

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

COMPTE RENDU INTEGRAL — 16^e SEANCE

Séance du Vendredi 4 Mai 1984.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY

1. — Procès-verbal (p. 573).
2. — Candidature à un organisme extraparlamentaire (p. 573).
3. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 574).
4. — Communication du Gouvernement (p. 574).
5. — Industrie textile et industrie automobile. — Discussion de questions orales avec débat (p. 574).
MM. Pierre Vallon, François Collet, en remplacement de M. Christian Poncelet ; Guy Allouche, Raymond Dumont, Laurent Fabius, ministre de l'industrie et de la recherche.
MM. Pierre Vallon, Guy Schmaus, Louis Souvet, Robert Pontillon, le ministre.
Renvoi de la suite de la discussion.
6. — Nomination à un organisme extraparlamentaire (p. 593).
7. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 593).
8. — Retrait d'une question orale avec débat (p. 593).
9. — Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle (p. 593).
10. — Dépôt de rapports (p. 593).
11. — Dépôt d'un avis (p. 594).
12. — Ordre du jour (p. 594).

★ (1 f.)

PRÉSIDENTE DE M. ETIENNE DAILLY,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures dix.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance du mercredi 2 mai 1984 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

CANDIDATURE A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé des relations avec le Parlement a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la nomination d'un membre suppléant du comité des finances locales.

La commission des lois a fait connaître à la présidence qu'elle propose la candidature de M. Raymond Bouvier.

Cette candidature a été affichée.

Elle sera ratifiée, s'il n'y a pas d'opposition, conformément à l'article 9 du règlement.

— 3 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Paul Girod souhaite obtenir de la part de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation des éclaircissements sur l'interprétation qu'il convient de donner à une réponse faite à une question écrite émanant d'un député — J.O. A.N.-Q. du 13 février 1984, p. 63 — relative à la mise en œuvre du contrôle de légalité des actes des collectivités locales.

Tout d'abord la réponse faite à l'honorable parlementaire laisse supposer un accroissement sensible du nombre des documents communiqués par les collectivités locales au représentant de l'Etat, afin de lui permettre d'exercer son contrôle de légalité sur les actes soumis à l'obligation de transmission. En effet, M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation indique que « les délibérations des assemblées locales ou de leur bureau doivent être transmises dans leur intégralité. La transmission d'un simple extrait ne saurait suffire ».

Cette interprétation du contenu du dossier à transmettre ne semble pas correspondre à l'esprit de la loi n° 82-213 modifiée du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ni à la lettre de la circulaire du 22 juillet 1982 qui indiquait que « ce contrôle pourra être ainsi efficace sans créer, pour les élus, des contraintes excessives et, en particulier, sans les obliger à transmettre aux représentants de l'Etat un trop grand nombre de documents ». Une interprétation littérale de la réponse faite à notre collègue député ne peut qu'entraîner un surcoût financier, non compensé, à la charge des collectivités locales.

En second lieu, le texte de la réponse à la question écrite accrédite la thèse selon laquelle le caractère exécutoire d'un acte des collectivités locales ne serait plus de plein droit, dès sa publication ou sa notification et dès sa réception par le commissaire de la République, mais subordonné à l'appréciation faite par le représentant de l'Etat du caractère complet ou incomplet du dossier transmis. Il en résulterait une insécurité juridique qui affecterait les actes des collectivités locales puisque le délai de recours dont dispose le représentant de l'Etat ne pourrait courir qu'à partir du moment où le dossier serait considéré comme complet par le représentant de l'Etat.

L'état de droit qui caractérise notre démocratie ne saurait s'accommoder d'une incertitude qui entacherait la date de production des effets juridiques des actes des collectivités locales dont la détermination relèverait de l'appréciation souveraine du représentant de l'Etat.

Tels sont les deux motifs d'inquiétude qui ont provoqué le dépôt de cette question orale avec débat (n° 146).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 4 —

COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. Vous vous souvenez, mes chers collègues, de l'appel que M. le président du Sénat a adressé de ce fauteuil, mercredi dernier, au Gouvernement à la suite de certaines déclarations d'ordre public relatives au Conseil d'Etat.

M. le président du Sénat a reçu de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, la lettre suivante :

Paris, le 3 mai 1984.

Monsieur le président,

J'ai pris connaissance de l'appel que vous nous avez adressé, au Gouvernement et en particulier à moi-même, hier au Sénat, afin que soit assuré le respect dû aux institutions qui concourent à la marche de l'Etat.

J'y répons aussitôt en me référant au cas du Conseil d'Etat auquel vous pensiez sans doute plus particulièrement.

Dès le 21 avril dernier, j'ai rappelé publiquement la considération éminente que je porte à la haute juridiction et à sa longue tradition d'indépendance, qui a justement fondé son autorité et sa réputation en France et à l'étranger

S'agissant de la protection due au Conseil d'Etat, ma position est claire. Dès l'instant où le Conseil d'Etat me demanderait d'exercer des poursuites contre quiconque, je les intenterais aussitôt.

Mais c'est au seul Conseil d'Etat et donc à ses instances compétentes qu'il appartient de se prononcer à ce sujet.

J'ai d'ailleurs fait part de ma position au vice-président du Conseil d'Etat ainsi qu'au bureau de l'association des membres du conseil.

S'agissant de ceux des membres du Conseil d'Etat qui ont été personnellement visés, j'ai rappelé à mes différents interlocuteurs combien je réproavais la mise en cause des juges à l'occasion de l'exercice de leur mission.

Les magistrats de l'ordre judiciaire sont souvent en butte à des attaques détestables de la part des justiciables, de groupes de pression ou même d'organes de presse. J'ai déjà eu l'occasion de dire que je déplorais cette pratique regrettable qui compromet la paix sociale que la justice a pour fonction d'assurer.

Je vous prie de croire, monsieur le président, à l'assurance de ma haute considération.

Signé : ROBERT BADINTER.

Acte est donné de cette communication.

— 5 —

INDUSTRIE TEXTILE ET INDUSTRIE AUTOMOBILE

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Pierre Vallon demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de bien vouloir exposer au Sénat la politique que le Gouvernement envisage de suivre dans le domaine de l'industrie textile et de l'habillement. Il attire tout particulièrement son attention sur l'importance de ce secteur d'activité pour la région Rhône-Alpes et souhaiterait savoir quelles initiatives le Gouvernement envisage de prendre, tant au plan national que sur le plan de la Communauté économique européenne afin de favoriser son développement. (n° 71.)

II. — M. Christian Poncelet appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie et de la recherche sur le récent jugement de la Cour de justice des communautés par lequel celle-ci vient de décider, par ordonnance en référé, que le Gouvernement français était tenu de suspendre : d'une part, la conclusion ou le renouvellement de tout contrat en vertu duquel il prend en charge une partie des cotisations sociales d'entreprises du textile habillement ; d'autre part, l'exécution des contrats en cours, et cela dans un délai d'un mois. Une annulation pure et simple du soutien apporté par les pouvoirs publics à ce secteur d'activité aurait des conséquences très dangereuses pour les industries du textile et de l'habillement et serait particulièrement mal venue à un moment où la profession s'attend à une année 1984 extrêmement difficile. Aussi est-il demandé à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de bien vouloir indiquer quelle est la position du Gouvernement français sur ce sujet, et quelles démarches ont été entreprises auprès de la commission européenne afin d'assurer le maintien du régime d'aide aux industries du textile et de l'habillement. Il lui est demandé, par ailleurs, de bien vouloir indiquer quelles dispositions il entend prendre au cas où la Cour de justice européenne confirmerait au fond les termes de son ordonnance (n° 89).

III. — M. Guy Allouche demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche quelles sont les nouvelles mesures conformes à la réglementation communautaire que le Gouvernement français prendra en 1984 pour prolonger les effets positifs du plan textile en vigueur depuis deux ans (n° 137).

IV. — M. Raymond Dumont interroge M. le ministre de l'industrie et de la recherche sur la situation juridique, financière, économique et de l'emploi du groupe Boussac-Saint-Frères et ses perspectives. Il souhaite, de plus, obtenir des précisions quant au devenir des usines dépendant de ce groupe et situées dans la région Nord-Pas-de-Calais (n° 144).

V. — M. Raymond Dumont demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de dresser un bilan des contrats « emploi-investissement » concernant l'industrie textile et de lui indiquer quelles mesures le Gouvernement envisage, à leur expiration, pour soutenir l'activité et l'emploi dans cette branche (n° 145).

VI. — M. Pierre Vallon demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de bien vouloir exposer au Sénat les grandes lignes de la politique que compte suivre le Gouvernement dans le domaine de l'industrie automobile. Il lui demande, notamment, de lui préciser quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre tendant à augmenter sa compétitivité sur les marchés intérieur et extérieur afin de lui permettre de créer de nouveaux emplois (n° 72).

VII. — M. Guy Schmaus demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de lui exposer quelles mesures il entend prendre pour écarter les lourdes menaces qui pèsent sur l'emploi dans l'industrie automobile, particulièrement en région parisienne. Le Gouvernement ne devrait-il pas organiser un large débat à tous les niveaux entre les parties concernées — directions des sociétés, syndicats représentatifs, pouvoirs publics, élus, usagers — dans le but de définir de nouvelles stratégies industrielles de cette branche, d'économies régionales et nationales ? Dans la situation présente, il serait dangereux que les directions de ces entreprises continuent de décider seules du sort d'une industrie aussi vitale pour l'emploi, aussi décisive pour l'équilibre de notre balance commerciale, aussi prometteuse pour l'économie. Aussi ne convient-il pas de maintenir les emplois productifs, d'investir dans les technologies de pointe et de développer la formation professionnelle des jeunes ? (n° 82).

VIII. — M. Louis Souvet expose à M. le ministre de l'industrie et de la recherche que l'industrie automobile aborde, actuellement, une période de mutations considérables dont elle ne sortira que si les pouvoirs publics, compte tenu du contexte de concurrence internationale acharnée et renforcée, ne lui mesurent pas son soutien (n° 136).

IX. — M. Robert Pontillon souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'industrie et de la recherche sur la situation très préoccupante que traverse actuellement l'industrie automobile. Un élu des Hauts-de-Seine, berceau de cette industrie, ne peut qu'être attentif à ce secteur d'activité qui occupe une place prépondérante dans la vie économique du département. Les dirigeants de Citroën ont récemment annoncé la suppression de 6 000 emplois dont la moitié affecte directement la région parisienne et des unités de production telles que celles qui sont implantées à Levallois, Nanterre et Clichy. Il apparaît, hélas, que le cas de Citroën n'est pas isolé et que c'est bien l'ensemble de cette industrie qui est touché. Nous savons que le Gouvernement, sensible à cette situation, a d'ailleurs pris à cet égard des mesures sociales et industrielles positives. Il reste qu'on peut s'interroger sur la démarche d'un groupe comme Citroën qui fait produire à l'étranger une partie non négligeable de ses modèles. Ainsi, actuellement, aucune 2 CV n'est de fabrication française. Ne pourrait-on tenter de remédier à cette situation, inacceptable au regard des intérêts nationaux, à l'heure où ce même groupe décide de licencier des travailleurs français ? Il apparaît de plus que les licenciements actuels trouvent leur justification dans la modernisation de l'appareil productif, modernisation dont personne ne peut contester le bien-fondé, mais qui, dans le domaine très particulier de l'industrie automobile, semble non pas tant conduire à une productivité accrue qu'à une flexibilité plus grande au sein de l'entreprise. La modernisation ne devient-elle pas alors un bouc émissaire par trop facile ? (n° 139).

Nous allons d'abord entendre successivement M. Pierre Vallon, auteur de la question n° 71, M. Christian Poncelet, auteur de la question n° 89, M. Guy Allouche, auteur de la question n° 137 et M. Raymond Dumont, auteur des questions nos 144 et 145.

Je rappelle au Sénat que, conformément à la décision arrêtée lors de la dernière conférence des présidents, en tout état de cause et quel que soit l'avancement de nos travaux, que nous en ayons terminé ou non avec ces questions et que nous ayons pu aborder ou non les questions relatives à l'industrie automobile, la séance sera levée à dix-sept heures quarante-cinq, M. le ministre de l'industrie et de la recherche devant se trouver, pour des raisons impérieuses, auprès de M. le Président de la République à dix-huit heures.

La parole est à M. Vallon, auteur de la question n° 71.

M. Pierre Vallon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, prise dans son ensemble, l'histoire de l'industrie française montre qu'aucune situation, bonne ou mauvaise, ne peut jamais être considérée comme définitive.

La plupart des grands secteurs industriels ont connu à des moments divers, depuis cent cinquante ans, des périodes d'expansion euphorique qui leur ont donné passagèrement dans le monde un des premiers rangs pour leur spécialité. L'industrie textile et l'industrie automobile furent de ceux-là.

Puis sont survenues des années de stagnation et de récession parfois tellement accentuées que certaines activités pouvaient paraître condamnées à disparaître dans un délai assez bref. Cependant, les exemples d'une telle issue fatale sont jusqu'à présent rares et limités. Souhaitons qu'ils le restent.

Au contraire, un redressement est toujours possible et des positions mondiales qu'on croyait perdues à jamais ont pu être reconquises en un laps de temps qui a été quelquefois incroyablement court.

Je voudrais donc éviter, cédant à une déplorable facilité, de peindre un tableau trop sombre des perspectives préoccupantes de l'industrie automobile et de l'industrie du textile et de l'habillement.

Sans vouloir faire de comparaisons audacieuses entre ces deux secteurs aux caractéristiques trop différentes, je mettrai tout d'abord l'accent, pour chacun d'entre eux, sur les résultats qui me paraissent encourageants et sur les propositions de solution qui doivent être prises en compte.

Je constate par ailleurs qu'un pessimisme excessif occulterait le formidable espoir de tous les partenaires sociaux concernés de voir un jour leur industrie guérie d'un mal qui n'a rien de chronique.

Toutefois, c'est surtout en tant qu'élu d'une région dans laquelle le poids de l'industrie est considérable que je suis amené à attirer à nouveau l'attention du Gouvernement sur ces problèmes.

Comme vous le savez, monsieur le ministre, la région Rhône-Alpes est l'une des trois premières régions dans lesquelles se concentrent environ 43 p. 100 des effectifs industriels. Elle représente, à elle seule, près de 12 p. 100 des effectifs industriels.

Il est bien certain que cette concentration régionale importante de l'industrie est due, pour une part, à l'importance de sa population. Néanmoins, elle reste supérieure à la moyenne nationale. En effet, près de 30 p. 100 des salariés de cette région travaillent dans l'industrie, alors que ce pourcentage n'atteint que 24 p. 100 pour l'ensemble de l'économie nationale.

De ce fait, monsieur le ministre, si j'ai choisi de vous demander d'indiquer au Sénat les mesures que le Gouvernement envisagerait de prendre dans le secteur du textile et de l'automobile, c'est parce qu'il me semble que l'action du Gouvernement peut encore influencer sensiblement sur le cours des choses dans ces domaines. Cela nous épargnerait un climat de crise ouverte dans lequel l'urgence des décisions à prendre empêche la sérénité minimale qu'impliquent le choix et la conduite d'une politique industrielle cohérente.

J'évoquerai tout d'abord la situation de l'industrie textile.

Le secteur du textile et de l'habillement a fait la force des économies européennes et s'est situé à l'origine des révolutions industrielles. Industrie de main-d'œuvre, surtout pour l'habillement, il subit actuellement une mutation en profondeur dont il peut sortir exsangue mais qui peut aussi lui permettre de repartir sur de nouvelles bases. En France, il est conduit à se transformer rapidement, tant du fait du progrès technologique que de l'émergence de nouveaux pays producteurs.

Globalement, en 1983, la production de l'industrie textile a marqué un recul de l'ordre de 1,5 p. 100 par rapport à 1982. Le fléchissement intervenu en 1983 sur le marché intérieur, après deux années consécutives de croissance sensible, explique l'affaiblissement de l'activité textile.

Les achats textiles des ménages ont commencé de se ralentir au cours du second trimestre de l'année 1983. Cette dégradation progressive de la consommation textile est la conséquence de l'adaptation des rythmes d'achats des ménages à la baisse de leur pouvoir d'achat. Ce recul en volume a atteint 2,1 p. 100 sur l'année précédente.

A côté de ces quelques chiffres préoccupants, il faut noter quelques résultats encourageants. Tout d'abord, la demande étrangère s'est nettement raffermie en 1983 à la faveur de

l'amélioration de la situation économique dans un certain nombre de pays industrialisés. Les exportations de textiles manufacturés se sont élevées à 27 milliards de francs en 1983, soit une progression de 13 p. 100 en valeur et de 4 p. 100 en volume.

Cette tendance semble se confirmer aux mois de janvier et de février 1984. En effet, l'accroissement des exportations par rapport aux mois de janvier et de février 1983 a été de 23 p. 100 en valeur et de 6 p. 100 en tonnage. Les ventes à la Belgique, au Royaume-Uni, à la Suisse, aux Etats-Unis et au Japon se sont notamment accrues.

La part de la production textile française exportée a atteint 44,5 p. 100 en 1983 contre 41 p. 100 l'année précédente ; tous les secteurs ont d'ailleurs contribué à ce développement de l'effort à l'exportation.

Ces exportations qui ont augmenté de 3 milliards de francs en 1983 permettent un net redressement de la balance commerciale textile. Malgré tout, cette dernière reste en déficit de 7 100 millions de francs en 1983 ; ce chiffre est néanmoins en retrait par rapport à celui de 1982.

Ainsi, bien que profondément dégradée, la situation des échanges extérieurs textiles a-t-elle connu, au cours de l'année 1983, une lente amélioration. Tombé à 75 p. 100 à la fin septembre 1982, le taux de couverture est remonté régulièrement pour s'établir, pour l'ensemble de l'année 1983, à 79 p. 100 et, pour les mois de janvier et de février 1984, à près de 80 p. 100.

D'autres résultats appréciables ont été enregistrés en matière d'emploi. La décroissance de l'emploi avait été de 6,1 p. 100 en 1980, de 8,9 p. 100 en 1981, elle n'est que de 2,6 p. 100 en 1982.

Enfin, les investissements ont progressé. Après une évolution nettement défavorable en 1981, les investissements des entreprises textiles ont marqué une reprise très significative en 1982 et 1983. Ils progressent à un taux annuel de 25 p. 100 à 30 p. 100 en valeur et ils se sont élevés à 3 milliards de francs.

Ces quelques chiffres réjouissants que je viens de rappeler sont le résultat très positif des contrats emploi-investissement qui sont réservés à l'industrie du textile et de l'habillement. En effet, au cours de la même période, les investissements de l'ensemble des activités industrielles ont été en baisse. Créés par l'ordonnance textile du 1^{er} mars 1982, ces contrats d'allègement de charges souscrits par les deux tiers des 2 500 entreprises textiles arrivent à échéance. Au moment même où tout semble indiquer que ce secteur industriel menacé est en train d'accomplir sa mutation, il serait pour le moins paradoxal de lui couper les vivres.

Pour permettre aux entreprises textiles de poursuivre, dans un tel cadre, les efforts entrepris au cours de la période récente pour renforcer leur compétitivité, il est indispensable que l'actuel allègement des charges sociales dont elles bénéficient soit prolongé pour une année supplémentaire.

Les résultats encourageants qui ont été enregistrés en matière d'investissement, d'emploi et d'exportation, démontrent l'impact d'une telle mesure dont le coût budgétaire apparaît raisonnable au regard du programme mis en place pour la reconversion des secteurs industriels sinistrés. Le Sénat attend de vous, monsieur le ministre, une réponse précise sur ce point.

Si la profession ainsi que tous ceux qui ont à cœur l'avenir de ce secteur souhaitent donc la reconduction du plan emploi-investissement, il faut savoir que ce ne sont pas tant les modalités de l'aide qui sont importantes que son principe, avec des modalités différentes peut-être.

L'arrêt de cet effort indispensable ferait naître un autre paradoxe. En effet, le 18 avril, par une dépêche de l'A. F. P. nous apprenions que « la Commission européenne a donné son feu vert définitif aux aides du secteur textile et a mis fin à la procédure d'infraction engagée en juin dernier contre la France. La France a été autorisée par la Commission européenne à accorder des aides d'Etat à son industrie textile en 1984 ». Il serait dommage que, la même année, nous y mettions un terme.

