L'Assemblée n'est pas dans une bonne situation pour légiférer, cela relève de la responsabilité du Gouvernement et de sa majorité. Nous le regrettons profondément.

Par ailleurs, nous avons été très attentifs aux propos de monsieur le ministre, mais il n'a répondu à aucune des questions que nous avions posées.

M. le président. Mon cher collègue, vous aurez deux heures de temps de parole après le dîner. Vous pourrez reprendre ces propos.

La parole est à M. Gaston Rimareix.

M. Gaston Rimareix. Le problème de la communication de la lettre d'intention a en effet été évoqué lors de votre audition, monsieur le ministre, et par moi-même. J'ai reçu le lendemain, en tant que rapporteur, le président Lévy. Il a répondu à toutes les questions que je lui ai posées. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Mme Muguette Jacquaint. Et nous ?

M. Gaston Rimareix. Attendez, mes chers collègues ! Vous êtes trop impatients et nous ne pouvons pas parler. Ce n'est pas sérieux !

M. Jacques Brunhes. Cela fait trois heures que l'on pose la question !

M. Gaston Rimareix. Le président Lévy m'a fait porter le document intitulé « Information et consultation du comité central d'entreprise sur le projet de coopération entre Renault et Volvo », marqué « Confidential Renault », et je l'ai communiqué à votre collègue Gouhier qui me l'avait demandé.

Mme Muguette Jacquaint. Ce n'est pas la lettre d'intention !

M. Louis Pierna. Vous tournez autour du pot !

M. Jacques Brunhes. Avez-vous la lettre ?

M. Gaston Rimareix. Je ne l'ai pas eue personnellement.

M. Louis Pierna. On vous a répondu ce qu'on a voulu !

M. Gaston Rimareix. Non !

J'irai plus loin. Lors de la négociation d'un accord comme celui-ci, il y a, dans une lettre d'intention entre deux firmes, une française et une étrangère, un certain nombre d'éléments qui ne peuvent pas apparaître.

M. Georges Chavanes. C'est évident !

M. Gaston Rimareix. Je crois qu'il faut laisser une certaine liberté aux dirigeants d'entreprise.

Plusieurs députés du groupe communiste. Non, non !

M. Georges Chavanes. C'est obligatoire !

M. Gaston Rimareix. Sur ce point, nous avons un désaccord de fond.

M. Louis Pierna. Vous allez vendre une entreprise nationale sans que la représentation parlementaire soit informée !

M. Jacques Branhes. Vous devriez être très prudent, monsieur le rapporteur.

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième 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.)

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

CLAUDE MERCIER