De plus, n'oublions pas que la France n'est pas la seule à aider son industrie textile. La Belgique a prévu d'accorder une aide s'élevant à 4 milliards de francs pour la période 1982-1984 pour un effectif tout à fait comparable aux effectifs du Nord-Pas-de-Calais. Cette somme doit être comparée aux 700 millions de francs dont le Nord a bénéficié. L'effort belge est presque

déjà six fois supérieur ! L'Italie a prévu, pour 1984, une dépense de 44 milliards de francs. Il n'y a plus aucune commune mesure avec l'effort français, d'où le danger de la concurrence italienne. Les Pays-Bas ont prévu, pour 1984, 200 millions de francs pour 39 000 emplois. Compte tenu des effectifs, l'effort est deux fois supérieur à l'effort français. La République fédérale d'Allemagne entreprend un effort sur les plans fédéral, régional et local qui est très difficile à chiffrer mais qui est important. L'Espagne vient d'engager 3 900 millions de francs pour la modernisation de ses entreprises textiles. Enfin, le Japon a prévu de dépenser 700 millions de francs en 1984 pour le lancement d'un plan textile robotique.

Dans ce cadre international et dans ces conditions, le Gouvernement français peut-il interrompre son aide sans se rendre coupable d'un tragique abandon ?

De plus, la situation n'est pas satisfaisante partout. D'après la Banque de France, pour la période 1972-1982, et pour la laine, le résultat brut d'exploitation a diminué de douze points, les frais financiers ont augmenté de quatre points, les impôts et les taxes ont progressé de deux points et les frais de personnel se sont accrues de six points.

Autre sujet d'inquiétude, le taux de pénétration des importations n'a marqué aucun fléchissement. En raison du ralentissement de la demande intérieure, la part du marché national couvert par les importations a encore augmenté, pour atteindre 55 p. 100.

Par ailleurs, pour les produits finis d'habillement, bien qu'un ralentissement des importations ait également été observé en 1983, la balance des échanges extérieurs, déficitaire pour la première fois en 1982, a fait ressortir un solde à nouveau négatif de 493 millions de francs en 1983.

La plus grande vigilance doit donc continuer de s'imposer en matière de surveillance de l'application des dispositions de l'accord multifibres ainsi que de la limitation des importations effectuées à des prix anormaux, qu'il s'agisse de pays tiers comme de certains pays membres de la Communauté européenne. Monsieur le ministre, comment ne pas s'inquiéter à ce sujet du renouvellement de l'accord bilatéral Chine-C. E. E. ? Il aura des répercussions graves sur nos entreprises du fait de l'augmentation des quotas qui passent de 15 à 20 p. 100, en particulier pour les tissus en coton.

Je souhaiterais maintenant, monsieur le ministre, que vous nous précisiez les délais, les modalités et le contenu des grands programmes technologiques qui seraient mis en place par les pouvoirs publics et qui s'inscriraient à l'intérieur du « plan productique » dont vous nous avez annoncé la venue.

Pour conclure, je dirai que le dispositif mis en œuvre en faveur des entreprises françaises du textile et de l'habillement comporte une gamme de moyens d'intervention dans tous les domaines qui seraient déterminants pour l'avenir de ces entreprises : encadrement des importations à bas prix, allègement des charges, soutien à la modernisation et à l'innovation, promotion. Pour rétablir un climat de confiance dans cette filière, il est essentiel que l'ensemble de ces efforts s'inscrive dans la durée.

M. le président. M. Christian Poncelet, auteur de la question n° 89, m'a fait savoir en fin de matinée qu'il était rappelé dans son département pour des raisons aussi imprévues qu'impérieuses.

En vertu des dispositions de l'article 2, alinéa 2, du règlement du Sénat, il a demandé à M. François Collet de le suppléer.

La parole est à M. Collet.

M. François Collet, en remplacement de M. Christian Poncelet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous demande à mon tour de bien vouloir excuser l'absence de mon collègue Christian Poncelet, auteur de la question orale avec débat n° 89, qui souhaitait vivement pouvoir participer à cette importante séance consacrée à l'industrie textile et à son avenir.

Malheureusement, comme l'a dit M. le président, il a été contraint de regagner très rapidement son département. C'est pourquoi il m'a demandé de bien vouloir le suppléer. Je vais m'efforcer de présenter les idées qu'il avait l'intention de développer.

En novembre 1981, le Gouvernement a décidé de conclure pour deux ans avec l'industrie textile, officiellement déclarée industrie stratégique d'avenir, une convention nationale de solidarité qui a été appliquée pour la première fois en mars 1982.

L'objectif était de renforcer la compétitivité des entreprises textiles en réduisant sensiblement le coût financier des investissements et en allégeant le poids des charges sociales qui sont supportées par les entreprises.

Les premiers résultats ont été encourageants puisque, au cours de la période 1982-1984, l'investissement textile a progressé de 25 p. 100 par an, que les exportations, en augmentation de 3 milliards de francs en 1983, permettent un net redressement de la balance commerciale textile et que l'emploi dans ce secteur d'activité ne diminue plus que de 2 p. 100 par an contre 7 p. 100 précédemment.

Malheureusement, ces dispositions se sont heurtées rapidement à un vive opposition de la part de la Commission européenne et, le 20 septembre 1983, la Cour de justice des Communautés a décidé, par ordonnance en référé, que le Gouvernement français était tenu de suspendre : d'une part, la conclusion ou le renouvellement de tout contrat en vertu duquel il prend en charge une partie des cotisations sociales d'entreprises du secteur textile-habillement ; d'autre part, l'exécution des contrats en cours, et cela dans un délai d'un mois.

Ce jugement a naturellement conduit les pouvoirs publics à modifier le plan d'allègement des charges sociales mis en œuvre au profit des entreprises textiles françaises afin de le rendre compatible avec les règles du traité de Rome.

Au vu des nouvelles dispositions qui ont été prises, la Commission de la Communauté économique européenne a déclaré, le 18 avril 1984, que la France était à présent autorisée à accorder des aides gouvernementales à ses industries du textile et de l'habillement. La Commission va donc retirer la plainte qu'elle avait déposée auprès de la Cour européenne de justice à l'encontre de notre pays et l'on ne peut que s'en réjouir.

Notre satisfaction en ce domaine serait plus entière cependant s'il n'y avait une ambiguïté dans le communiqué rédigé pour annoncer cette décision. En effet, il y est indiqué : « Le Gouvernement français veillera à ce que les entreprises qui ne remplissent pas les conditions du régime d'aides modifié ne disposent plus d'autres possibilités de recevoir une aide de l'Etat et à ce que le programme d'aides contribue à réduire les capacités globales dans l'industrie en cause, et notamment dans ses sous-secteurs sensibles. »

Ce dernier point me paraît particulièrement ambigu et lourd de menaces pour l'avenir de l'industrie textile française dans la mesure où la Communauté économique européenne semble demander au Gouvernement de réduire les capacités de production nationale du textile, alors que la politique actuelle est de ne pas les accroître et d'en améliorer la productivité. C'est pourquoi je désirerais connaître très précisément votre position sur ce point, monsieur le ministre.

Il me paraît, en effet, indispensable, notamment au regard de la conjoncture, de ne pas réduire notre capacité de production et, au contraire, de maintenir et de prolonger, avec les adaptations nécessaires, la convention nationale de solidarité conclue en mars 1982 avec la profession.

En ce domaine, la France ne peut faire moins que nos principaux concurrents étrangers dont les plans en faveur du textile se succèdent et s'amplifient, que ce soit en Belgique, en Italie, aux Pays-Bas, en République fédérale d'Allemagne, en Espagne, voire au Japon.

Il est primordial de rétablir les capacités financières des entreprises textiles affaiblies par dix années de crise, et cinq ans paraissent un minimum pour confirmer la compétitivité du textile français et pour tirer la quintessence d'un plan d'investissement. Pouvez-vous nous dire quelle politique vous entendez mener à cet égard, monsieur le ministre, et quelles dispositions vous comptez prendre ?

Si la poursuite des efforts entrepris jusqu'à présent en vue de renforcer la compétitivité des entreprises est particulièrement nécessaire dans le secteur du textile, elle l'est davantage encore dans le secteur de l'industrie cotonnière. On peut se féliciter que, grâce à des actions spécifiques, cette industrie n'ait pas connu le sort dramatique de la sidérurgie. Il conviendrait cependant de ne pas relâcher l'effort poursuivi et de mener les actions engagées jusqu'à leur terme.

Je voudrais ici me faire l'écho auprès de vous, monsieur le ministre, des très vives inquiétudes ressenties par les entreprises cotonnières des Vosges où la conjoncture est très défavorable. L'industrie cotonnière vosgienne est, en effet, une nouvelle fois sinistrée avec les récentes mesures annoncées de restructuration du groupe Boussac-Saint-Frères qui se traduira à nouveau par des pertes d'emplois et des réductions des capacités de production.

Par ailleurs, chez ses voisins alsaciens, la société Schaeffer-Impression a dû déposer son bilan en raison des attermoissements des pouvoirs publics à apporter des concours financiers, qu'ils semblent beaucoup plus disposés à concéder à des étrangers pour leur ouvrir encore plus le marché national, comme nous le précisons davantage dans quelques instants.

On sait que l'industrie cotonnière française reste toujours confrontée à deux problèmes importants pour sa survie : des limitations des importations anormales en provenance des pays à bas salaires ; des efforts considérables d'investissements en matériel moderne, seuls capables d'éliminer le handicap des bas salaires et de consolider des emplois durables et plus qualifiés, pourvu que de nouvelles organisations plus souples du travail se mettent en place et soient autorisées par les réglementations sociales.

A cet égard, je ne reviendrai pas sur les mesures d'aides à l'emploi et à l'investissement, mais j'appelle néanmoins plus particulièrement votre attention, monsieur le ministre, sur la nécessité de prolonger d'une manière efficace l'aide à l'investissement dans l'industrie cotonnière qui est confrontée à l'avènement d'une nouvelle génération d'équipements hautement performants et pour lesquels une « véritable course à l'équipement » est engagée entre les pays européens.

En ce qui concerne la limitation des importations, il faut regretter que la Communauté européenne ait encore accepté, et donc que le Gouvernement français ait encore permis, un dépassement des plafonds globaux de tissus de coton importés à la suite de l'accord textile C. E. E.-Chine. En effet, la C. E. E. a consenti une hausse de 23 p. 100 des tissus de coton en provenance de la Chine, ce qui est tout à fait inadmissible au moment où nous fermons encore de nouvelles unités, notamment dans les Vosges comme je viens de le rappeler.

Malheureusement, les concessions ne s'arrêtent pas là ; beaucoup plus récemment, le Gouvernement français — et sans aucune pression communautaire — s'approprierait apparemment à financer de quelque 60 millions de francs le doublement des importations de filés et de tissus de coton en provenance d'Espagne.

Si nos informations sont exactes, il nous est rapporté qu'il existe un projet très avancé de réouverture d'une usine textile à Céret dans les Pyrénées-Orientales, grâce à une société espagnole.

En soi, nous ne pourrions que nous féliciter d'une telle nouvelle si nous n'étions légitimement inquiets des conditions de réouverture qui nous paraissent faire une telle offense aux nouveaux chômeurs cotonniers des Vosges ou d'Alsace que nous souhaiterions pouvoir recevoir un démenti formel de votre part, monsieur le ministre.

De quoi s'agit-il plus précisément ? Une entreprise cotonnière espagnole, Brunet S. A., dont on sait qu'avec l'aide du gouvernement espagnol elle bénéficie de moyens importants pour investir en Espagne et hors d'Espagne, veut implanter une unité industrielle cotonnière en France. Le projet actuel repose sur la réouverture d'une usine textile totalement fermée à Céret, dans laquelle elle réinvestira en métiers à tisser, en machines de teinture pour filés de coton en denim indigo et pour tissus de coton d'habillement. Ce projet créerait d'ici à trois ans 250 emplois, pour produire du tissu de coton d'habillement en jean et en sportswear.

En contrepartie, le Gouvernement français s'engagerait : premièrement, à trouver un financement de 60 millions de francs répartis en 15 millions de subventions pour créations d'emplois et 34 millions de prêts à taux bonifiés et, en outre, à limiter les frais financiers à 3 p. 100 du chiffre d'affaires ; deuxièmement, à autoriser cette société à importer en France 2 000 tonnes de filés de coton en plus du quota espagnol et 2 000 tonnes de tissus de coton au droit de douane réduit de 4,8 p. 100, alors que, je le rappelle, le taux normal d'accès dans la C. E. E. est de 12 p. 100.

Ainsi, alors que l'excès d'importations de produits cotonniers provoque la fermeture d'usines et des dépôts de bilan, les pouvoirs publics français financeraient directement ou indirectement l'entrée en France de nouvelles quantités à des prix anormaux qui condamneront demain de nouvelles entreprises qui ne bénéficieraient pas de telles aides financières.

De plus, il faut savoir que le marché espagnol est pratiquement fermé aux produits cotonniers français et qu'à notre connaissance aucune ouverture n'a été faite dans la négociation pour élargir les possibilités d'exporter des filés ou des tissus de coton français vers l'Espagne.

Ces informations sont tellement étonnantes que nous souhaiterions vivement, monsieur le ministre, que vous vouliez bien répondre aux trois questions suivantes : premièrement, le Gouvernement français a-t-il connaissance de nouvelles concessions sans contrepartie à des importations de filés et de tissus de coton espagnols, alors que nous fermons des unités en France ?

Deuxièmement, ce projet est-il véritablement accompagné d'un financement public ou du secteur nationalisé d'environ 60 millions de francs ?

Troisièmement, ne serait-il pas plus judicieux de consacrer de telles sommes à moderniser telle ou telle unité française, ce qui permettrait de sauver un nombre équivalent d'emplois sans favoriser pour autant de nouvelles importations alors que précisément, tant dans les Vosges qu'en Alsace, les derniers secteurs sinistrés sont déjà ceux des tissus de coton pour l'habillement, objets des productions prévues de cette nouvelle usine ?

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des explications que vous voudrez bien nous fournir à ce sujet, et je souhaite que vos réponses soient de nature à atténuer les légitimes inquiétudes manifestées en ce domaine par les industriels et les salariés du textile, et particulièrement par ceux installés dans le département des Vosges.

M. le président. La parole est à M. Allouche, auteur de la question n° 137.

M. Guy Allouche. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en 1981, le Gouvernement a engagé avec l'ensemble des représentants de la profession textile des négociations dont l'objectif était le maintien de l'emploi et le développement des investissements dans ce secteur particulièrement touché par la crise, dont la situation n'avait cessé de se dégrader depuis de nombreuses années.

En effet, depuis 1973, le rythme des pertes d'emplois atteignait 25 000 par an, pour culminer à 40 000 en 1981. Quant à notre appareil de production souvent vieilli et mal adapté, il n'était plus en rien comparable aux équipements modernes des pays voisins, notamment l'Italie et la République fédérale d'Allemagne.

Les raisons de ce déclin sont multiples. Retenons seulement que les grands groupes textiles français avaient préféré investir dans les pays en voie de développement pour profiter des faibles coûts de production, tandis que les petites entreprises, aux efforts de modernisation insuffisants, voyaient leur compétitivité s'amenuiser au fil des ans.

Les gouvernements qui se sont succédé de 1973 à 1981 ont aussi leur part de responsabilité. En effet, alors que des études de marketing et que des plans de reconversion s'imposaient, qu'une stratégie industrielle et commerciale à long terme s'avérait indispensable, rien n'était fait dans ce sens, d'où la situation catastrophique que connaissait en 1981 la majeure partie des entreprises textiles situées, en particulier, dans le nord de la France et dans les Vosges.

Je résumerai simplement ces problèmes en disant : récession de la production, effondrement des investissements, difficultés financières pour les entreprises et réduction accélérée des effectifs.

Face à cette situation, le Gouvernement a adopté en novembre 1981 un programme d'action exceptionnel appelé plan textile, comprenant différentes mesures : au plan extérieur, une protection renforcée à l'égard des importations jusque-là mal contrôlées, — ce sont les conclusions du troisième accord multifibres — et contrats « emploi-investissements », permettant aux entreprises décidées à investir d'alléger leurs cotisations sociales de douze points.

Les effets de ce plan, auquel certains ne croyaient pas ou qu'ils jugeaient insuffisant, sont aujourd'hui largement positifs ; les représentants de la profession textile en reconnaissent le bien-fondé et l'utilité, puisqu'ils demandent actuellement aux pouvoirs publics d'en assurer la reconduction.

On sait pourtant que le Gouvernement français, en décidant d'apporter une aide directe à son industrie textile, s'était attiré les reproches de la Commission économique européenne, laquelle jugeait illégale la procédure d'aide employée par la France.

Le Gouvernement avait opposé une fin de non-recevoir aux mises en demeure de la C. E. E. et avait maintenu sous la même forme pour 1983 son aide au textile.

Il est permis de se féliciter de cette détermination qui a eu le mérite d'améliorer largement la situation de ce secteur industriel. En effet, les investissements ont été dopés. Ils ont progressé de 25 p. 100 l'année dernière et une augmentation du même ordre est attendue pour cette année. Côté emploi, la diminution des effectifs a été contenue dans des limites raisonnables puisque la baisse a été de 2 p. 100 au lieu de 7 p. 100 précédemment.

Les exportations, quant à elles, sont en augmentation de trois milliards de francs.

Si, désormais, le secteur textile maîtrise mieux son évolution, il continue cependant d'avoir besoin de l'aide de l'Etat pour poursuivre la modernisation de ses équipements selon un développement technologique avancé, donc rentable et compétitif.

Aussi, monsieur le ministre, suite aux effets positifs reconnus du plan textile, en tenant compte des exigences de la Communauté économique européenne et de la demande de reconduction de ce plan par l'ensemble de l'industrie textile, je souhaiterais connaître le dispositif précis que vous envisagez de mettre en œuvre cette année pour prolonger les aides accordées aux entreprises qui acceptent les règles relatives à l'investissement et à la nécessaire restructuration.

M. le président. La parole est à M. Dumont, auteur des questions n° 144 et 145.

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ma première question concerne le groupe Boussac-Saint Frères, sa situation présente et son avenir.

Du passé, je ne parlerai guère. Chacun se souvient de la décadence et de la chute de l'empire Boussac, de sa prise en mains par les Willot, spécialistes en matière de nécrophagie industrielle, des opérations douteuses qui valurent aux trop célèbres frères quelques démêlés avec la justice, d'autres opérations hasardeuses des mêmes, notamment aux Etats-Unis, et qui tournèrent à la déroute financière.

Les difficultés du groupe Boussac-Saint Frères ne datent pas d'hier. Des dizaines de milliers d'emplois ont déjà été supprimés tout au long des années passées. Par le truchement d'une filiale constituée à cet effet, l'Institut de développement industriel — I. D. I. — est devenu le principal actionnaire du groupe. Sans cette mesure, il est vraisemblable que celui-ci aurait déjà totalement sombré.

L'héritage est certes lourd, mais il représente aussi un important outil de production disposant de potentialités réelles. Or, voilà qu'un plan de restructuration — un de plus — est annoncé qui aboutirait à l'abandon d'un certain nombre d'unités constituant l'entreprise et à 2 300 suppressions d'emplois en trois ans, et ce dans des départements comme le Nord, le Pas-de-Calais, la Somme, les Vosges, l'Oise et d'autres encore qui, déjà touchés de plein fouet par la crise, n'offrent guère de possibilités sérieuses de reclassement ou de reconversion.

Ce plan de restructuration, avec les graves conséquences que je viens d'énoncer, a été arrêté sur la base d'une étude réalisée par un bureau, sans qu'une véritable concertation ait jamais eu lieu avec les organisations syndicales qui, pourtant, ont formulé des propositions cohérentes, que l'on peut certes discuter mais qui ne sauraient être écartées sans un examen attentif.

Sans doute, les multiples unités constituant le groupe sont-elles d'inégale valeur, mais on est en droit de se demander si la nouvelle saignée ainsi préconisée, bien loin de revigorer et de sauver le malade, ne risque pas de l'achever.

Globalement, le chiffre d'affaires du groupe a, de décembre 1982 à décembre 1983, augmenté de 14,7 p. 100, ce qui marque, même en francs constants, une progression incontestable.

Les difficultés se situent ailleurs, me semble-t-il, et je voudrais vous interroger, monsieur le ministre, sur quelques-unes d'entre elles et surtout sur les moyens propres à les surmonter.

La première difficulté paraît tenir à la situation juridique de l'entreprise. Elle n'est toujours pas réglée, ce qui ne permet pas la conclusion d'un concordat avec les créanciers. Cette situation provisoire, qui se prolonge, ou qui est volontairement prolongée par certains — je ne parle pas du Gouvernement — au moyen de toutes sortes d'arguties, est gravement dommageable. Elle entrave toute action de relance économique, elle sape la confiance des clients et des fournisseurs, elle aggrave les pertes de marchés.

Il ne s'agit nullement de nier la complexité de la situation et la difficulté de dégager une solution, mais ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il est temps, grand temps même, de sortir de cette impasse ?

Le second problème que je voudrais évoquer est celui du montant du capital.

Si mes renseignements sont exacts, l'apport de la filiale de P.I.D.I. aurait été de l'ordre de 200 millions de francs, ce qui n'est pas négligeable, mais est à l'évidence tout à fait insuffisant pour un groupe de cette taille.

J'ai conscience que les finances publiques sont souvent et abondamment mises à contribution du fait même de l'état de délabrement dans lequel se trouvait toute une série de nos entreprises industrielles et de la nécessité de les relancer.

Mais, et ce sera ma seconde question, ne serait-il pas possible, une fois la situation juridique éclaircie, de procéder à une augmentation du capital, par exemple d'un milliard de francs ? Le complément ne pourrait-il pas être trouvé dans la réalisation de biens immobiliers appartenant au groupe, certains ayant d'ailleurs déjà été vendus ? Ces biens sont considérables et leur vente devrait fournir des fonds importants. Ne conviendrait-il pas de les investir dans l'outil productif et dans sa modernisation ?

A la vérité, certaines unités dont l'équipement est vétuste nécessitent, pour être ou plutôt pour redevenir compétitives, des investissements parfois importants. Certains secteurs qui marchent bien pourraient être utilisés comme pivots d'une action de relance. Ce pourrait être le cas de la filière « lin », des productions de ouate et de cellulose commercialisées sous la marque « Peau douce », des plastiques et de l'ingénierie textile.

En ce qui concerne le secteur du tapis, soumis à une concurrence très vive en provenance de nos voisins belges, un regroupement avec la S.I.F.T. paraît souhaitable afin de pouvoir améliorer encore la qualité des produits proposés et leur compétitivité.

Avant de terminer cette question, permettez à l'élu du Pas-de-Calais que je suis d'évoquer succinctement les problèmes rencontrés par les unités dépendant du groupe B. S. F. et implantées dans ce département.

Boussac - Saint Frères recherche un acquéreur pour sa filature située à Boubers-sur-Canche, qui emploie environ trente salariés. Il est peu probable qu'il trouve un repreneur. La fermeture de cette unité, située dans un canton à dominante rurale, créerait un problème social quasiment insoluble.

L'entreprise du Pigeon voyageur implantée à Béthune nécessite des investissements pour pouvoir poursuivre son activité dans des conditions économiquement valables.

La chemiserie Rousseau, située à Arras, souffre d'une baisse de compétitivité due à l'absence de renouveau des produits. Seules les productions de marque restent bénéficiaires, mais il y a un manque de dynamisme sur les marchés du grand commerce.

L'usine Saint Frères, située à Etaples, qui fabrique des filets pour la pêche, et des protections anti-vent pour l'agriculture, est considérée comme marginale par la direction du groupe qui voudrait s'en défaire ou la fermer. Un marché existe pourtant, ne serait-ce qu'avec les pêches maritimes pour lesquelles l'Etat met en œuvre, conjointement avec la région et le département, un programme de renouvellement de la flottille.

L'usine M. T. P., située à Saint-Omer, est spécialisée dans la fabrication du matériel textile. Ses difficultés proviennent de l'absence de développement du matériel de ce type, ce qui a entraîné l'absence d'investissements depuis de longues années.

En dépit de difficultés parfois sérieuses, voire graves, de certaines de ces unités — j'ai évoqué celles que connaissent les entreprises implantées dans le Pas-de-Calais, mais il en existe, hélas, également ailleurs — la compagnie B. S. F. demeure une pièce maîtresse de l'industrie textile régionale et même nationale. Sa sauvegarde et la modernisation de l'outil productif et du potentiel d'emplois qu'elle représente nous paraissent s'imposer.

Ma deuxième question, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, porte sur l'industrie du textile et de l'habillement.

Le 7 octobre 1982, lors d'une séance de questions au Gouvernement, j'avais, au nom du groupe communiste, interrogé M. le ministre d'Etat, chargé de la recherche et de l'industrie, sur les contrats emploi-investissement conclus entre son ministère et les entreprises du textile et de l'habillement.

Ces contrats constituent la pièce maîtresse de ce que l'on a parfois appelé le « plan textile-habillement » du Gouvernement.

Je rappelle, à l'intention de ceux de nos collègues qui n'auraient plus ces dispositions tout à fait présentes à l'esprit, que l'ordonnance n° 82-204 du 1^{er} mars 1982 et le décret d'application n° 82-340 du 16 avril de la même année instituent en faveur des entreprises de cette branche des allègements de cotisations sociales. Je résume en schématisant : 8 p. 100 pour les entreprises en difficulté ; 10 p. 100 pour celles qui s'engagent soit à maintenir l'emploi, soit à investir ; 12 p. 100 en faveur de celles qui augmentent leurs effectifs et investissent.

Dans sa réponse, votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait indiqué le double objectif de ces mesures : d'une part, enrayer l'hémorragie d'emplois que subissaient ces industries depuis quelques années ; d'autre part, relancer l'investissement de façon à améliorer, voire à restaurer, la compétitivité de ces entreprises confrontées à une concurrence étrangère de plus en plus vive non seulement en provenance, comme on le dit trop souvent, de pays en voie de développement, mais aussi de pays de la Communauté économique européenne, de l'Allemagne et de l'Italie notamment.

Les contrats emploi-investissement avaient une durée d'une année avec possibilité de reconduction pour une seconde année. Autant dire qu'ils viennent ou vont prochainement venir à expiration et que le moment me paraît propice pour en dresser un bilan.

Selon le groupement régional des industries textiles du Nord-Pas-de-Calais, les entreprises de cette région auraient bénéficié d'allègements des charges sociales à hauteur de 203 millions de francs en 1982 et de 366 millions de francs en 1983 ; pour 1984, compte tenu du fait que certains contrats ont atteint leur terme, le montant est estimé à 150 millions de francs. Le total cumulé de ces allègements sur les trois années représenterait donc 719 millions de francs.

D'après les statistiques de l'Assedic, le nombre d'emplois dans le textile, qui avait reculé de 6,1 p. 100 en 1980 et de 8,9 p. 100 en 1981, a connu une diminution de 2,6 p. 100 en 1982. Les statistiques pour 1983 ne sont pas encore disponibles — tout au moins à ma connaissance — mais on peut craindre que la décroissance des effectifs ne se soit située entre 4 et 5 p. 100. Un tel résultat resterait néanmoins en retrait par rapport à la tendance des années 1980 et 1981. Ces chiffres tiennent compte de l'ensemble des entreprises du secteur et pas seulement de celles qui ont conclu un contrat emploi-investissement.

D'après la Banque de France, le montant des investissements d'un échantillon d'entreprises représentant les trois quarts du secteur textile-habillement de la région a été de 800 millions de francs en 1983. Pour 1984, les investissements d'un nombre important d'entreprises des secteurs du coton, de la laine et de la confection devraient connaître une progression de l'ordre de 30 p. 100. Même s'il convient d'accueillir avec prudence ces résultats et perspectives obtenus sur échantillon, la reprise des investissements semble se confirmer.

Ces résultats et ces tendances concernent — je le répète — la seule région Nord-Pas-de-Calais. Bien qu'elle constitue la première région textile de France, les données précédentes n'ont donc qu'un caractère partiel.

Je souhaiterais, en conséquence, que vous puissiez, monsieur le ministre, m'indiquer le nombre de contrats conclus avec, si possible, la ventilation entre les trois taux d'allègement des cotisations sociales, le montant des sommes prises en charge par la collectivité publique, ainsi que celui des autres aides dont ont bénéficié les entreprises du textile et de l'habillement au cours des années 1982 et 1983 et pour les premiers mois de 1984, pour autant que les données soient disponibles en ce qui concerne la présente année.

En regard, je vous demanderai de retracer l'évolution de l'emploi dans la branche textile-habillement en général et dans les entreprises ayant passé contrat en particulier.

J'apprécierais, enfin, que vous puissiez m'indiquer le montant des investissements réalisés par ces entreprises. Lors de la séance du 7 octobre 1982, j'avais suggéré que les comités d'entreprise soient associés au suivi de la mise en œuvre des contrats emploi-investissement. Cette suggestion n'a pas été retenue et je le regrette. Il s'agit, en effet, de savoir comment ont été utilisées les sommes importantes ristournées aux entreprises sur les charges sociales et quels résultats les investissements ont permis d'atteindre, tant en ce qui concerne l'emploi que la modernisation et la compétitivité des entreprises.

En vous demandant de dresser un tel bilan, monsieur le ministre, je souhaiterais surtout envisager l'avenir.

Votre prédécesseur avait souligné le caractère exceptionnel de l'aide, tout à fait nouvelle par son ampleur, apportée aux entreprises du textile et de l'habillement. Il avait indiqué qu'elle n'avait de sens que si elle était utilisée comme un répit par ces entreprises pour se moderniser et se mettre en état de résister à la concurrence. Il ajoutait que l'objectif était de parvenir, dans un délai de trois à cinq ans, à une réduction importante des coûts de fabrication.

C'est dire que le soutien des pouvoirs publics devra sans doute être poursuivi au-delà de la période prévue par l'ordonnance du 1^{er} mars 1982.

Quelles sont, à cet égard, les intentions du Gouvernement et, éventuellement, les formes envisagées pour la poursuite de cet effort ?

Les entreprises du secteur textile sont plus sensibles que d'autres à la consommation intérieure. Elles ont pâti de la baisse de cette consommation en 1983 et pâtiront de la prolongation prévisible de cette baisse en 1984.

On constate bien une certaine inflexion de la tendance du marché extérieur textile mais elle est légère et diversifiée. Si certaines entreprises en bénéficient largement, d'autres sont encore frappées par un taux de pénétration excessif, ce qui, soit dit en passant, souligne l'actualité et l'importance de la reconquête du marché intérieur.

Par ailleurs, à l'étranger, les plans d'aide aux industries textiles se prolongent et même s'amplifient : en Belgique, le gouvernement y consacre l'équivalent de 4 milliards de francs français ; aux Pays-Bas, le nouveau plan textile, décidé en 1984, porte sur l'équivalent de 200 millions de francs ; la République fédérale d'Allemagne augmente les aides à l'investissement et à l'innovation ; en Italie, on assiste à une reconduction des abattements sur charges pour l'ensemble des entreprises manufacturières tandis que, en vertu d'une loi adoptée par le parlement de ce pays, les taux des emprunts ont été substantiellement réduits.

Si je cite ces pays, c'est non pas pour les ériger en exemples, mais pour souligner la concurrence à laquelle notre industrie se trouve et continuera de se trouver confrontée.

J'ajouterai que ces pratiques rendent totalement injustifiée la plainte déposée contre la France devant la Cour de justice de La Haye en raison des mesures d'aides décidées par le Gouvernement en mars et avril 1982. Aux dernières nouvelles, la Commission européenne aurait d'ailleurs décidé de mettre fin à la procédure engagée contre notre pays. Elle a annoncé qu'elle retirera sa plainte en instance devant la Cour de justice. Ce résultat confirme le bien-fondé de la position ferme dont a fait preuve notre Gouvernement en la matière.

L'entrée de l'Espagne dans le Marché commun posera, à n'en pas douter, des problèmes à notre industrie textile en exacerbant la concurrence en provenance de ce pays, qui est déjà

vive. Il faut savoir que le gouvernement espagnol a engagé l'équivalent de 3,9 milliards de francs pour un plan de reconversion textile, décidé au mois d'août 1981.

Le textile et l'habillement sont et demeurent des industries qui emploient une main-d'œuvre nombreuse. Elles occupent une place importante dans l'activité économique de régions entières souvent déjà lourdement touchées par la crise et le chômage. Le maintien, voire le développement souhaitable de l'activité de ces branches exige donc que les premiers résultats obtenus soient consolidés. C'est d'ailleurs la condition pour que les fonds publics déjà engagés ne l'aient pas été en vain.

Notre pays peut et doit se doter d'une industrie textile moderne, capable de soutenir la concurrence internationale, de faire reculer la pénétration étrangère sur le marché national et de s'assurer des parts substantielles de marchés extérieurs. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Laurent Fabius, ministre de l'industrie et de la recherche. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie ceux d'entre vous qui ont bien voulu m'interroger. Je leur répondrai globalement. Si mes réponses paraissent incomplètes, notamment sur des éléments ponctuels ajoutés aux questions orales telles qu'elles avaient été rédigées, ce que je comprends fort bien, je souhaite qu'il ne m'en soit pas tenu rigueur et que, le cas échéant, je puisse les compléter par un dialogue direct avec les auteurs des questions. Je pense en particulier à celle posée par M. Collet, au nom de M. Poncelet, sur la réouverture d'une usine à Cérét ; c'est là le genre de questions sur lesquelles je dois faire le point car je ne peux pas improviser une réponse. Il en est ainsi également de certains aspects de la question orale de M. Dumont pour lesquels les éléments de réponse me manquent.

Mesdames, messieurs les sénateurs, la politique menée par le Gouvernement dans le domaine du textile-habillement depuis 1981 doit s'apprécier en regard du contexte doublement défavorable dans lequel se trouvait cette industrie à cette époque, celui d'une concurrence internationale exacerbée et d'une faiblesse persistante de l'industrie française dans ce secteur, en particulier depuis 1973.

Face à cette situation, les pouvoirs publics ont cherché à organiser leur politique selon deux axes : l'un, défensif, dans le cadre du renouvellement des accords de limitation des importations ; l'autre, offensif, avec la mise en place des contrats emploi-investissement.

Cette politique a permis — je crois que c'est unanimement reconnu, quelles que soient les convictions politiques des uns et des autres — d'apporter un soutien extrêmement positif aux industries du textile-habillement et de faire sortir la plupart d'entre elles de la situation de crise où elles se trouvaient. Elle doit désormais leur permettre de poursuivre leur effort de modernisation dans le cadre des procédures existantes.

Je suis bien conscient des problèmes que pose ce secteur à toute une série de collectivités territoriales, aux personnels concernés et à notre industrie en général. Je tiens à souligner le caractère stratégique de cette importante industrie.

Les industries du textile et de l'habillement se caractérisent au niveau mondial par des disparités très grandes dans les conditions de fonctionnement des entreprises et par une concurrence exacerbée entre les pays producteurs. Voici quelques chiffres — ils vont tout à fait dans le sens de ce qui a été rappelé — qui permettront de mettre en valeur les disparités des coûts de main-d'œuvre.

Leur amplitude est de un à dix, voire plus, entre les pays les plus développés et les plus pauvres, de un à cinq entre la France, le Maroc et la Tunisie, et de un à trois entre la France, le Portugal et la Grèce.

Si les pays les plus développés peuvent parvenir, par un haut niveau d'investissement technologique, à compenser les disparités des coûts de main-d'œuvre, il faut être conscient aussi que certains pays à bas salaires, tels que la Corée, Hong-Kong ou Taïwan, parviennent également à des niveaux de modernisation très remarquables.

Le déséquilibre de l'offre et de la demande, au demeurant, contribue, au-delà des disparités de coût, à faire baisser les prix sur les marchés occidentaux.

Le marché des produits textiles et d'habillement est, en effet, caractérisé par un petit nombre de pays acheteurs et un très grand nombre de pays fournisseurs, et ce déséquilibre provoque une bataille acharnée sur les prix entre les pays fournisseurs.

Le marché européen, très ouvert en raison de la politique menée par la plupart des Etats au cours des années 1970, a tout particulièrement souffert de cette guerre des prix : ainsi l'Europe achète aux pays du tiers monde, par habitant, deux fois plus que ne le font les Etats-Unis d'Amérique ou le Japon.

Avant 1981, ce secteur se situait dans un contexte de régression. Il n'est pas contraire à la réalité de dire que l'attitude avait été très passive de la part des pouvoirs publics qui n'avaient pas fait grand-chose — la profession elle-même le reconnaît — pour donner à l'industrie française les moyens de lutter, par un effort accru d'investissement et de créativité, contre la concurrence que je viens de décrire. Du même coup, une profonde dégradation a été enregistrée de 1973 à 1981 sur tous les indicateurs disponibles de l'activité textile de notre pays : stagnation de la consommation de 1973 à 1981 et détérioration continue et généralisée des échanges extérieurs qui s'est traduite par une pénétration de plus en plus importante du marché intérieur.

Les exportations ont augmenté, en valeur, de 1973 à 1980, trois fois moins que les importations ; le taux de couverture est passé de 162 p. 100 à 89,5 p. 100 ; le solde du commerce extérieur est passé de plus 3 782 millions de francs à moins 3 000 millions de francs ; le taux de pénétration a atteint en 1980-1981, en volume, 49 p. 100 dans les produits textiles, 44,5 p. 100 dans les articles de confection.

J'ajoute que nous avons connu une récession de la production qui a été, de 1975 à 1979 en moyenne de 1,5 p. 100 par an ; cette évolution s'est accentuée en 1980-1981. Sur une base 100 en 1973, l'indice de production en 1981 pouvait être estimé à 84 pour le textile et à 93 pour l'habillement.

Par ailleurs, les difficultés des entreprises se sont accentuées : ainsi, en 1981, 881 règlements judiciaires sont intervenus sur un total de 6 000 entreprises et la marge brute d'autofinancement est passée de 20 p. 100 de la valeur ajoutée en 1973 à 11 p. 100 en 1980. Tous ces chiffres vous sont d'ailleurs connus.

Dernier élément, souligné à juste titre par plusieurs d'entre vous : les conséquences ont été extrêmement fortes sur l'emploi. De 1946 à 1973, les industries du textile ont connu une diminution de leurs effectifs, qui sont passés de 1 159 000 à 732 000, essentiellement sous l'effet des augmentations de productivité, avec une perte de 15 000 emplois par an. Par ailleurs, de 1973 à 1980, le rythme annuel des pertes d'emplois est passé à près de 25 000 par suite de la dégradation du commerce extérieur. Le mouvement s'est amplifié en 1980 et 1981 avec des pertes d'emplois approchant les 35 000.

Depuis 1981, notamment depuis l'intervention des nouvelles dispositions sur lesquelles je vais revenir, les pouvoirs publics — à l'époque c'était mon prédécesseur, M. Pierre Dreyfus, très au fait de ce problème, qui était en charge de cette politique — ont voulu lutter contre cette régression : à cette fin, ils ont consenti des efforts exceptionnels pour assurer le renouveau de notre industrie textile et de l'habillement.

En premier lieu, pour permettre à nos entreprises de se remettre en ordre, le Gouvernement français a plaidé auprès de la Communauté économique européenne en faveur d'un renforcement du dispositif d'encadrement des importations en provenance des pays à bas coût de main-d'œuvre, généralement appelé l'« arrangement multifibres ».

Les thèses françaises, dans le cadre de cette renégociation, ont visé à ce que cet accord aboutisse à une amélioration par rapport au dispositif antérieur.

Je cite quelques éléments : les taux de progression pour les produits sensibles ont été réduits dans la très grande majorité des cas et ils doivent être désormais compatibles avec l'évolution moyenne de la consommation ; vingt-cinq nouveaux produits ont été soumis à quota ; des mécanismes spécifiques ont été instaurés pour enrayer les progressions soudaines ou massives de courants d'échanges ; les pays du Bassin méditerranéen ont fait l'objet d'accords préférentiels conclus sur une base pluriannuelle qui devraient permettre une gestion plus régulière des échanges ; un régime particulier est appliqué au trafic « de perfectionnement

passif » pour ne pas défavoriser notre industrie par rapport à celle de nos partenaires européens qui recourent massivement et de longue date à ce type de sous-traitance.

Tout récemment, ce dispositif a été complété par un accord avec la Chine populaire, qui prévoit notamment des dispositions spécifiques pour encadrer les importations de gaze à pansement, produit particulièrement sensible pour lequel l'industrie française détient une position européenne forte qu'il convient de ne pas laisser mettre en danger.

C'est le premier volet de cette politique, qui est du domaine direct de la puissance publique, un volet défensif vis-à-vis des autres pays.

Le deuxième volet est la mise en place des contrats emploi-investissement. Plusieurs d'entre vous ont évoqué cet aspect du problème dans des termes tout à fait justes.

Ce volet défensif, amélioré par nos négociateurs, ne pouvait tenir lieu, à lui seul, de politique textile.

Il importe donc pour l'industrie française de mettre à profit cette période de protection pour améliorer sa compétitivité et effectuer la mutation industrielle qui conditionnera sa position concurrentielle future dans le monde.

M. Dumont a rappelé les termes de M. Chevènement, selon lesquels cela constituait une disposition exceptionnelle dont il fallait tirer parti, mais qui ne saurait être permanente.

A cette fin, a été mise en place de façon temporaire la procédure exceptionnelle d'allègement des charges sociales par la voie de contrats emploi-investissement, qui ont pesé, évidemment, assez lourd sur nos finances.

Cette mesure est entrée en vigueur pour un an au mois d'avril 1982 ; 3 005 contrats ont été signés avec les employeurs qui ont pris un double engagement relatif aux investissements et à l'amélioration de l'emploi.

En contrepartie de ces engagements, l'Etat a pris en charge au maximum 12 p. 100 des rémunérations servant de base, dans la limite du plafond, au calcul des cotisations de sécurité sociale.

Cette mesure tout à fait exceptionnelle démontrait la volonté du pays de consentir un effort très important pour assurer le rétablissement des industries du textile et de l'habillement.

Les effets attendus sont multiples et ont joué — chacun, me semble-t-il, le reconnaît — dès l'année 1982 : arrêt de l'hémorragie sur l'emploi et modernisation des entreprises.

On peut estimer — et cela répond à une partie de votre question, monsieur Dumont — que l'ensemble du secteur n'a perdu que 5 000 emplois en 1982 contre 35 000 en 1981. Par ailleurs, les investissements se sont accrus, en 1982, de 25 p. 100 dans le textile et de 45 p. 100 dans l'habillement et la maille, alors que la chute avait été de l'ordre de 17 p. 100 en 1981. Il s'agit là d'une inversion tout à fait nette de la courbe.

Ces effets se sont poursuivis en 1983, année qui a vu s'amorcer le redressement de notre commerce extérieur. Dans l'industrie textile, on a pu constater une augmentation de 4 p. 100 des exportations, une stabilisation des importations et une amélioration de quatre points du taux de couverture, qui est passé à 79 p. 100 contre 75 p. 100 en 1982, induisant une économie de 1,3 milliard de francs en devises. Dans le prêt-à-porter masculin, on a enregistré un déclin de 8 p. 100 des importations en 1983 par rapport à 1982 et un accroissement de 6,5 p. 100 des exportations. Dans le prêt-à-porter féminin, on a noté un excédent commercial de 1,9 milliard de francs en 1983, en progression de 12,7 p. 100 sur 1982.

Ce dispositif très efficace a toutefois, dans ses règles initiales, été jugé contraire au Traité de Rome par la cour de justice des Communautés européennes. Les pouvoirs publics français ont donc, défendant les intérêts des industriels et des travailleurs du textile, recherché avec la commission un compromis satisfaisant, préservant les intérêts des industries du textile et de l'habillement, et sont parvenus à un accord de principe en octobre 1983 pour permettre le renouvellement de certains des contrats. L'accord de la commission sur cette procédure vient d'être rendu public et doit être prochainement notifié au Gouvernement français.

Pour le futur, comme cela avait été annoncé par le conseil des ministres du 23 février 1983 et comme vient de le confirmer le Premier ministre, la procédure exceptionnelle des contrats

emploi-investissement doit conserver son caractère exceptionnel et ne peut donc être prolongée, en l'état, ne serait-ce que pour des raisons financières.

Il apparaît, en effet, que les industries du textile et de l'habillement, qui tirent les effets bénéfiques de l'effort accru d'investissement et de restructuration engagé depuis deux ans, doivent pouvoir assurer leur développement sur des bases plus saines, en mobilisant pleinement, à l'issue du plan textile, les procédures réservées aux entreprises performantes, telles que le fonds industriel de modernisation, qui est à la disposition des industriels de la branche.

Les pouvoirs publics poursuivront naturellement, en liaison avec la profession ainsi qu'avec les syndicats, l'examen des moyens propres à soutenir une politique active d'automatisation, en facilitant notamment l'action des centres techniques et en encourageant des opérations pilotes exemplaires.

J'ajoute que nous avons pris les dispositions nécessaires avec MM. Bérégovoy et Ralite pour que les dispositions du plan « productique » en faveur des industries manufacturières, actuellement en cours d'élaboration, puissent en particulier s'appliquer aux industries du textile et de l'habillement. Ce plan pourra, d'une certaine manière, prendre le relais des dispositions précédentes. La logique est, en effet, la même : il s'agit d'encourager la modernisation soit par des allègements de charges, soit — c'est le cas du plan « productique » — par certaines incitations financières.

Enfin, le développement de la créativité, et plus généralement du dynamisme commercial dans le domaine du textile et de l'habillement, sera favorisé.

Ce type d'actions doit naturellement émaner au premier chef des industriels eux-mêmes. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont décidé de réformer le centre professionnel de développement économique — l'ancien C. I. R. I. T. H. — pour lui donner vocation à effectuer des actions collectives de promotion et de développement de la filière. Ce centre devrait être prochainement créé et sa présidence confiée, je le souhaite, à un responsable industriel symbolisant, par sa réussite personnelle dans les différents métiers du textile et de l'habillement, les capacités de l'industrie française à relever le défi de la concurrence internationale.

M. Dumont — mais d'autres orateurs auraient pu le faire — a posé une question relative à Boussac. Je vais donc faire le point sur ce groupe, qui a déjà fait l'objet, tant dans cette enceinte qu'à l'Assemblée nationale, d'un certain nombre de débats.

Après avoir déposé son bilan, dans les conditions que l'on sait, ce groupe doit aujourd'hui préparer son avenir sur trois fronts étroitement imbriqués l'un dans l'autre : les fronts industriel, juridique et financier.

Sur le plan juridique, je confirme que les pouvoirs publics ont confié à M. Georges Plescoff une mission qui est actuellement en cours et qui doit permettre de préciser — ce n'est pas simple, vous l'imaginez — les conditions d'application des accords du mois de juillet dernier afin que le développement souhaitable puisse se faire sur une base juridique assainie, faute de quoi des difficultés de tous ordres pourraient resurgir.

Sur le plan industriel, il a été procédé à une analyse de la situation des différentes branches du groupe. Cette analyse a permis à la compagnie Boussac-Saint-Frères d'élaborer un plan de redressement. Ce plan tient évidemment compte du caractère stratégique des activités à envisager et vise à moderniser l'outil textile du groupe.

Les pouvoirs publics ont demandé aux dirigeants de l'entreprise de mener sur ce plan industriel une concertation large et complète. D'après les informations qui m'ont été fournies, de nombreuses réunions ont été tenues avec les partenaires sociaux, au niveau des branches ou des sites, pour rechercher un accord aussi large que possible sur les mesures de restructuration envisagées. Cet accord est fort difficile à trouver, car — c'est souvent le cas pour les plans de restructuration — toute mesure est susceptible d'entraîner des conséquences sociales importantes.

Le processus a été engagé, poursuivi — le dernier comité central d'entreprise a eu lieu le 12 avril. Il devra être suivi d'une concertation approfondie sur les plans sociaux qui seront

éventuellement nécessaires. A cet égard, je tiens à souligner que l'expérience d'Aufinac, société de reconversion du groupe, dont l'efficacité dans le passé a été démontrée, devrait se révéler particulièrement utile.

Enfin, sur le plan financier, je suis prêt, avec mon collègue Jacques Delors, à examiner les différentes implications de ce problème. Tout en soulignant les contraintes budgétaires — comme vous l'avez fait vous-même, monsieur Dumont — je rappelle qu'un premier prêt de 180 millions de francs a été récemment mis à la disposition de Sopari, actionnaire de la compagnie Boussac-Saint-Frères, afin de permettre à cette dernière d'engager un programme de modernisation.

Mais j'imagine que nous aurons l'occasion, s'agissant d'un sujet particulièrement complexe, de revenir non seulement sur l'ensemble des problèmes du textile mais aussi sur la situation du groupe Boussac.

Vous le voyez, mesdames, messieurs les sénateurs, l'industrie textile française n'est pas, comme on l'avait trop longtemps admis, condamnée à céder inexorablement ses parts de marché. Ses travailleurs sont qualifiés, quel que soit leur niveau de compétence ; ils veulent, j'en suis absolument convaincu, le développement de leur industrie. Il faut seulement — et le processus est très largement engagé — restaurer sa compétitivité et faire preuve à la fois de sens du dialogue, de beaucoup de clairvoyance et de détermination. Je ne dis pas que toutes les difficultés sont levées ; plusieurs exemples régionaux nous ont été donnés, auxquels il faudra répondre.

Mais je ne veux pas que l'on transfère les responsabilités. A ce sujet, je me permettrai une remarque plus générale, qui ne touche pas seulement le secteur du textile.

L'industrie relève des industriels. Il ne faudrait pas que, par je ne sais quel glissement auquel toutes les forces s'associeraient, chaque fois qu'une difficulté survient dans une entreprise de France, on se tourne, comme vers une sorte de bouc émissaire, vers l'Etat personnifié par son Gouvernement.

Il y a en France des centaines et des centaines de milliers d'entreprises. La responsabilité en incombe à leurs animateurs, en liaison avec l'ensemble du personnel de l'entreprise. L'Etat et le Gouvernement ont pour tâche d'organiser les règles du jeu, de servir au développement d'un bon environnement industriel, mais ils ne veulent pas, ils ne peuvent pas être jugés responsables de la marche de chacune des entreprises de France et de Navarre. Un tel Etat ne répond ni de près ni de loin à ce que nous voulons bâtir en France.

Lorsqu'on tient ce discours, il est applaudi sur certains bancs. Mais j'observe que, très souvent, de ces mêmes bancs — et laissons de côté la politique — après les applaudissements viennent les demandes : « Tout cela est beau et bien, monsieur le ministre, mais pourquoi ne nous donneriez-vous pas 150 millions de francs pour telle ou telle entreprise ? » — ou 50 millions ou un milliard.

Il faut être cohérent. Il est tout à fait normal que les pouvoirs publics jouent un rôle d'incitation industrielle, favorisent l'environnement industriel ; mais il ne faut pas transférer les responsabilités. L'industrie relève des industriels, c'est-à-dire de l'ensemble des personnels et des animateurs des entreprises. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des questions concernant l'industrie textile.

Nous abordons maintenant la discussion des questions relatives à l'industrie automobile.

La parole est à M. Vallon, auteur de la question n° 72.

M. Pierre Vallon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je terminais tout à l'heure mon intervention sur les difficultés que connaît actuellement l'industrie textile par ces deux mots : « confiance » et « durée ». Ce sont en effet deux éléments fondamentaux pour la survie et le dynamisme de notre industrie.

La confiance et la durée, voilà bien le contenu des deux interrogations qui planent sur le sort de l'industrie automobile française.

Tour à tour encensée, enfoncée, adulée, rejetée, l'automobile française danse sur un volcan, dont nul ne sait quand il s'éveillera. Comment, dans ce contexte, se présente l'industrie automobile française ?

Le marché intérieur français a connu en 1983 une activité satisfaisante. Le nombre des immatriculations de voitures particulières neuves a presque atteint, avec plus de deux millions, celui de 1982. Mais je dois ajouter qu'au cours des deux derniers mois de 1983 on a assisté à une nette baisse des immatriculations par rapport à l'année précédente — de l'ordre de 7 p. 100. Cette tendance à la régression se confirme en 1984 : en février, la production était en baisse de 8,8 p. 100, les exportations, de 12,4 p. 100, les immatriculations, de 8,9 p. 100. Certes, février 1983 était un bon mois, mais pas exceptionnel.

L'automobile a donc connu une bonne année 1983 sur le marché national. Mais, dans une large mesure, ce sont les marques étrangères qui ont bénéficié de cette situation. En effet, elles ont encore accru leur part du marché : avec un taux de pénétration de 32,7 p. 100, contre 30,6 p. 100 en 1982, cette part effleure le tiers du marché.

En revanche, l'année 1983 a été favorable à l'exportation, qui représente, rappelons-le, quelque 50 p. 100 de la production française. C'est ainsi que, pour les onze premiers mois de l'année 1983, les ventes de voitures françaises à l'étranger ont progressé de 10,2 p. 100 par rapport à la même période de 1982. Celles de Renault se sont accrues de 15 p. 100, celles de Citroën, de 1,6 p. 100 ; en revanche, celles du groupe Peugeot ont régressé de 7 p. 100 — mais, il faut le souligner, en augmentant de 21 p. 100 sur les marchés européens.

On doit observer que ces indéniables succès ont été obtenus grâce à un certain nombre d'éléments favorables : d'une part, la reprise du marché automobile dans plusieurs pays d'Europe ainsi qu'aux Etats-Unis ; d'autre part, les réajustements monétaires et la hausse du dollar, qui ont rendu les prix français plus compétitifs à l'exportation.

En fait, le nombre des voitures vendues par les constructeurs français sur le marché national a, en 1983, poursuivi sa régression — 68 000 véhicules de moins qu'en 1982, soit une baisse de 4,7 p. 100. Cette régression a été plus que compensée par une progression des exportations, si bien que la production elle-même a pu connaître une légère augmentation.

Il n'en reste pas moins que, depuis 1980, la part des constructeurs français dans les ventes a régressé en France de quelque 10 p. 100, ce qui représentait, en 1983, plus de 200 000 voitures.

En soi, cette évolution est très préoccupante, car la force réelle d'une industrie dépend d'abord de sa position sur son marché intérieur.

L'exportation est, certes, essentielle, mais on ne conçoit guère le maintien de brillants résultats sur les marchés extérieurs d'une industrie déclinante dans son pays ; on ne doit pas non plus se dissimuler les aléas que comportent les ventes à l'étranger, comme leurs fluctuations en fonction de nombreux facteurs dont la maîtrise nous échappe, tels le cours des changes, les politiques douanières, l'évolution des prix dans les pays importateurs, etc.

Mais il y a plus grave : en dépit du maintien de leur production et de leurs ventes à un niveau élevé, les constructeurs français ont enregistré de sévères déficits d'exploitation. Ensemble, ils auraient perdu pour la seule année 1983 plus de 3 500 millions de francs, alors que leurs concurrents étrangers ont, le plus souvent, enregistré de confortables bénéfices.

Enfin, leur endettement sans cesse croissant est aujourd'hui considérable.

Au-delà du jugement à l'emporte-pièce de certains ministres sur des dirigeants d'un groupe de constructeurs et des critiques de certaines organisations syndicales, les causes de cette dégradation sont trop graves pour entamer une vaine polémique.

Les raisons de ces difficultés sont, entre autres, le manque d'adéquation entre l'évolution de leurs prix de vente et celle de leurs coûts de fabrication, qui leur a été imposé parfois par le contrôle des prix, parfois par la concurrence, ainsi que la hausse de leurs charges fiscales, salariales et sociales beaucoup plus forte que chez leurs concurrents. C'est ainsi, par exemple, que, pour la seule année 1982, la hausse des frais de personnel a été d'environ 15 p. 100 chez eux contre 5 p. 100 en République fédérale d'Allemagne.

Enfin, je citerai la rigidité et la lourdeur de la législation et de la réglementation du travail, qui ne leur permettent pas d'ajuster leurs effectifs suivant l'évolution du volume de production ou des techniques de production.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous fassiez connaître au Sénat, sur ces trois points particuliers, les mesures que le Gouvernement entend prendre pour atténuer ces difficultés.

J'approuve entièrement les propos que vous teniez tout à l'heure à ce sujet, monsieur le ministre. Les industriels sont enfermés dans le carcan que constitue notre législation. Face à la concurrence internationale, des efforts doivent être faits aussi bien par les industriels que par le Gouvernement. J'ai travaillé dans le secteur du textile pendant vingt ans. Je puis dire que, si ce secteur connaît des difficultés, c'est parce que les patrons n'ont pas su au bon moment prendre les décisions qui s'imposaient.

Aujourd'hui l'urgence de procéder à la restructuration des usines apparaît à tous. Différée longtemps, elle devra être profonde.

Malheureusement, elle soulèvera de très difficiles et très douloureux problèmes d'emploi.

Les engagements industriels passent par une restructuration complète de l'outil de production pour fabriquer à meilleur coût. Or, quand on sait qu'un robot travaillant sur deux postes remplace en moyenne cinq emplois, mais qu'il n'en crée qu'un seul, que la productivité de certaines usines japonaises est de six moteurs par homme et par jour contre 0,8 en Grande-Bretagne et un en France, on mesure l'ampleur des difficultés que notre pays doit affronter.

Les constructeurs américains, allemands, italiens ont déjà largement entrepris leurs mutations technologiques.

Dans ces conditions, comment surmonter la crise ? Il est grand temps que l'industrie automobile française puisse faire de même.

A cet égard, l'exemple de Fiat en Italie mérite de retenir l'attention. C'est vraisemblablement l'exemple le plus proche de la situation de l'industrie automobile française. La situation de Fiat avant 1980 n'était pas florissante. Les grèves succédaient aux grèves et les pertes s'accumulaient. Depuis septembre 1980, à la suite d'un sursaut général, les arrêts de travail ont cessé. Les effectifs ont pu être réduits de 141 000 personnes en 1971 à moins de 100 000 personnes. La productivité a fait un bond en avant de 60 p. 100. Les modèles récents ont fait la conquête du public. Enfin, l'offensive commerciale de la firme a réussi.

Par quel miracle politique, économique et social cette quasi-résurrection fut-elle rendue possible ?

Il semble que l'originalité du remède réside dans la création d'une caisse d'intégration spéciale, qui a permis à Fiat de mettre en chômage technique sans limitation de durée un nombre important d'ouvriers dans un pays où le licenciement n'existe pas. Ce système a permis de mettre à la disposition de la firme un volant de main-d'œuvre utilisable en cas de besoin.

Financé à la fois par l'employeur à concurrence de 1 p. 100 de la masse salariale et par l'Etat, ce système a permis à Fiat d'alléger ses charges sans abandonner complètement en cours de route cinquante mille de ses ouvriers.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, si un système de ce type, adapté à la situation française, pourrait être envisagé par le Gouvernement.

De plus, à combien estimez-vous le nombre de suppressions d'emplois nécessaires à l'assainissement de ce secteur ?

Il faut être conscient du fait que, sans restructurations déterminées, il n'y a point de salut. Il faut procéder aux restructurations qu'impose la mutation technologique avec la même fermeté que celle dont ont fait preuve les constructeurs des autres pays, car si cette mutation entraîne dans l'immédiat des licenciements, elle permet, en revanche, d'en éviter de beaucoup plus nombreux qui deviendraient inéluctables si on ne procédait pas ainsi.

Il faut réfléchir aussi à l'exemple de Chrysler. Après une période très critique, c'est le moins que l'on puisse dire, les mesures prises ont permis un redressement spectaculaire en peu de temps, la réalisation de bénéfices et même certains embau-chages.

Il reste à espérer que le Gouvernement adoptera des positions permettant et facilitant cette mutation, tout en créant les conditions nécessaires pour affronter avec succès la compétition internationale.

Voilà trop rapidement évoquée la situation de ce secteur industriel vital pour notre économie.

Mais, sauf à condamner le régime de la libre entreprise et à fermer les frontières, ce qui serait un suicide pour la France, le développement industriel ne se décrète pas.

L'industrie française, c'est l'affaire non seulement de plus d'un million d'entrepreneurs, de quatre millions et demi de salariés, mais c'est aussi l'affaire de toute la nation.

M. le président. La parole est à M. Schmaus, auteur de la question n° 82.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me félicite que cette discussion permette d'ouvrir le débat sur la politique de l'automobile que j'avais proposé voilà six mois.

Il s'impose d'autant plus aujourd'hui que de graves menaces pèsent sur l'emploi dans toutes les usines de cette industrie, notamment dans la région Ile-de-France.

Citroën et Chausson ont officialisé leur demande de suppression respectivement de 6 000 emplois et de 1 300 emplois. Renault vient d'annoncer son intention de réduire les effectifs de 3 500 personnes pour l'essentiel à Billancourt et à Flins.

Après Talbot, la famille Peugeot entend froidement casser Citroën et Chausson.

Tel est le triste tableau de bord de l'industrie automobile française.

La clé de voûte de l'industrie en région parisienne qu'est l'automobile va-t-elle s'effondrer et porter un coup mortel au premier pôle industriel du pays ?

Nous sommes tout naturellement aux côtés des milliers de travailleurs de chez Renault, qui, en ce moment même, manifestent à Paris pour défendre leur emploi et faire connaître leurs revendications.

Ce n'est pas la première fois que nous exprimons notre opposition déterminée à la suppression d'emplois. A maintes reprises, nous avons avancé des propositions constructives pour poursuivre l'essor de cette industrie nationale, l'un des atouts maîtres de notre économie.

Nous ne vous cacherons pas, monsieur le ministre, que nous attendons du Gouvernement une prise de position ferme et résolue de refus des suppressions d'emplois envisagées par les constructeurs.

Rien ne peut justifier, en effet, ces mesures inacceptables. Les arguments avancés sont sans fondement.

On nous dit que les entreprises sont en sureffectifs parce que le marché des différentes marques françaises est en régression, ce qui met en cause leur vitalité financière.

Que l'on me permette de rappeler notre mise en garde constante sur les conséquences qu'entraîne le refus des constructeurs français de s'appuyer sur le marché intérieur au profit d'opérations réalisées à l'étranger. Cette politique a conduit les firmes de l'automobile à engager un processus d'exportation, d'implantation à l'étranger et de réimportation des productions en France.

Il en résulte que la recherche et la modernisation ont été sacrifiées : la politique des gammes a été abandonnée ; les liens avec la clientèle ont été distendus.

De ce fait, les constructeurs ont essayé de pallier le manque de compétitivité par un renforcement de l'exploitation des travailleurs au détriment de la qualité des modèles vendus, des délais de livraison.

« Renault-véhicules industriels » annonce 3 750 suppressions d'emplois, alors que des commandes ne sont pas satisfaites pour cause de sous-effectifs.

Dès lors, comment s'étonner de la diminution du taux de pénétration des firmes françaises sur le marché national et étranger ?

Par ailleurs, que l'on nous permette de ne pas prendre les bilans financiers négatifs pour argent comptant. Il faudrait pouvoir ouvrir les livres de comptes pour y voir clair.

J'ajoute qu'il ne faut pas confondre les apparences avec la réalité. Les déficits affichés ne sont pas fatals. Ils découlent avant tout de la prise de participation des constructeurs dans des sociétés étrangères et des subventions qu'ils accordent généreusement à leurs filiales en difficulté hors de nos frontières.

Cette politique occasionne des frais financiers en augmentation constante, notamment en devises, contribuant au passage à déséquilibrer notre balance commerciale.

Ainsi, les fonds directement prélevés sur des richesses produites en France sont gaspillés ailleurs au lieu de servir à l'investissement industriel et l'emploi dans notre pays.

Prenez l'exemple de la direction de Citroën, qui a créé 10 000 emplois à l'étranger pendant qu'elle veut en supprimer autant dans les entreprises de la région parisienne.

Pour justifier les sur-effectifs, on n'hésite pas à avancer l'argument de la modernisation. Il vise avant tout à faire accepter les licenciements. Ce n'est pas la modernisation qui est à l'origine des difficultés de Chausson, mais la volonté de désengagement de la famille Peugeot, qui détient 35 p. 100 du capital.

J'observe également que P. S. A. n'a pas attendu la modernisation des usines de Talbot et de Citroën pour prononcer les licenciements.

Les difficultés de l'industrie automobile française trouvent leur origine dans la politique d'exportation des capitaux sous toutes ses formes pour rechercher la rentabilité financière, réduire les coûts salariaux et les coûts consacrés à la formation.

Elles découlent de la volonté du patronat de s'opposer aux choix de 1981, en poursuivant sa politique de casse des entreprises qu'il mène main dans la main avec la droite, notamment en région parisienne.

J'ajoute que, dans le secteur public et nationalisé, les orientations économiques et industrielles néfastes se poursuivent.

Nous récusons donc les critères de gestion archaïques et les objectifs politiques de la droite et du patronat. Ils coûtent cher à la nation et ne contribuent pas à résoudre les difficultés.

Si la fuite en avant des constructeurs français se poursuit, on peut légitimement se demander qui produira demain les voitures destinées au marché français.

Nous proposons de considérer autrement la situation et de bâtir une industrie fondée sur la modernisation, la productivité, la formation des hommes, la création d'emplois ainsi que sur des financements efficaces.

Une telle politique nécessite le dialogue et le soutien de tous les intéressés. C'est pourquoi nous proposons que le Gouvernement prenne l'initiative d'un large débat à tous les niveaux entre les parties concernées par l'industrie automobile : directions de sociétés, syndicats représentatifs, pouvoirs publics, élus, usagers...

Nous avons des propositions constructives qui ne sont pas « à prendre ou à laisser ». Elles existent et doivent être prises en considération.

Il faut avoir la volonté politique de commencer à inverser les choix industriels et financiers actuels. La rupture avec la stratégie des constructeurs s'impose. Mais, sans attendre, il faut que des négociations s'engagent pour relancer la production automobile et créer des emplois.

D'abord, monsieur le ministre, il nous semble indispensable que le Gouvernement prenne des dispositions pour que les constructeurs cessent de réimporter les véhicules fabriqués à l'étranger pour être vendus en France.

On comprend que l'on cherche à éviter ce débat, mais il est vital pour notre industrie.

Loin de nous l'idée qu'il faudrait mettre un terme aux activités à l'étranger. Elles peuvent servir de tête de pont pour le marché extérieur, sans réserver à ces seules usines la tâche de cette conquête.

Mais, désormais, une voiture sur deux achetées en France est montée à l'étranger.

C'est pourquoi il faut prendre appui sur le marché français et s'opposer résolument au rapatriement des produits destinés à être vendus en France.

Renault a réimporté 202 000 R 4 en 1983 et veut faire de même avec la X 40 fabriquée en Espagne, alors que les capacités de production de Billancourt sont utilisées à moins de 70 p. 100.

Peugeot réimporte 28 000 véhicules utilitaires fabriqués en Italie, alors que Chausson risque de fermer ses portes. Citroën annonce des licenciements, alors qu'il produit en Espagne 120 000 voitures destinées au marché français.

Ce simple énoncé démontre combien des décisions de bon sens permettraient de donner immédiatement du travail aux usines de la région parisienne.

Les normes de qualité et de production aujourd'hui exigées condamnent cette pratique ruineuse. Les coûts de ces véhicules sont plus élevés que ceux des véhicules montés en France alors que, dans le même temps, la sous-utilisation des usines françaises augmente le prix de revient de chaque véhicule. Il faut ajouter à cela le coût social des licenciements.

Dans le même esprit, il faudrait rechercher des moyens peu coûteux, permettant d'améliorer rapidement le taux de pénétration des firmes françaises sur le marché.

Je pense notamment à l'amélioration des rapports avec la clientèle par des contrats de confiance, des garanties plus grandes, des délais de livraison moins longs, des meilleures conditions d'achat, de prix et de crédit par une plus grande qualité du service après-vente.

Je pense également à la réduction des coûts occasionnés par les rebuts, les retouches et les retours de véhicules, qui coûtent deux milliards de francs par an aux constructeurs. Cela nécessite, non pas de licencier, mais de renforcer les équipes de contrôle et de maintenance.

Cela dit, il convient en même temps de commencer à prendre les dispositions utiles pour assurer l'essor de la production automobile, notamment dans la région Ile-de-France qui constitue un pôle où se trouvent imbriqués les fonctions de direction, de recherche, de production et un riche réseau d'« équipementiers » et de sous-traitants.

Dans ce domaine également, le dialogue est nécessaire pour le maintien des marques existantes, l'élargissement des gammes et, sur ces bases, l'augmentation des ventes en France et à l'étranger.

Les Français sont légitimement attachés au maintien, à la diversité des marques. Comme eux, nous refusons toute uniformisation ou risque de standardisation des modèles.

La décision de Renault de produire un modèle nouveau par an, la sortie prochaine de la CX 25 GTI Turbo de Citroën, constituent des acquis de l'action persévérante des travailleurs. Cependant, bien des zones d'ombre subsistent, qu'il faut éclairer.

Les salariés de Renault ont raison d'exiger des engagements précis sur les programmes de fabrication des nouveaux modèles. Personne ne pourrait comprendre que l'essentiel de la production de la future X 40 ne se réalise à Billancourt et à Flins.

Nous récusons le processus de concentration des marques engagé par P. S. A. ; il met en cause l'existence même de Citroën.

Il faut écouter les propositions des salariés de la firme aux deux chevrons qui veulent sauver la marque et ils ont bien raison. Ils exigent, entre autres, le lancement sans retard de la fabrication du nouveau modèle de petite cylindrée, la Cosa, dans les usines de la région parisienne qui disposent d'ailleurs des atouts nécessaires pour produire ce véhicule. L'emboutissage peut se faire à Saint-Ouen, le moteur à Nanterre, la fonderie à Clichy et Nanterre, l'outillage à Meudon et l'assemblage à Aulnay.

Il en va de même à propos de Talbot. Non seulement la Samba doit être relancée, mais la C 28, conçue à Poissy, doit être fabriquée à Poissy et non en Grande-Bretagne.

La firme Matra peut, désormais, sur la base d'un accord avec Renault, retrouver sa vocation de constructeur de véhicules de haut de gamme.

Chausson doit poursuivre la fabrication des véhicules utilitaires. Il est inadmissible d'utiliser les fonds publics français pour produire, au Canada, les radiateurs de la R 9 et de la R 11. Il faut, au contraire, développer les productions sur le site actuel, par le rapatriement du C 35, la mise à l'étude d'un véhicule pour remplacer le J 9 et d'un modèle 4 x 4.

Il convient aussi de combler l'absence des véhicules de 300 à 800 kilogrammes, en engageant l'étude de la fabrication du nouveau modèle dont Chausson a réalisé la pré-étude.

Relancer la production automobile, c'est moderniser les entreprises, former les hommes et développer la recherche. On nous dit qu'il faut diminuer les effectifs pour moderniser les entreprises. C'est un faux remède. C'est plutôt l'argument pour licencier et fermer les usines de la région parisienne, sous prétexte qu'elles seraient trop vétustes et situées en milieu urbain.

Nous sommes en droit de demander des précisions sur les programmes de modernisation. Existents-ils ? Où se feront-ils ? Avec quels équipements ?

Oui, nous exigeons la modernisation des entreprises de l'automobile de manière progressive, par l'introduction de nouveaux modes de production.

Que l'on ne nous dise pas qu'il faut licencier ; Renault, à Sandouville, fait la démonstration du contraire. Pour abaisser les coûts de la R 25, améliorer les équipements, réduire les délais de livraison, on a introduit les technologies les plus avancées de gestion et de production informatisées. Résultat : il a fallu créer mille postes nouveaux et qualifiés.

A quelques exceptions près, la modernisation n'est que timidement engagée. Une coopération efficace entre les différentes marques s'impose. Elle peut être multiforme, mais pourrait se fixer deux objectifs essentiels.

D'abord, dans le domaine des équipements électroniques de motorisation, le développement d'une industrie électronique est indispensable en France pour ne pas tomber sous l'emprise des prix et de l'avance technologique des fournisseurs italiens et allemands.

Ensuite, dans le domaine des automatismes et de la robotique, une coopération offensive permettrait aux constructeurs de réduire les coûts de modernisation de leur propre outillage et des cinq mille robots dont ils ont déjà besoin.

Dans cet esprit, nous avons proposé que s'engagent les études pour la création d'une usine de robots en région parisienne. A titre indicatif, outre le fait qu'une telle coopération contribuerait à réduire les coûts des véhicules pour affronter la concurrence, elle permettrait la création de quatre mille emplois.

Bien entendu, pour faire face à ces modifications technologiques, il faut former les hommes. Pour l'instant, les dépenses engagées par les constructeurs sont dérisoires. Les faits démontrent que les intentions de Renault ne se traduisent pas dans la pratique, puisque les dépenses de formation à Billancourt ont diminué de 4,4 p. 100 entre 1982 et 1983. Dans le même temps, la direction de P. S. A. veut fermer le centre de formation de Poissy, l'un des plus performants de l'automobile.

Pour faire face à l'ensemble des besoins de formation, nous proposons que 1 p. 100 du chiffre d'affaires et 10 p. 100 du temps de travail soient réservés à la formation, à redonner vie à tous les centres d'apprentissage, à la formation continue sur le tas et à la création d'écoles de technologie avancée.

Certes, il faut dégager des ressources financières nouvelles, mais il y a de l'argent pour mener à bien cette grande politique industrielle. Ces efforts nécessiteraient une correction des plans de financement des projets de Renault sur le Mexique et les Etats-Unis et de ceux de P. S. A. sur l'Espagne et la Grande-Bretagne. Les deux groupes investissent 16 milliards de francs par an et brassent des sommes considérables dans leurs holdings en Suisse.

Il faut aussi mettre à contribution les actionnaires de Peugeot pour financer les emplois en France. Ils n'ont pas versé un centime depuis 1975 alors qu'ils ont touché des dividendes. Par ailleurs, il convient de réduire les gâchis financiers et industriels dont nous avons montré l'ampleur.

Dans ces conditions nous ne sommes pas hostiles au fait que l'argent dont disposent les banques ainsi que les fonds des épargnants soient utilisés au développement de l'industrie automobile. Nous serions également favorables à une contribution des compagnies d'assurances.

A ce propos, monsieur le ministre, nous demandons que le Gouvernement fasse la clarté sur la masse des financements publics dont l'automobile a bénéficié durant ces dix dernières années ainsi que sur leur utilisation.

Le soutien aux modèles existants, le rapatriement de certains travaux, l'introduction progressive de la modernisation, la coopération et la formation des hommes sont autant de propositions réalistes qui émanent des travailleurs de l'automobile.

Certes, des entreprises peuvent prendre des mesures concernant les départs à la retraite, la réduction du temps de travail ou le retour au pays des travailleurs immigrés sur la base du volontariat. Cependant, là n'est pas l'essentiel. Il faut, selon nous, préparer aujourd'hui l'avenir et créer les conditions nécessaires pour que l'automobile souffre non pas de sur-effectifs, mais de sous-effectifs.

C'est donc en jouant la carte de l'emploi que la gauche peut, pour la première fois de l'Histoire, grâce aux possibilités et aux exigences des modifications technologiques, envisager la fin de la condition d'O.S., ainsi que l'intéressement moral et matériel des salariés au progrès d'une nouvelle productivité.

Je souhaite que ce débat constitue les prémices d'une avancée conséquente dans cette région qui, sans aucun doute, recevrait l'assentiment général des salariés de cette industrie. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Souvet, auteur de la question n° 136.

M. Louis Souvet. Je voudrais en tout premier lieu, monsieur le ministre, vous remercier d'avoir bien voulu accepter de joindre en une seule discussion l'ensemble des questions qui gravitent autour des restructurations industrielles, dont celles que se posent une grande partie des travailleurs de l'automobile, et des directions d'entreprises d'ailleurs, et qui concernent les restructurations automobiles.

Lorsque j'ai été élu sénateur, voilà un peu plus de trois ans, certains membres du parti dominant à l'Assemblée nationale ont organisé la « publicité » de mon élection : voilà qu'un « directeur du personnel chez Peugeot » — que je n'étais pas, d'ailleurs ! — était élu sénateur ; c'était un affront pour les travailleurs !

Au-delà de l'excessif, donc de l'insignifiant, j'ai senti l'incroyable aberration mythologique de certains des esprits de ce pays face à l'entreprise et à ses dirigeants. Je me suis convaincu qu'avec un tel état d'esprit les restructurations, dont le mot fait fortune aujourd'hui, allaient être difficiles.

L'usine de Sochaux dans laquelle j'exerçais des responsabilités s'est résolue à procéder à ses premières réductions d'effectifs en 1979, avec le départ de 2 000 intérimaires, puis en 1980 avec l'aide au départ accordée à environ 850 étrangers auxquels l'entreprise affectait une prime individuelle de 15 000 francs à laquelle s'ajoutaient différentes indemnités.

Elle fut, je crois, l'une des premières — sinon la première — à aider au départ des étrangers. Les grandes réductions d'effectifs, touchant le personnel ancien en particulier, sont intervenues ensuite, c'est-à-dire en 1981 pour 1 880 salariés, en 1982 pour 1 010 personnes et en 1984 pour 1 750 autres.

La direction de la grande entreprise sochaliennaise a changé de stratégie pour faire face au redéploiement de la production automobile dans le monde. J'ai été convaincu de la clairvoyance et du courage de ses dirigeants, bien que syndicats et hommes politiques aient vu là un maléfice patronal supplémentaire.

L'année 1979 marque la fin d'une belle époque pour tous les constructeurs d'automobiles des pays occidentaux. En France, la production redescend, cette année-là, au niveau de celle de 1974.

Aux Etats-Unis d'Amérique, après une production record de plus de neuf millions d'automobiles en 1978, le nombre de véhicules construits en 1982 tombe à six millions d'unités.

En 1974, la production japonaise ne représentait que la moitié de celle des Etats-Unis. En 1980, événement impossible à imaginer une décennie plus tôt, la production nipponne dépasse celle des Etats-Unis ; ceux-ci en sont réduits à passer des accords de production avec des entreprises du Japon pour contenir la formidable avancée technologique de ce pays en matière de construction automobile.

On peut, on doit, quand on veut aborder le sujet des restructurations, se poser une première question : pourquoi, d'une façon générale, abordons-nous « l'ère des restructurations », car c'est bien ainsi qu'il faut qualifier la période actuelle ? Il n'existe pas, je crois, d'entreprise digne de ce nom qui n'ait, depuis quelques années, ressenti la nécessité d'en passer par là ou qui n'ait cet objectif en projet.

J'observe que les restructurations ne sont pas seulement le fait d'entreprises mal gérées et non rentables. Les plus dynamiques en arrivent là pour accroître leur part de marché ou pour se diversifier. On remarque, en tout premier lieu, que les entreprises obéissent à une logique défensive : elles se restructurent pour se défendre.

En fait, pour paradoxal que cela puisse paraître, les restructurations, qui sont souvent, dans un premier temps, subies par les entreprises et par le personnel, ont pour objectif premier de protéger l'emploi. Je parle là d'expériences : un employeur ne se résout jamais, de gaité de cœur, à licencier une partie de son personnel. Un licenciement est toujours un drame, vécu au contact des individus. Il faut donc une impérieuse nécessité pour en arriver là.

Qui oserait penser que l'employeur n'est pas un homme comme les autres, qu'il est un être sans fibres humaines, « sans cœur » comme l'on dit, insensible aux misères qui l'entourent ? Si, donc, il en arrive à cette extrémité qu'est le licenciement, auquel il répugne par nature, c'est, de toute évidence, pour protéger le maximum des emplois dont il est comptable devant l'ensemble de son personnel.

A certains niveaux, souvent plus politiques qu'économiques, on a opposé trois méthodes : les réductions d'horaires, le traitement social du chômage, les restructurations.

En général, les chefs d'entreprises sont opposés aux réductions d'horaires. Vous en connaissez les raisons, monsieur le ministre : elles pèsent sur les coûts de leurs produits, car les frais fixes se répartissent sur une plage d'horaires plus courte.

Le traitement social du chômage a ses limites. Il a aussi une finalité différente. Il pèse indirectement sur les coûts car son poids financier est loin d'être négligeable.

Restent donc les restructurations qui, même si elles ne constituent pas la panacée, n'en offrent pas moins le seul remède efficace.

J'observe, par ailleurs, que les restructurations touchent plus les grandes entreprises que les petites. A *contrario*, on peut remarquer qu'il est rare qu'une grande entreprise disparaisse, ce qui n'est pas le cas pour les petites. Si le lien de cause à effet peut paraître hâtif, il n'est pas inintéressant de s'interroger sur cette observation.

Voilà ce que je tenais à dire sur les restructurations de l'industrie en général.

Qu'en est-il de l'automobile ? La presse nous apprend que des vagues massives de licenciements se préparent : 3 500 chez Renault, 6 000 chez Citroën, un peu plus chez Peugeot-Talbot.

On parle rarement des « équipementiers », des sous-traitants et des concessionnaires. Cependant, leurs problèmes sont identiques : deux cents concessionnaires, par exemple, seraient à la limite du dépôt de bilan ; or, ils emploient plus de 1 100 salariés.

Voilà donc une industrie qui enregistre des pertes financières considérables et qui n'a pas l'excuse d'une récession. En effet, après l'énorme décreue des années 1979-1980 — c'est vrai — les ventes de voitures neuves ont progressé de 5,5 p. 100 en France de 1980 à 1983, tandis que la production française progressait de presque 8 p. 100. Quelles sont donc les raisons de ces résultats catastrophiques ? Que faut-il faire pour y remédier ?

Un groupe de travail — vous le savez, monsieur le ministre — a examiné cette question. Il a retenu quelques hypothèses d'évolution pour fixer ce que seraient les effectifs d'ici à 1990, tels

un marché stable ou en légère progression avec une stabilisation des travailleurs étrangers, un *turn over* stabilisé lui aussi aux environs de 2 p. 100 et une embauche de 1 p. 100 de spécialistes pour faire face à l'évolution des besoins dans le domaine des technologies nouvelles.

Les effectifs de Renault et P. S. A. étaient au total, en juin 1983, de 230 000 personnes. Quels devraient être, sur ces bases, les besoins d'ici à cinq ans ? Si les prévisions qui ont été faites ne sont pas entachées d'erreurs, les effectifs ne devraient pas dépasser 160 000 personnes. Le sureffectif est donc de 70 000 personnes et il conviendra de le résorber d'une manière non naturelle. Seront concernées environ 12 000 personnes par an, c'est-à-dire 5 p. 100 à 6 p. 100 des effectifs par année.

Voilà un chiffre qui doit faire réfléchir et qui est dramatique, car, depuis 1979, l'embauche est stoppée et, par le biais des départs, F. N. E. — fonds national de l'emploi — les entreprises ont perdu un potentiel considérable de savoir-faire ou d'expérience technique.

Il faut bien, monsieur le ministre, mes chers collègues, replacer l'évolution de l'industrie automobile dans son environnement actuel. Elle fait face à l'arrivée des techniques nouvelles de fabrication dans tous les domaines de la vie de l'entreprise — l'informatique, la robotique, la conception assistée par ordinateur n'en sont que les parties les plus visibles — mais aussi à l'évolution technique du produit qui, plus simple, mieux étudié, plus facile à monter, diminue considérablement le temps de main-d'œuvre nécessaire. La conjonction de ces facteurs, ajoutée aux progrès de la productivité, diminue considérablement les besoins en main-d'œuvre de cette industrie.

Je me garderai de trop insister sur les chiffres. J'en prendrai trois qui me paraissent résumer l'ensemble du problème.

Le premier, que je juge significatif, concerne la productivité. S'agissant d'un moteur de caractéristiques équivalentes, la même équipe produit un moteur en France, 1,8 chez nos concurrents européens, trois voire quatre au Japon. Depuis 1979, le nombre des voitures produites par salarié n'a pas augmenté chez Peugeot ni chez Renault. La production par ouvrier et par an est de quatorze voitures en France alors qu'elle est de cinquante au Japon. La productivité ne peut s'améliorer que par l'investissement. Jamais les constructeurs français n'ont autant dépensé pour leur équipement : dix milliards de francs chez Renault en 1983, sept milliards de francs à P. S. A. Ils empruntent. Les constructeurs français, malgré leurs difficultés, ont toujours préservé l'essentiel, les lancements de modèles, en particulier, bien que l'on puisse remarquer que la durée de vie des modèles de nos concurrents étrangers ne dépasse qu'exceptionnellement quatre ans, alors qu'en France la longévité est synonyme de succès commercial.

Les charges financières des entreprises rapportées au chiffre d'affaires — c'est mon deuxième point de comparaison — permettent de mesurer l'endettement des entreprises françaises par rapport aux entreprises étrangères : de 3,5 p. 100 à 4 p. 100 en France, de 1,2 p. 100 à 1,6 p. 100 à l'étranger.

Mon troisième point de comparaison, je l'exprimerai en termes d'objectif : nos concurrents européens se sont fixé une progression de 7 p. 100 par an ; nous devons faire aussi bien sinon mieux pour ne pas être distancés. Pour atteindre 7 p. 100, il faut consentir à des investissements considérables que les entreprises ne peuvent plus assurer en empruntant au taux du marché financier. Voilà, à mes yeux, la réalité sans fard.

J'ai pris contact la semaine dernière avec les responsables de l'entreprise Cycles Peugeot installée dans ma région. J'ai vu une unité de production qui souffre, c'est vrai, qui peine, mais qui, en confiance, en pleine reprise, cherche à assurer son expansion. Les pertes que cette entreprise avait accumulées jusqu'en 1982 ont été résorbées par une remarquable restructuration qui commence à porter ses fruits. L'équilibre se profile à l'horizon en matière de production de vélos, de scooters et d'accessoires de voiture ; pour les vélomoteurs, malheureusement, il n'en est pas de même.

Une restructuration menée, comme un organe de presse s'en est fait l'écho, « à la force du poignet », a conduit la firme à reprendre et à « tonifier » un marché national et surtout à réaliser de belles percées à l'exportation. Celles-ci ont augmenté de 30 p. 100 en 1983 ; elles représentent 61 p. 100 de la production de vélos.

Les livraisons à l'étranger sont passées de 115 000 unités en 1982 à 170 000 unités en 1983 ; elles devraient dépasser les 200 000 en 1984. Ce résultat a été obtenu grâce à une politique réaliste, volontariste, dont le mérite revient à des dirigeants clairvoyants et à des employés et salariés compétents.

Comme l'indiquait le président directeur général des Cycles Peugeot dans une conférence à ses cadres le 10 avril 1984 : « Pour 1984, on peut espérer ne plus vendre à perte à condition que les commandes de l'Algérie et de l'Iran soient stables, que les licences d'importation soient signées avec l'Inde, que la valeur du dollar se maintienne, que la consommation française ne s'effondre pas. » Cela fait beaucoup ! Tels sont, en 1984, les risques et les conditions de vie d'une entreprise en France.

Ces exemples montrent l'extraordinaire diversité des manifestations de la crise et expliquent qu'il est difficile d'y distinguer l'essentiel de l'accessoire. La terminologie elle-même, par l'utilisation du mot « crise », me semble inadaptée pour qualifier la difficile époque que nous traversons. Le terme de « restructuration » convient mieux mais il est très insuffisant pour évoquer l'ensemble du problème dont nous débattons aujourd'hui. C'est d'une « grande mutation » dont il faudrait plutôt parler, plus exactement d'une « transition historique » de notre société envisagée sous ses aspects économiques et sociaux. Les mots ont leur importance. Ils servent à remodeler les mentalités et donc à préparer les futurs comportements qui doivent nous permettre de passer le gué.

L'arrivée de la gauche au pouvoir, nous le savons tous aujourd'hui, a eu l'avantage de la vertu pédagogique. Les Français ont pris conscience du fait que leurs difficultés ne résultaient pas de je ne sais quelle mauvaise volonté ou mauvais vouloir de la part du Gouvernement ou du patronat. Ils ont pris conscience de la dimension internationale des problèmes, conscience que rien de tangible en matière d'économie et d'emploi ne pouvait se construire hors de stratégies internationales, conscience des nécessaires planifications dans le temps et dans l'espace, le grand espace des actions propres à relever les défis commerciaux actuels.

L'Amérique, pays pionnier, attentive plus que tout autre aux mutations technologiques et commerciales, a vascillé un temps sous l'effet de l'acuité des concurrences des entreprises de construction automobile du Sud-Est asiatique. Mais l'Amérique nous a administré la preuve que l'amélioration de l'emploi était essentiellement liée à l'activité économique, que le traitement social du chômage avait ses limites, des limites extrêmement réduites que nous avons apprises à connaître en France dans nos exercices pratiques. En un an, grâce à la restauration et à l'application de quelques bons vieux principes — diminution des impôts, flexibilité des procédures de licenciement et de réembauche — quatre millions d'emplois nouveaux ont été créés.

En Allemagne, le redémarrage des exportations et des investissements qui ont pris le relais de la consommation intérieure a dissipé quelque peu la crise et provoqué une reprise effective qui, du reste, chacun s'accorde à le reconnaître, se nourrit d'elle-même dans de saines conditions. Je n'en veux pour preuve que la bonne tenue, depuis le milieu de l'an dernier, des secteurs de la construction automobile et du bâtiment, deux domaines qui, pour nous, sont plutôt synonymes de grandes difficultés.

En Grande-Bretagne, British Leyland était à l'agonie en 1978 avec des pertes énormes. Aujourd'hui, le groupe est rétabli après avoir fermé la moitié de ses usines, supprimé 70 000 emplois, informatisé et robotisé sa productivité à près de 40 p. 100.

En Italie, Fiat connaît de grandes difficultés en 1980. Des mesures de licenciements massifs sont annoncées, mais les salariés se révoltent contre les syndicats ! Plus de 50 000 emplois sont supprimés, la modernisation des installations réalisées et l'entreprise retrouve sa compétitivité.

En France, voilà cinq ans, les marques étrangères représentaient un cinquième des ventes ; aujourd'hui, plus du tiers. Maillot jaune de 1980 à 1983, Renault vient de perdre son titre de première marque en Europe. La Régie nationale est passée à la sixième et dernière place avec 10,8 p. 100 des immatriculations. Elle connaît d'importantes difficultés, notamment à l'intérieur même de l'hexagone.

Les graves problèmes de Peugeot-Talbot sont suffisamment connus pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y insister.

L'ensemble des constructeurs français a perdu six points de pénétration en Europe et onze dans l'hexagone. Le désastre financier est à la hauteur des pertes du marché : 1,7 milliard de francs à la Régie ; 2,5 milliards de francs chez Peugeot pour l'année écoulée.

L'orateur qui m'a précédé a dit tout à l'heure qu'il faudrait ouvrir les livres de comptes. J'espère qu'on y voit clair au moins dans ceux de la Régie.

M. Guy Schmaus. Et chez Peugeot-Talbot ! Ce sont les milliards de l'Etat !

M. Louis Souvet. Les conséquences sur notre commerce extérieur sont sensibles : de 28 milliards de francs en 1979, l'apport de l'automobile en devises est descendu à guère plus de 7 milliards de francs en 1983.

L'actualité immédiate, c'est encore l'annonce de suppressions d'effectifs importantes à l'usine Citroën.

Les problèmes que connaît actuellement Citroën résument toutes les difficultés de l'industrie automobile française : une certaine saturation des besoins dans les pays riches, l'apparition de nouvelles technologies, la transformation des rapports de force dans le commerce international, une dérive des salaires, quelques imprévisions de gestion, une productivité et compétitivité qui va en s'étiolant et, pour Citroën, des problèmes sociaux qui lui ont fait un tort considérable.

Quelles réponses peut-on apporter aux problèmes de l'entreprise aux célèbres chevrons ? Quelles réponses est-il possible d'apporter aux difficultés de l'industrie automobile française tout entière ?

D'abord, il faut comprendre qu'une entreprise est un organisme vivant. Elle naît, croît, se développe, peut périr, peut mourir. Il faut comprendre la problématique écologique de la survie de toute entreprise, écologique au sens premier du terme, c'est-à-dire en rapport et en dépendance étroite avec son environnement.

L'écologie, c'est la science du milieu, la science de l'environnement de tout organisme vivant.

Restructurer les entreprises, c'est en adapter la substance à leur environnement national et international extrêmement changeant ; c'est adapter l'appareil de production à la demande de la clientèle, et notamment à l'exigence de qualité de cette dernière : je puis vous en parler particulièrement étant l'instigateur, dans ma région de France-Comté, d'une opération dite de qualité des produits dans toutes les entreprises ; c'est une forme intéressante d'action de la région dans le cadre de ses nouvelles responsabilités économiques.

Restructurer, c'est conserver les performances des unités de production, maintenir leur part de marché national et international ; c'est résister à la concurrence, et rationaliser les productions en vue de réaliser les économies d'échelle ou de gestion nécessaires à la réduction des frais généraux : le moyen le plus solide de préserver l'emploi.

Comment mettre les entreprises en condition de réaliser ces nécessaires adaptations ? Que doivent faire les pouvoirs publics pour les y aider ?

La première des directions d'action pour les instances dirigeantes de notre pays doit être — c'est là le problème de l'adaptation de toutes nos entreprises à la concurrence internationale et au monde nouveau — de cesser de mener des politiques contradictoires, de délivrer les activités productrices du dilemme dans lequel elles sont enfermées du monde économique interne et externe tel qu'il est et de la société telle qu'on voudrait qu'elle soit.

Il faut proclamer l'incontournable exigence de la productivité et de la compétitivité, proclamer les inévitables conséquences de cette exigence concernant les questions de répartition du temps de travail, de capacité à investir des entreprises, de formation et des effectifs.

S'agissant du temps de travail, les mutations technologiques rapides, particulièrement la robotisation des industries, dans le secteur automobile, doivent conduire à terme à un allègement des durées d'activité. Rien ne serait cependant plus fallacieux de croire qu'il faille diminuer à court terme la durée, le rythme et l'intensité du travail.

Même si cela doit vous conduire, monsieur le ministre, à des révisions de doctrine déchirantes, vous ne pourrez faire apercevoir aux salariés des industries qui nous préoccupent la lueur de l'espérance qu'en sollicitant d'eux un engagement laborieux pour assumer et conduire la révolution technologique à laquelle nous sommes confrontés. Cette exigence est bien plus pressante que celle de l'édiction de nouveaux droits dans l'entreprise, encore que les deux ne soient pas contradictoires et inconciliables.

Il faut toutefois reconnaître et consacrer le rôle irremplaçable d'entraînement que joue le responsable d'entreprise, plutôt que de l'encombrer de contraintes dans lesquelles il épuise son énergie.

Je l'ai dit, l'exigence de la qualité prime. Les dirigeants de Poissy l'ont du reste compris et en font une carte maîtresse pour réhabiliter leur entreprise et se dédouaner des effets désastreux portés à la connaissance des publics, y compris étrangers, à la suite des graves mouvements sociaux que nous avons connus.

En ce qui concerne l'investissement, il est là aussi indispensable de tenir le langage de la vérité, d'analyser correctement les mécanismes économiques et financiers. Il est reconnu que les ménages ont consommé au-delà des possibilités réelles de notre économie.

La part de la valeur ajoutée est allée trop longtemps aux salaires et pas assez au profit, source d'investissement. Que l'on me comprenne bien : je ne déplore pas les augmentations de salaires. Bien au contraire, je les appelle de mes vœux. Mais le réalisme doit faire reconnaître que la part consacrée à la création de nouveaux outils de production, et par conséquent de nouvelles richesses, a été ces dernières années trop insuffisante.

Notre fiscalité est, elle aussi, inadaptée à une politique volontariste de l'investissement. Au regard des entreprises, elle est à certains égards d'un autre âge. Quand donc le pouvoir politique imprimera-t-il aux administrations du fisc la souplesse nécessaire pour mener à bien les restructurations auxquelles vous vous êtes attelé ?

Certes, vous avez pris conscience du problème et les mesures que le conseil des ministres a prises le 8 février dernier sont là pour le prouver : assouplissement du régime fiscal des emprunts personnels et créateurs d'entreprises, livrets d'épargne entreprise pour constituer des fonds propres, assouplissement des conditions d'exonération des entreprises nouvelles, incitations fiscales aux dons pour les associations participant à la création d'emplois. Cela va dans le bon sens, mais me paraît encore largement insuffisant.

Dans votre plan de soutien aux mutations, des mesures existent pour favoriser fiscalement les nouveaux investissements, mais il manque un volet essentiel qui est celui de la constitution d'outils de financement mobiles et efficaces. Le procédé du capital « à risque » est largement sous-développé en France par rapport à d'autres pays.

Puisque l'Etat ne fait pas l'effort suffisant à ce titre, nous essayons, dans ma région, de réfléchir, avec les régions frontalières suisses déjà très utilisatrices du procédé, à la constitution d'une zone frontalière qui permette la création de cet outil financier indispensable.

Lors du voyage du Président de la République aux Etats-Unis, j'ai été impressionné par l'entretien accordé à une chaîne française de télévision par un jeune dirigeant américain qui, parlant de la célèbre Silicon-Valley, s'est exprimé en ces termes lapidaires mais oh ! combien significatifs : « Aux Etats-Unis, dans notre vallée miracle, nous passons notre temps à risquer, et à échouer souvent. »

Attachons-nous enfin à la formation des hommes. Il s'agit là, assurément, de l'une des clés de la réussite des restructurations. Ne dit-on pas que l'une des explications majeures des succès des entreprises japonaises résulte du fait que la presque totalité de leurs employés possèdent une formation équivalente au baccalauréat. Or, une récente enquête réalisée à l'usine Citroën d'Aulnay nous apprend que 66 p. 100 des O.S. immigrés sont analphabètes. On mesure mieux l'importance du goufre !

La formation est le meilleur outil de gestion et de développement des entreprises. Dans la région dont je suis l'élu, nous avons tout misé sur elle puisque, pour les cinq prochaines années, le plan régional comtois est placé sous le triptyque : recherche, emploi, formation.

Nous avons besoin d'un gigantesque programme de formation pour accompagner et réussir les restructurations de nos industries, en particulier de l'industrie automobile. Il faudrait réserver de longs débats à cette question. Les moyens transférés grâce à la décentralisation me paraissent bien insuffisants pour faire face à une telle entreprise.

Reste enfin l'Europe. Vous avez déclaré, le 2 janvier 1984, lors de l'émission « L'heure de vérité » à Antenne 2, que l'Europe était devenue l'Europe des problèmes et que vous souhaitiez qu'elle devienne l'Europe des espoirs.

Je partage votre avis et j'appelle de mes vœux une concertation européenne. Elle permettrait de relever les défis qui proviennent d'autres grandes régions du monde et qui, s'ils ne sont pas relevés, risquent de faire reculer notre vieux continent dont les capacités sont encore intactes.

Toute politique communautaire, c'est évident, est source d'efficacité. Les pays de la Communauté disposent ensemble de moyens bien supérieurs à ceux du Japon, voire des Etats-Unis. Toutefois, utilisés en ordre dispersé, ils sont d'une efficacité relative. Les pays de la Communauté sont condamnés à s'entendre en matière de recherche et en matière de restructuration, l'une n'allant pas sans l'autre.

Les peuples de la Communauté doivent prendre conscience que, au cours des dix dernières années, la croissance globale de leurs économies a été inférieure à celle des Etats-Unis ou du Japon, alors que les salaires n'ont cessé d'augmenter et les investissements de s'effondrer. Sacrifier l'avenir au présent ne peut avoir qu'un temps. Ces dix dernières années, la progression industrielle annuelle n'a été que de 7 p. 100 en Europe, contre 28 p. 100 au Japon et 12 p. 100 aux Etats-Unis.

Ce qu'il nous faut — et je souhaite que tel soit le grand débat des futures élections au Parlement européen — c'est, après le marché commun agricole, un véritable marché commun de la recherche et de l'industrie. Tel est là également le thème d'un grand débat qui nous montrerait que l'Europe industrielle, à côté de l'Europe agricole qui absorbe la grande majorité des ressources de la Communauté, a encore beaucoup à faire.

L'histoire économique nous montre le caractère endogène de l'innovation et des restructurations par rapport au progrès technique et à l'accroissement des productions des biens et des richesses. Elle nous montre aussi le rôle clef de la recherche fondamentale. Il faut nous en donner les moyens par le retour, dans notre pays, d'une confiance fondée sur la liberté, par la perspective d'une alliance des pays de la Communauté fondée sur de grands programmes de recherche et de fabrication qui lieraient nos dix Etats.

Le texte de ma question précisait que l'industrie automobile ne se sortira de cette période de mutations que si les pouvoirs publics ne lui mesurent pas leur soutien. Comme vous l'avez bien compris, monsieur le ministre, ce soutien ne doit pas être financier, il doit concerner l'ensemble de l'environnement de cette importante activité.

M. le président. La parole est à M. Pontillon, auteur de la question n° 139.

M. Robert Pontillon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en dépit des efforts accomplis et des initiatives prises par le Gouvernement pour lutter contre le chômage, la situation de l'emploi demeure préoccupante dans notre pays. Ce ne sont plus désormais quelques domaines isolés qui sont atteints ; progressivement, c'est l'ensemble des secteurs industriels qui est affecté par les effets de la crise mondiale et les conséquences des nécessaires mutations technologiques.

Il serait dès lors vain de le nier ; il est même utile de le rappeler, compte tenu ne serait-ce que de la surdité chronique d'une fraction de cette assemblée. Faute d'avoir préparé les évolutions nécessaires au moment où il le fallait, les gouvernements d'hier et le patronat français portent une lourde responsabilité dans la progression inquiétante de ce fléau social qu'est le chômage.

M. Guy Allouche. Très bien !

M. Robert Pontillon. Au Gouvernement d'aujourd'hui revient donc la lourde et difficile épreuve de réparer les erreurs du passé et, dans le même temps, de préparer les réussites de demain.

Certes, nous connaissons un taux de chômage qui, pour inquiétant qu'il soit, demeure moins élevé que celui qui frappe nombre de nos voisins. Je prends à témoin les statistiques européennes, celles de la Belgique, du Danemark, de l'Irlande, de l'Italie, des Pays-Bas, sans oublier celles du Royaume-Uni.

Certes encore, le taux de chômage demeure-t-il plus faible en France qu'il ne l'est, en moyenne, dans les pays membres de la C. E. E. ou aux Etats-Unis d'Amérique du Nord.

Pour autant, qui pourrait se satisfaire de la situation présente sans amertume et sans angoisse ? Il faut absolument refuser cet engrenage infernal.

Comme le rappelait récemment M. le Premier ministre : « Privilégier l'impératif économique en sacrifiant les hommes, il n'en est pas question. » Il ne saurait en être question tant il est vrai, pour nous, que ces milliers de foyers cruellement touchés dans leur vie quotidienne par ce mal des temps actuels ne peuvent et ne sauraient nous laisser durablement indifférents.

Or, le chômage affecte désormais — vous le savez mieux que personne, monsieur le ministre — des régions jusqu'à présent épargnées, en apparence du moins, ou nettement moins frappées que d'autres. Tel est le cas de l'Île-de-France et, singulièrement, du département des Hauts-de-Seine.

Dans ce département, premier exportateur de France et berceau historique de l'aéronautique et de l'automobile, l'équilibre de cette dernière industrie est menacé. Or, qui ne connaît pas son importance ? Dans mon département, l'automobile représente un emploi sur dix, des exportations massives et une force d'entraînement irremplaçable pour des secteurs industriels tels que la sidérurgie, le verre, le caoutchouc, le plastique, la parachimie, l'industrie mécanique, la machine-outils...

L'automobile, c'est encore une industrie fragile, sensible à la pénétration extérieure. Or, nous le savons, la perte d'un point de pénétration en volume sur le marché, toutes marques confondues, représente près d'un mois de production dans une usine du type de celle de Douai où est assemblée la R 11 par exemple et que connaît bien notre collègue, M. Allouche.

Dès lors, les récentes décisions d'un groupe tel que Citroën ne peuvent être que source d'inquiétude. Et, dans mon département, les communes d'implantation — Clichy, Nanterre, Levallois — sont durement frappées. De plus, il n'est pas aisé de se résigner à une telle situation lorsque l'on sait, par exemple, que toutes les voitures du type G. S. A. sont aujourd'hui fabriquées à l'usine de Vigo en Espagne pour être réimportées en France. Personne ne peut nier que la perte de parts de marché, en France et sur le marché international, par l'ensemble des marques françaises tient à des difficultés dans le renouvellement de la gamme et dans le domaine commercial, comme à la modernisation très rapide des dispositifs concurrents.

Néanmoins, la responsabilité des entrepreneurs ne peut être totalement esquivée : si la modernisation est nécessaire — et, pour notre part, nous n'avons jamais contesté la modernité — elle ne peut en aucun cas servir de prétexte à un accroissement systématique du nombre des licenciements.

Nous savons tous que, pour faire face à cette situation, le Gouvernement a décidé de soutenir l'investissement des deux grands groupes automobiles que sont Renault et P. S. A. pour la sortie de nouveaux modèles et l'amélioration de la productivité afin que cette dernière rejoigne celle de nos principaux partenaires. Telles sont, en effet, pour ce secteur, les organisations centrales du plan d'action pour l'emploi et les mutations industrielles qui a été adopté par le Gouvernement en février 1984.

Il convient donc d'apporter des réponses rapides et durables à ce douloureux problème. Nous sommes confiants. Nous sommes de plus persuadés que les options du Gouvernement, parce qu'elles allient le réalisme et la fermeté, permettront d'aller de l'avant.

Mais pour autant, et c'est là, monsieur le ministre, le fond de mon interrogation d'aujourd'hui, nous sommes confrontés à un triple pari qui déborde les ambitions chauvines ou les discours ou les visions étroitement hexagonales. Les enjeux d'aujourd'hui sont économiques, technologiques et sociaux et, de toute évidence, la réponse française doit se situer dans l'espace européen.

Dès lors, quelle initiative la présidence française compte-t-elle prendre afin que l'Europe tout entière se saisisse de cette question et trouve en elle-même les ressources nécessaires pour

y répondre ? Quelles assurances le président du Conseil européen des ministres de l'industrie et de la recherche peut-il nous apporter sur ce point particulier ? (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Laurent Fabius, ministre de l'industrie et de la recherche. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie MM. Vallon, Schmaus, Souvet et Pontillon de la qualité de leurs interventions et du choix de ce thème qui est fort important. Leurs questions portent sur l'industrie automobile en général et, plus particulièrement, sur tel ou tel problème immédiat, en particulier celui de Citroën.

Je commencerai, par un bref retour en arrière. Au cours des dernières années, notre industrie automobile a connu une réussite exceptionnelle. Elle a su mettre au point des produits performants et adaptés au marché européen qui constitue le débouché naturel de nos constructeurs. La forte croissance de la production, environ 4 p. 100 par an au cours des décennies 1960 et 1970, a permis non seulement d'obtenir des gains de productivité mais aussi de développer le niveau de l'emploi. Les effectifs des constructeurs automobiles ont culminé, en 1978, avec plus de 300 000 personnes. Et, dans ce chiffre, je ne tiens pas compte des employés des sous-traitants dont le nombre est pourtant considérable.

Cette industrie a beaucoup investi pour accroître ses capacités de production en France. Elle a également cherché à développer ses positions commerciales et, parfois, industrielles à l'étranger où nos constructeurs sont présents dans quatre-vingts pays et disposent d'unités de montage dans ceux où la réglementation l'exige.

Quelles sont aujourd'hui les principales caractéristiques de ce secteur ?

Notre industrie automobile se situe au quatrième rang dans le monde, juste après la R.F.A., avec 3 millions de véhicules produits en 1983. Au cours de cette même année, elle a exporté 1 600 000 véhicules, soit plus de la moitié de sa production — ce qui a permis de dégager un excédent commercial de 22 milliards de francs. Ce dernier chiffre souligne, s'il en était besoin, la catastrophe exceptionnelle que constituerait — ne serait-ce qu'à la suite de mesures de rétorsion — la diminution de nos exportations.

Tout cela montre que l'automobile, comme chacun le sait, fait partie des points forts de la France dans le domaine industriel.

Cependant, il existe en même temps — et chacun de vous l'a remarqué — ce qu'il faut bien appeler des difficultés : un essoufflement se manifeste nettement, et la situation des deux groupes automobiles français est moins bonne, voire beaucoup moins bonne, depuis 1979.

Sur le plan commercial, ils ont subi une perte de six points de part du marché européen, ce qui est considérable, passant de 30 à 24 p. 100 en 1983. Cette tendance semble d'ailleurs se poursuivre dans les premiers mois de cette année.

Sur le plan industriel, la productivité physique s'est dégradée chez Peugeot et a stagné chez Renault.

Sur le plan commercial, peu de nouveaux modèles sont sortis de 1979 à 1981. Le retard est en cours de rattrapage, mais plusieurs segments de gammes de produits de grande diffusion restent à renouveler.

Sur le plan financier, Peugeot a subi des pertes considérables, Renault aussi, et l'endettement de ces deux groupes pèse lourd.

Enfin, sur le plan social, point n'est besoin de rappeler les grandes difficultés. Il ne faut pas s'en tenir à celles qu'on a rappelées, il faut toujours trouver les origines. Elles proviennent du fait que, dans certaines unités de l'un de ces deux groupes, les pratiques sociales étaient d'un autre âge, disons-le.

Nous devons être très attentifs à ces différents signes. Les difficultés rencontrées sont multiples et elles ne sont pas identiques dans chacun des deux groupes. On peut citer : un retard de renouvellement des gammes ; une organisation bien adaptée à des marchés en croissance mais trop rigide pour faire face à des marchés irréguliers ; des efforts insuffisants quant à la

formation et à la qualification de la main-d'œuvre ; l'impact des difficultés d'intégration de Talbot au sein du groupe P.S.A. qui expliquent pour une bonne part les pertes de marchés subies par notre industrie.

Je rappelle que la production des véhicules Talbot est passée de 450 000 en 1978 à 173 000 en 1983.

Il y a également les difficultés sociales ; il y a les difficultés de finition ; vous pourriez compléter cette liste, vous l'avez d'ailleurs fait.

Ce sont ces difficultés accumulées, depuis 1979 notamment, en particulier le problème très grave de Talbot et le recul de Citroën, qui expliquent toutes les difficultés souvent brutales auxquelles nous sommes maintenant confrontés.

Comment se présente aujourd'hui la situation ? Personne ne conteste le potentiel technologique remarquable de notre industrie automobile. Elle doit, en revanche, redresser rapidement ses positions commerciales et elle ne peut s'y employer qu'avec le lancement de nouveaux modèles et de vastes efforts pour améliorer sa qualité.

Elle s'engage, par ailleurs, dans un formidable effort de modernisation qui est indispensable pour conquérir ou reconquérir des marchés face aux géants japonais, américains, voire allemands. L'amélioration de la productivité pour réduire les coûts de production est un enjeu essentiel, chacun le reconnaît, qui se joue à tous les niveaux de l'entreprise, depuis la conception de nouveaux modèles jusqu'à l'automatisation des lignes de fabrication.

Si l'on retient le rythme qu'a atteint l'industrie automobile japonaise pendant toutes les années 70, c'est un objectif de gain de productivité de 6 p. 100 à 8 p. 100 par an dont il faut parler.

D'autre part, la mutation sociale est notamment concentrée géographiquement — deux d'entre vous l'ont rappelé — dans la région parisienne où elle touche beaucoup de travailleurs immigrés qui représentent 50 p. 100 des effectifs de fabrication.

Mais l'évolution est aussi qualitative. Nous assistons, en effet, dès aujourd'hui, à une nette évolution de la nature des emplois offerts dans l'industrie automobile. Un certain nombre de tâches sont effectuées de plus en plus par des robots. L'entrée de nouvelles technologies relevant de la productique chez les constructeurs d'automobiles augmente le besoin en personnels hautement qualifiés.

Un effort de formation sans précédent doit être réalisé. Mais il est clair qu'une telle évolution ne peut pas être imposée d'en haut et doit être comprise et mise en œuvre par les responsables et les salariés du secteur automobile. Pour cela, il faut prévoir l'avenir et s'attaquer aux problèmes avant qu'ils ne nécessitent des mesures trop brutales.

La concertation est donc à l'évidence essentielle sur un tel sujet. C'est pourquoi le Gouvernement a demandé à la commission nationale de l'industrie, qui rassemble tous les partenaires concernés, d'étudier l'ensemble des problèmes posés par la modernisation de notre industrie automobile. Cette commission, sous la présidence de M. Dalle, l'industriel bien connu, s'est déjà réunie plusieurs fois avec tous les partenaires sociaux. Elle a commencé à prendre la mesure des problèmes posés. Elle a déjà permis de confronter les points de vue qui sont au départ, reconnaissons-le, très différents sur ce sujet.

Le Gouvernement attend de cette commission qu'elle lui remette ses conclusions au plus tard au mois de juillet. Les mesures destinées à faciliter l'évolution de ce secteur industriel, dans l'intérêt de tous, devront alors être prises.

Je souhaite, bien sûr, que cette concertation engagée au niveau national puisse trouver des prolongements au niveau des entreprises.

D'ores et déjà, je rappellerai que le Gouvernement apporte un soutien actif à la modernisation de l'automobile. Trois domaines prioritaires font actuellement l'objet de projets concertés entre les pouvoirs publics et les constructeurs.

D'une part, l'introduction de l'électronique dans les véhicules constitue un enjeu majeur pour l'ensemble de l'industrie automobile, qu'il s'agisse des constructeurs, des fabricants d'équipements

et de composants. Ce domaine devrait, en effet, connaître, au cours des dix prochaines années, un développement fulgurant avec l'apparition de nouvelles technologies.

Les pouvoirs publics ont décidé d'apporter leur soutien aux actions engagées par les constructeurs et par leurs fournisseurs dans le cadre du plan de recherche en électronique automobile.

Plusieurs projets ont été lancés sur des thèmes importants comme l'injection électronique, le multiplexage ou l'électronique d'habitacle.

La mise en œuvre d'une coopération entre industriels à l'occasion de ces programmes de recherche est un élément très positif. Je mentionnerai à cet égard l'accord récent intervenu entre Renault, Jaeger et le groupe japonais Stanley pour la fabrication d'écrans d'affichage électronique qui s'implantera en Lorraine.

La consommation de carburant constitue un deuxième domaine essentiel. Les concurrents nationaux ont fourni un effort important au cours des dernières années, qui les place aujourd'hui en tête des gammes européennes concurrentes dans ce domaine.

La consommation moyenne de la gamme française a diminué de 11,5 p. 100 entre 1979 et 1982, passant de 7,83 litres aux 100 kilomètres à 6,93. Les constructeurs ont engagé des programmes pour maintenir cette avance sur le plan de la recherche et du développement. Les programmes visant à réaliser des prototypes de véhicules consommant 3 litres aux 100 kilomètres ont fait l'objet d'un soutien financier de la part des pouvoirs publics depuis 1982.

A l'horizon 1988, la consommation moyenne de la gamme française pourrait ainsi être abaissée de plus de 10 p. 100 par rapport au niveau de 1982.

Enfin, la modernisation de l'outil de production, comme je l'ai rappelé plus haut, est un objectif prioritaire pour l'industrie française. Le lancement de nouveaux véhicules est l'occasion privilégiée d'introduire les nouvelles technologies performantes. Il est donc important que le rythme d'investissement de l'industrie automobile soit soutenu.

Les industriels bénéficient, à ce titre, de prêts à taux subventionnés consentis par le Crédit national et de prêts participatifs au titre du fonds industriel de modernisation, créé par le Gouvernement en 1983. Ainsi, cette année, Renault a reçu 750 millions de francs de prêts du fonds de modernisation pour des investissements permettant la sortie de nouveaux véhicules plus économes en carburant et la modernisation de ses usines situées en région parisienne. Par ailleurs, 500 millions de francs sont consacrés à la modernisation de l'usine de Poissy, ce qui devrait assurer l'avenir du site.

J'évoquerai maintenant rapidement les problèmes immédiats qui préoccupent tous ceux qui sont là, car le sujet a été traité à plusieurs reprises, concernant les suppressions d'emploi annoncées récemment par la société Citroën. Je viens de répondre à une lettre qui m'a été adressée à ce sujet par M. Sainjon et qui avait été rendue publique.

J'ai souhaité, dans ma lettre, distinguer deux aspects : le problème général et le problème particulier de Citroën.

Sur le plan général, comme je viens de vous l'indiquer, il est tout à fait normal que la commission nationale de l'industrie, réclamée par les partenaires sociaux, poursuive ses travaux et nous remette ses conclusions au mois de juillet au plus tard.

En ce qui concerne le problème particulier de Citroën, une concertation est engagée avec mes collègues, MM. Bérégovoy et Ralite. Le ministère de l'industrie, pour sa part, se préoccupe de l'environnement industriel difficile de ce secteur, mais la décision au fond devra être prise, conformément au texte de loi, par mes deux collègues précités.

En réponse à des observations qui ont été formulées, je vais vous livrer maintenant quelques remarques qui seront relatives au secteur de l'automobile et auront une portée plus générale.

On entend dire souvent dans la conversation : « La pénétration du marché français augmente ; nos exportations ne sont pas aussi fortes qu'elles pourraient l'être ; notre balance commerciale n'est pas aussi bénéfique qu'on pourrait l'espérer.

Je voudrais qu'au-delà de cette enceinte chaque Française et chaque Français se rende compte que cette « balance commerciale », qui est du jargon technocratique, est fonction

des décisions individuelles d'achat opérées par des millions de Français et je souhaiterais que ne joue pas une sorte de snobisme inverse qui consiste, à égalité de prix et de qualité, à choisir systématiquement un véhicule étranger.

S'agissant de ces problèmes qui sont extrêmement sérieux et dont dépend le sort, l'emploi de dizaines de milliers de travailleurs, il faut que chaque Français soit mis devant ses responsabilités. Nous avons en France des véhicules de grande qualité. Dès lors qu'ils sont de qualité et de prix comparables aux véhicules étrangers, il est de la responsabilité de chaque Française et de chaque Français, en tant que consommateur, de choisir ou de ne pas choisir un véhicule français. Et lorsque l'achat se porte sur un véhicule étranger, évidemment, cela se ressent dans la balance commerciale de notre pays.

Il faut donc responsabiliser chacun, non pas du tout avec à l'esprit un protectionnisme que je récuse et qui serait mortel pour la France, mais avec un souci de cohérence : on ne peut à la fois dénoncer les difficultés de notre industrie automobile et, lorsque des productions de très bonne qualité sont offertes en France, en préférer d'autres.

La deuxième remarque plus générale a trait à un certain nombre de modèles étrangers que nous avons présentés essentiellement M. Souvet. Je serais assez d'accord avec vous, monsieur Souvet, et avec vous, monsieur Pontillon, sur votre idée de la défense de l'Europe, à cette différence près — mais je ne veux pas polémiquer, monsieur Souvet — que la défense de l'Europe telle que vous la concevez est une condamnation assez sévère de l'Europe telle que, jusqu'à présent, elle n'a pas été faite.

M. Robert Pontillon. Très bien !

M. Laurent Fabius, ministre de l'industrie et de la recherche. Mais peu importe.

Je rejoins tout à fait les observations de M. Pontillon sur ce problème de l'automobile, et, bien au-delà, sur la situation en matière de recherche, de technologie et d'industrie : si l'on veut qu'un pays comme la France puisse jouer son rôle de grande puissance industrielle, il faut que nous réagissions en termes européens. Déjà un certain nombre d'initiatives ont été prises ces derniers mois qui sont excellentes : vous le savez fort bien, monsieur Pontillon, puisque vous connaissez tous ces sujets admirablement, l'adoption du programme « Esprit » — premier programme européen en matière de technologie, d'information, d'électronique et d'informatique — qui concerne à la fois les Etats et les grands groupes industriels, peut nous permettre, sinon de rattraper, du moins de stopper notre retard par rapport à un certain nombre de nos grands concurrents américains ou japonais.

Je présiderai le 8 juin prochain un conseil de recherche qui abordera la question de la stimulation des échanges de chercheurs européens : il faut, en effet, que les laboratoires européens soient jumelés afin, d'une part, qu'il ne soit pas plus difficile à un chercheur français d'aller travailler à Milan ou à Heidelberg qu'à Osaka ou dans la *Silicon Valley* et, d'autre part, que ces grandes réussites que sont le J.E.T. — *Joint European Torus* — ou le C.E.R.N. — l'organisation européenne pour la recherche nucléaire — puissent se prolonger dans d'autres domaines de la recherche.

De même, au niveau de l'industrie, les Communautés européennes doivent pouvoir créer un environnement favorable par l'ouverture des marchés au public, l'élaboration de normes communautaires et l'existence de contacts entre les entreprises européennes afin que, sans exclusive à l'égard du Japon et des Etats-Unis, il existe une volonté européenne de développement. De ce point de vue-là, un certain nombre d'accords ont été passés récemment sous l'impulsion d'entreprises françaises : je pense notamment à l'accord « cartes à mémoire » entre Bull et Philips qui nous met au premier rang dans le monde, aux contacts actuels entre Thomson et Philips et à la création d'un laboratoire commun entre I.C.L., Bull et Siemens. Tout cela est excellent, mais devra être prolongé, car la dimension européenne sous ses différentes formes — que ce soit la Communauté européenne, les accords bilatéraux, trilatéraux de pays à pays, ou les accords entre entreprises — peut nous permettre de nous défendre et de progresser dans la compétition internationale. Si j'ai bien compris, il n'y a pas d'opposition sur ce point. Je m'en réjouis, car c'est l'avenir même de la France qui est en cause.

En revanche, sur les « modèles » qui nous ont été proposés, je ne crois pas que l'on puisse appliquer toutes faites les solutions trouvées ailleurs. Certaines ont des côtés positifs, d'autres ont des côtés extrêmement négatifs que l'on ne souligne pas suffisamment.

Lorsque j'entends dire que la situation financière de tel ou tel constructeur s'est redressée, très bien ! Je suis le premier à faire attention aux comptes et aux aspects financiers. A cet égard, j'ai donné des indications qui sont extrêmement rigoureuses — et elles commencent d'ailleurs à être suivies d'effet — aux entreprises nationales.

Mais il ne faut pas non plus avoir une victoire financière sur un cadavre industriel. Or, quand on examine certains des exemples que vous avez cités — il faudrait aller plus en profondeur, bien sûr —, on est obligé de reconnaître que, avec un théorique redressement financier et une division par cinq, six ou sept des unités produites et un effondrement de la part du marché, on ne retient qu'un côté de la question.

L'objectif vers lequel il faut tendre est double : il faut avoir un équilibre financier, faute de quoi il n'y a pas d'entreprise possible, mais, en même temps, il faut être fort industriellement. Or, dans certains des exemples cités — je ne veux pas faire de cas d'espèce, ce serait désagréable pour les marques en cause —, le redressement comptable a été obtenu au prix d'un véritable désastre industriel. Il faut donc que nous soyons attentifs à cet aspect des choses.

Dans un autre ordre d'idées, vous m'avez interrogé sur Fiat et le système de la *cassa integrazione*. Fiat a redressé ses comptes, on l'a vu cette année. C'est fort bien. Mais le système de la *cassa integrazione* consiste à faire peser les charges des entreprises sur la collectivité publique. Or vous savez ce que cela représenterait en France du point de vue des charges publiques. Ou bien on peut souhaiter le système de la *cassa integrazione* et accepter des déficits publics massifs ; ou bien on peut refuser les déficits publics massifs, et rejeter le système de la *cassa integrazione*. Mais l'on ne peut pas dire : Nous voulons le système de la *cassa integrazione* mais sans recours aux crédits publics. Là encore — je ne veux pas être désagréable pour tel pays ami — lorsqu'on regarde les masses en cause, il s'agit non pas de 3 p. 100 du P.I.B., mais de 5 p. 100, 10 p. 100, 15 p. 100, voire 16 p. 100, avec les problèmes considérables que cela pose.

Par conséquent, étudions toutes les expériences étrangères, notamment du point de vue de la productivité, où les réalisations sont vraiment impressionnantes. Mais on ne peut pas, me semble-t-il, greffer nécessairement une réalité sur une autre.

Les Etats-Unis — et là je me situe sur un plan général — n'ont pas les mêmes moyens que nous. Il faut également être conscients du fait que nous sommes lancés dans une dissertation générale sur l'économie. Deux cents milliards de dollars de déficit budgétaire, des taux d'intérêt qui dicent ceux du reste du monde, les Etats-Unis peuvent le faire parce qu'ils sont la puissance dominante. Si la France avait la possibilité de battre monnaie pour elle-même et pour le reste du monde — ce n'est pas une proposition que je fais — cela changerait singulièrement la situation.

Il y a beaucoup de choses intéressantes à apprendre — *Venture capital* — mais il faut être en même temps conscient des limites de l'exercice, compte tenu de la différence des systèmes et des implications.

Le peuple américain a des réussites magnifiques, mais il faut reconnaître qu'il existe aux Etats-Unis des seuils de pauvreté qui dépassent ce qui serait tolérable en France.

Un fameux auteur a écrit un livre intitulé *Deux Français sur trois*. L'objectif paraît être intéressant pour les deux, mais s'il s'agit de laisser tomber le troisième, cela pose un vrai problème quand on est pour le consensus.

Je ne veux pas trop entrer dans les détails. Je voulais simplement dire que, dans le domaine de l'automobile comme dans les autres, il faut regarder autour de nous, car toute réalité économique est aujourd'hui internationale. En même temps, on ne peut pas greffer sur nous, par une espèce de courant idéologique, tel ou tel ensemble de solutions qui existent à l'étranger, car la France a ses spécificités. Inspirons-nous de ce qui est bon, ne reprenons pas ce qui n'est pas bon, mais ne pensons pas que la panacée existe. En effet, quand on se rend dans tel ou tel pays étranger, on constate que les critiques s'y exercent et qu'elles y ont beaucoup de fondements.

Pour ce qui est de la formation, vous avez tout à fait raison, monsieur Souvet — chacun des orateurs a d'ailleurs insisté sur ce point —, de dire qu'elle est au centre de tout. Il n'y a rien de plus important. Toutes les sommes qui pourront y être consacrées constituent le meilleur investissement. Mais notre attention doit être attirée sur le fait, tragiquement vrai, que, en France, 25 p. 100 d'une génération a le niveau du baccalauréat, alors que, au Japon, le taux est de 95 p. 100. Ce chiffre est effrayant dans sa simplicité.

La formation réclame un effort de longue haleine, de même que l'industrie. Trois mois ou cinq mois ne suffisent pas pour former des hommes, mettre au point des produits, bâtir des usines. Deux ans, trois ans, cinq ans, huit ans, dix ans sont nécessaires. Cela signifie — on a tendance à critiquer les défauts de la formation, aujourd'hui, et à dire : c'est la faute à qui ? — que l'effort qui doit être engagé est extraordinairement lourd. Je ne veux pas revenir sur ce qui s'est fait dans le domaine de l'automobile. N'a-t-on pas quelque peu sacrifié à la facilité, voilà vingt ans, lorsque — aujourd'hui, nous en subissons les conséquences du point de vue industriel, je ne parle pas du tout du point de vue humain — on est allé chercher très loin des travailleurs à bas prix, à bas coût de main-d'œuvre, déqualifiés, parce que cela procurait des avantages immédiats au plan de la rentabilité ? Quinze ans après, on se retrouve avec des difficultés considérables, que nous vivons tous, que vous vivez puisque vous connaissez les usines de l'Est, que nous vivons dans la région parisienne.

Dans ce domaine encore, le problème de la formation est en cause, avec des difficultés qu'il ne faut pas contourner. Il est extrêmement difficile de former une personne complètement analphabète quand elle a déjà vingt-cinq ou trente ans de métier.

Donc, essayons de nous inspirer de ce qui est bon à l'étranger, de ce qui est bon en France, essayons aussi de récuser les erreurs qui ont été faites, de ne pas chercher à plaquer un modèle pour moderniser et développer notre industrie.

J'aborde un dernier point qui dépasse l'automobile. Je me réjouis d'avoir pu répondre aux questions concernant ce secteur. La semaine prochaine, j'aurai à répondre à une nouvelle série de questions portant sur un autre sujet.

On parle toujours des difficultés que nous rencontrons en France. Il est vrai qu'il en existe. Mais faisons attention à ne pas noircir notre propre pays. Nous sommes la cinquième puissance industrielle du monde et la troisième puissance scientifique. Enormément de choses réussissent. L'une des choses les plus importantes qui se produisent aujourd'hui, malgré les difficultés, c'est, pour la première fois sans doute depuis le développement industriel et quelles que soient les différences sur les moyens, un rassemblement des forces politiques sur la nécessité du développement industriel. Ce changement est d'ordre culturel et l'on ne peut pas encore en mesurer les effets.

Ce n'est pas un développement industriel au détriment du social, faute de quoi on déséquilibrerait les choses et rien ne serait possible. On a le sentiment, pour la première fois en tout cas depuis la guerre, que tout ne passe pas par l'industrie, mais qu'il n'y a pas d'économie puissante s'il n'y a pas une industrie puissante. C'est un sentiment qui n'était pas vrai voilà quelques années mais qui le devient aujourd'hui.

Ce changement d'ordre culturel est probablement l'une des choses les plus porteuses pour le futur, à condition — je terminerai par là, mesdames, messieurs les sénateurs, en vous remerciant de votre attention — que l'on comprenne bien, et c'est un élément essentiel du développement industriel de la France dans les années 1990, que l'on ne peut pas séparer le développement économique et le développement social. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Louis Souvet. Je demande la parole.

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

M. Louis Souvet. Je voudrais d'abord dire à M. le ministre que j'ai beaucoup apprécié l'ensemble de ses réponses. Je reprendrai néanmoins quelques points.

Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir indiqué que les usines de montage existaient dans les pays où la réglementation l'exige. On dit trop souvent, en effet, que les constructeurs vont là où cela leur fait plaisir pour avoir des prix bas. C'est totalement faux. Le marché de l'Espagne nous serait fermé si nous n'avions pas là-bas une usine de montage. Chacun le sait mais feint de l'ignorer.

Vous avez parlé de la productivité qui s'est dégradée chez Peugeot et des pertes considérables que cette entreprise a enregistrées. Je voudrais apporter une précision à ce sujet.

L'entreprise Peugeot qui est installée dans l'Est n'a pas le même environnement que les entreprises qui sont installées dans la région parisienne. A part Peugeot, dans cette région il y a peu de possibilités d'embauche. Cela fait qu'à une période où nous avons des sureffectifs considérables, nous les avons conservés plutôt que de les licencier. J'ai connu dans les ateliers des sureffectifs de 12 p. 100, 14 p. 100, pour un effectif de 40 000 salariés. Cela représentait de 3 000 à 4 000 personnes qui n'avaient rien à faire et qu'on payait tous les jours. Il est bien évident que de tels sureffectifs avaient pour conséquence de moins bons résultats financiers.

Vous ne m'avez pas répondu, monsieur le ministre, à propos des sureffectifs probables dans les cinq ans à venir. Je souhaiterais, si vous en avez le temps, que vous puissiez me répondre par écrit sur ce sujet qui est extrêmement préoccupant. La commission nationale dont vous avez parlé il y a un instant ne vous apportera pas des renseignements très différents de ceux dont j'ai fait état.

J'ai été étonné de vous entendre dire qu'à un certain moment, on serait allé chercher des travailleurs à bas prix dans d'autres pays pour en tirer des avantages. C'est inexact. Ces travailleurs, monsieur le ministre, coûtaient le même prix que les travailleurs français, ils coûtaient même beaucoup plus cher puisqu'il a fallu construire des logements pour les héberger, prévoir des équipements pour les occuper en fin de semaine : mosquées, cinémas, etc. Ils coûtaient donc beaucoup plus cher à l'entreprise que les travailleurs français.

Qu'a-t-on fait en France à l'époque ? Pour répondre à une demande du marché, il a fallu embaucher des travailleurs. Mais pour embaucher, il a fallu aller là où de la main-d'œuvre était disponible. S'il y en avait eu sur place — à ce moment-là, il n'y avait pas de chômage — il est bien évident que les constructeurs français ne seraient pas allés en chercher à l'étranger.

Je suis vraiment étonné que vous utilisiez ce type d'argument qui, à mon sens, relève du mythe.

Enfin, vous avez insisté sur la nécessité de redresser rapidement le potentiel commercial. Tout le monde est d'accord sur ce point, c'est évident, et je sais que vous l'êtes aussi. Mais pour cela, il faut réaliser des progrès techniques grâce à l'investissement, diminuer les coûts et réduire les effectifs. Vous savez bien que l'on est obligé d'en passer par là. Sur ce sujet, je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous vous exprimiez au moins par écrit, ainsi que je vous l'ai demandé.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le débat sera poursuivi vendredi 11 mai 1984, à quinze heures.

— 6 —

NOMINATION A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle que la commission des lois a présenté une candidature pour un organisme extraparlementaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu à l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Raymond Bouvier membre suppléant du comité des finances locales.

— 7 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat dont je vais donner lecture.

M. Roger Boileau demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de bien vouloir lui préciser la politique d'implantation industrielle et d'équipement de la Lorraine que le Gouvernement entend mettre en œuvre pour faire face dans les meilleures conditions aux suppressions d'emplois annoncées par le plan acier.

Il lui indique que la réalisation de nombreux projets actuellement en suspens permettrait d'offrir à la Lorraine une compensation économique susceptible d'assurer le soutien de l'économie régionale. Ainsi en est-il de la canalisation de la Meurthe et de la mise à quatre voies de la nationale 4.

Il lui demande s'il entend faciliter au plus vite le déblocage des dossiers actuellement en attente d'une décision des différents ministres concernés. (N° 147).

M. Rémi Herment demande à M. le ministre de l'industrie et de la recherche de lui faire part des mesures prises en faveur des secteurs sidérurgiques et miniers en Meuse, suite à l'application du plan acier. (N° 148.).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement.

En application d'une décision de la conférence des présidents, ces questions orales avec débat seront jointes à celles qui ont le même objet et qui figurent à l'ordre du jour de la séance du vendredi 11 mai 1984.

— 8 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que M. Jean Francou a fait connaître qu'il retire sa question orale avec débat n° 123 qu'il avait posée à M. le ministre de l'industrie et de la recherche.

Cette question avait été communiquée au Sénat le 6 avril 1984.

Acte est donné de ce retrait.

— 9 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu de MM. André Fosset, Pierre-Christian Taittinger, Christian Poncelet, René Monory, André Bettencourt, Amédée Bouquerel, Pierre Vallon, Michel d'Aillières, François O. Collet, Rémi Herment, Bernard Barbier, Philippe François, Guy Malé, Christian Bonnet, Jean Natali, Jean Cauchon, Philippe de Bourgoing, Josselin de Rohan, Francis Palmero, Charles-Henri de Cossé-Brissac, Louis Souvet, Jean-Marie Bouloux, Pierre Croze, Maurice Schumann, André Rabineau, Michel Crucis, Daniel Millaud, Jean Delaneau, Paul Alduy, Jacques Descours Desacres, Jean Arthuis, Yves Goussebaire-Dupin, Claude Huriet, Charles Jolibois, Auguste Chupin, Louis Lazuech, Jean Francou, Roland du Luart, Bernard Laurent, Marcel Lucotte, Georges Treille, Richard Pouille, Louis Jung, Jean Puech, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean-Pierre Tizon, Pierre Schiélé, Jean-Paul Chambriard et Edouard Le Jeune une proposition de loi constitutionnelle tendant à insérer dans le préambule de la Constitution de la République les droits et libertés économiques.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 299, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

— 10 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Maurice Blin, rapporteur général, un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant règlement définitif du budget de 1982 (n° 270, 1983-1984).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 293 et distribué.

J'ai reçu de M. Maurice Blin, rapporteur général, un rapport fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant ratification des ordonnances prises en application de la loi n° 83-332 du 22 avril 1983 autorisant le Gouvernement à prendre, par application de l'article 38 de la Constitution, diverses mesures financières (n° 271, 1983-1984).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 294 et distribué.

J'ai reçu de M. Gérard Gaud un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble trois échanges de lettres) (n° 228, 1983-1984).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 296 et distribué.

J'ai reçu de M. Guy Cabanel un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble deux échanges de lettres) (n° 229, 1983-1984).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 297 et distribué.

J'ai reçu de M. Pierre Matraja un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat d'Israël sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un échange de lettres) (n° 230, 1983-1984).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 298 et distribué.

— 11 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Henri Collette un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au contrôle des structures agricoles et au statut du fermage (n°s 249 et 283, 1983-1984).

L'avis sera imprimé sous le numéro 295 et distribué.

— 12 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 9 mai 1984, à quinze heures :

Discussion du projet de loi modifiant la loi n° 75-628 du 11 juillet 1975 relative au crédit maritime mutuel [N°s 221 et 284 (1983-1984). — M. Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

Délai limite pour le dépôt des amendements à une proposition de loi et à un projet de loi.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Aux conclusions du rapport de la commission des affaires sociales sur les propositions de loi tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord (n° 292, 1983-1984), est fixé au mercredi 9 mai 1984, à dix-sept heures ;

2° Au projet de loi relatif au contrôle des structures agricoles et au statut du fermage (n° 249, 1983-1984), est fixé au jeudi 10 mai 1984, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures cinquante-cinq.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,

ANDRÉ BOURGEOT.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

(Art. 19 du règlement.)

COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Raymond Poirier a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 287 (1983-1984) de M. André Jouany tendant à accélérer le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord.

M. Raymond Poirier a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 288 (1983-1984) de M. Michel Maurice-Bokanowski tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord.

M. Raymond Poirier a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 290 (1983-1984) de M. Philippe de Bourgoing tendant à accorder le bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires anciens combattants d'Afrique du Nord.

COMMISSION DES FINANCES, DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE
ET DES COMPTES ÉCONOMIQUES DE LA NATION

M. Pierre Croze a été nommé rapporteur du projet de loi n° 277 (1983-1984) créant une Société nationale d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes (S.E.I.T.A.).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LÉGISLATION, DU
SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÈGLEMENT ET D'ADMINISTRATION
GÉNÉRALE

M. Jean Arthuis a été nommé rapporteur du projet de loi n° 285 (1983-1984), adopté par l'Assemblée nationale abrogeant certaines dispositions des lois n° 64-650 du 2 juillet 1964 relative à certains personnels de la navigation aérienne et n° 71-458 du 17 juin 1971 relative à certains personnels de l'aviation civile, et relatif à l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne.

M. Pierre Salvi a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 259 (1983-1984) de M. Charles Pasqua d'orientation relative à l'organisation de la police nationale.

M. Etienne Dailly a été nommé rapporteur de la proposition de résolution n° 239 (1983-1984) de MM. Taittinger, Dailly, Carous et Ciccolini tendant à modifier les articles 39, 44, 49, 74, 76 et 79 du Règlement du Sénat.

Organisme extraparlamentaire.

Dans sa séance du 4 mai 1984, le Sénat a nommé M. Raymond Bouvier comme membre suppléant du Comité des finances locales (loi n° 79-15 du 3 janvier 1979).

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

*Industrie du meuble français et développement
de la société Léviton de Gonesse.*

495. — 3 mai 1984. — **Mme Marie-Claude Beaudeau** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** sur la situation de la société Léviton Ameublement installée à Gonesse (Val-d'Oise). Cette société envisage la fermeture d'installations remarquablement équipées, dans une région en plein développement, ainsi que la fermeture de son grand magasin, rue du Faubourg-Saint-

Martin, dans le 10^e arrondissement de Paris. Ces mesures ne se justifient pas, la société reconnaissant elle-même n'avoir aucune difficulté financière et avoir, au contraire, besoin de l'ouverture de dix magasins supplémentaires par an. Elle lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour favoriser la production, le stockage, la vente du meuble français et quelles mesures il envisage pour maintenir Léviton à Gonesse, s'opposer aux licenciements, aider à la création d'une unité de fabrication de meubles français à Gonesse.

*Participation des entreprises et des laboratoires français
au programme européen Esprit.*

496. — 3 mai 1984. — **M. Guy Cabanel** demande à **M. le ministre de l'industrie et de la recherche** de bien vouloir lui faire le point de la participation des entreprises et des laboratoires français au programme européen Esprit (programme stratégique européen de recherche et de développement relatif aux technologies de l'information) tant pour la phase piloté que pour le programme principal lui-même. Il attire son attention, à la suite de la délégation du Sénat pour les communautés européennes, sur la difficulté qu'il y a à mobiliser l'ensemble des petites et moyennes entreprises et des laboratoires de taille modeste compte tenu de l'extrême brièveté des délais prévus pour les soumissions, et donc sur la nécessité d'entreprendre des actions d'information d'envergure mettant en œuvre des moyens diversifiés. Il lui rappelle enfin qu'Esprit ne supprime pas la concurrence entre les pays européens, au contraire, et qu'il convient donc de renforcer notre effort national dans le domaine de la recherche avancée à l'instar de ce qui est fait par le Royaume-Uni et la R.F.A., faute de quoi la France ne restera pas longtemps dans la course aux nouvelles technologies de l'information.

Situation de la femme dans l'exploitation agricole française.

497. — 3 mai 1984. — **Mme Marie-Claude Beaudeau** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation de la femme en général dans l'exploitation agricole française et sur le statut spécifique de la femme co-exploitante. Elle constate que le travail de l'agricultrice n'est pas reconnu légalement, ce qui, dans les faits, entraîne des inégalités vis-à-vis des autres catégories. Elle lui demande, sans attendre le vote par le Parlement du statut de l'exploitation agricole, quelles mesures il compte prendre en matière de formation professionnelle, de maternité, de retraite pour la co-exploitante.

Suppression prochaine du consulat de Malaga.

498. — 4 mai 1984. — **M. Olivier Roux** appelle l'attention de **M. le ministre des relations extérieures** sur la décision de fermeture en septembre prochain du consulat de Malaga et sur les conséquences préjudiciables qui en résulteront pour les Français résidant dans cette circonscription. En effet, ceux-ci sont très nombreux, de l'ordre de 6 000, et ont très fréquemment recours au consulat. Il y a lieu de mentionner à ce sujet que la présence française à tendance à s'intensifier (une banque, une école qui fait l'objet d'un agrandissement et un bureau d'Air France); de plus, des investissements français très importants sont actuellement en cours (construction d'un institut de thalassothérapie Louison-Bobet et du plus grand auditorium d'Europe, création à Marbella d'un complexe hôtelier de haut luxe). En outre, la région reçoit un contingent très appréciable de touristes français qui se chiffre à plus de 2 500 000. Si l'on ajoute que la circonscription sera rattachée au consulat général de Séville distant de 250 km, les Français de la région de Malaga, toutes les fois qu'ils devront se rendre là-bas pour y accomplir les formalités nécessaires, devront effectuer un trajet aller-retour de 500 km. L'émotion de ces expatriés est donc largement justifiée et il semble qu'en raison de ce qui vient d'être exposé, il faudrait non seulement maintenir, mais encore développer le consulat de Malaga.