

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES



### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.  
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :  
STANDARD : (1) 40-58-75-00  
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1989-1990

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

29<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du mardi 29 mai 1990**

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. **Procès-verbal** (p. 1069).
2. **Déclaration de l'urgence d'un projet de loi** (p. 1069).
3. **Demande d'autorisation d'une mission d'information** (p. 1069).
4. **Déclaration de M. le président du Sénat** (p. 1069).
5. **Statut et capital de la Régie Renault.** - Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1069).

Rappels au règlement (p. 1069)

Mme Hélène Luc, MM. Charles Lederman, le président.

Discussion générale (p. 1071)

MM. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances ; Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.

Exception d'irrecevabilité (p. 1078)

Motion n° 1 de Mme Hélène Luc. - MM. Charles Lederman, Yves Guéna, Etienne Dailly, Jean-Pierre Masseret. - Rejet par scrutin public.

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT

Question préalable (p. 1082)

Motion n° 2 de Mme Hélène Luc. - Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis, MM. le ministre, le président, Robert Laucournet. - Rejet par scrutin public.

## PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

Rappel au règlement (p. 1087)

M. Charles Lederman.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1087)

Motion de renvoi à la commission (p. 1087)

Motion n° 2404 de M. Jean-Pierre Masseret. - MM. Jean-Pierre Masseret, Christian Poncelet, président de la commission des finances. - Rejet par scrutin public.

Rappel au règlement (p. 1088)

M. Charles Lederman.

Discussion générale (*suite*) (p. 1088)

MM. Jean-Pierre Masseret, le rapporteur général, Pierre-Christian Taittinger.

MM. Etienne Dailly, le président.

6. **Décision du Conseil constitutionnel** (p. 1091).

*Suspension et reprise de la séance* (p. 1091)

## PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

7. **Rappels au règlement** (p. 1091).

MM. Robert Vizet, Louis Minetti, le président.

8. **Statut et capital de la Régie Renault.** - Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 1092).

Discussion générale (*suite*) : Mme Paulette Fost, MM. Xavier de Villepin, Emmanuel Hamel, Ernest Cartigny, Robert Pontillon, Félix Leyzour, Louis Virapoullé, le rapporteur général, le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Renvoi de la suite de la discussion.

9. **Transmission d'un projet de loi** (p. 1103).

10. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 1103).

11. **Dépôt d'un avis** (p. 1104).

12. **Ordre du jour** (p. 1104).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à seize heures cinq.

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

1

### PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le procès-verbal de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

2

### DÉCLARATION DE L'URGENCE D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 28 mai 1990.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution le Gouvernement déclare l'urgence du projet de loi modifiant l'ordonnance du 21 octobre 1986 relative à l'intéressement et à la participation des salariés aux résultats de l'entreprise et à l'actionnariat des salariés et introduisant dans le code du travail les dispositions de cette ordonnance relatives à l'intéressement et à la participation, déposé sur le bureau du Sénat le 15 mai 1990.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : MICHEL ROCARD »

Acte est donné de cette communication.

3

### DEMANDE D'AUTORISATION D'UNE MISSION D'INFORMATION

**M. le président.** J'ai été saisi par M. Jean Lecanuet, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information chargée d'examiner la situation à Berlin et le rôle des quatre puissances avant la mise en œuvre, le 1<sup>er</sup> juillet 1990, des premières phases du processus de réunification allemande.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes fixées par l'article 21 du règlement.

4

### DÉCLARATION DE M. LE PRÉSIDENT DU SÉNAT

**M. le président.** Mes chers collègues, au moment où va s'engager un débat important pour l'avenir d'un secteur industriel essentiel de notre économie, je voudrais, sans qu'il soit question pour moi de me départir du rôle d'impartialité qui s'attache à ma fonction présidentielle, déplorer les conditions dans lesquelles cette discussion va s'engager.

C'est l'honneur de la démocratie parlementaire de permettre une réelle confrontation des opinions les plus diverses.

Est-ce le cas aujourd'hui ?

Avec le dépôt de près de 2 400 amendements, dont la quasi-totalité a un caractère répétitif...

**Mme Hélène Luc.** Cela, c'est vous qui le dites, monsieur le président !

**M. le président.** ... nous risquons de ne pouvoir mener dans des conditions normales et, je le répète, dignes d'une assemblée parlementaire responsable l'examen d'un projet de loi comportant six articles.

Nous ne pouvons pas accepter l'utilisation abusive de la procédure et de la tradition libérale de notre assemblée à des fins de freinage, voire de blocage.

Est-ce là le meilleur moyen de délibérer sereinement et de préparer l'avenir de notre industrie automobile ?

Vous me permettez de penser que la réponse est négative.

N'est-ce pas là, également, donner des arguments à ceux qui, trop facilement et trop injustement, se complaisent dans l'antiparlementarisme ?

**Mme Hélène Luc.** Ça alors ! c'est la meilleure ! Et le droit d'amendement des parlementaires ?

5

### STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

#### Discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 276, 1989-1990) relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. [Rapport n° 317 (1989-1990).]

#### Rappels au règlement

**Mme Hélène Luc.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** La parole est à Mme Luc.

**Mme Hélène Luc.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon rappel au règlement concerne l'organisation des travaux de notre assemblée.

A dix-sept heures quarante-cinq va se tenir une importante réunion à l'Hôtel Matignon. J'évoque, bien entendu, la seconde table ronde sur l'immigration.

Les présidents de groupe du Sénat, comme ce fut le cas lors de la première réunion, sont invités à y participer. Pour ma part, j'y serai, ainsi, j'en suis sûre, qu'un certain nombre de mes collègues présidents de groupe concernés et, en premier lieu, le président du Sénat.

L'importance du débat sur l'immigration, notamment après les odieux crimes racistes et antisémites de ces derniers jours, lui donne toute sa valeur.

Je serai tout à l'heure, avec mes amis Georges Marchais, secrétaire général du parti communiste français, et André Lajoinie, président du groupe communiste à l'Assemblée nationale, porteuse du message de mon parti et des groupes parlementaires communistes à l'Assemblée nationale et au Sénat face aux dernières propositions de Michel Rocard.

Ce débat sur l'immigration est fondamental.

Le débat qui se déroule aujourd'hui ici même n'est cependant pas moins important, moins crucial pour l'avenir de notre pays. C'est pourquoi nous avons pris toutes nos dispositions pour y participer de toutes nos forces, étant donné l'importance que nous y accordons.

C'est le devenir de notre industrie et l'indépendance économique de notre pays qui se jouent en partie aujourd'hui.

Je souhaiterais donc pouvoir assister à l'intégralité de la discussion générale sur le texte relatif au changement de statut de la Régie Renault, et je ne doute pas que mes collègues présidents de groupe, ici présents, seront d'accord avec la proposition que je veux faire car elle garantit le sérieux de nos débats.

C'est pourquoi, monsieur le président, je vous demande solennellement d'interrompre nos travaux pendant la table ronde organisée à Matignon, et ce jusqu'au retour des présidents de groupe et du président du Sénat. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. Charles Lederman.** Je demande la parole pour deux rappels au règlement.

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

**M. Charles Lederman.** Monsieur le président, j'avais l'intention de faire un seul rappel au règlement, mais votre intervention en début de séance m'amène à en faire un autre, par lequel vous me permettez de commencer.

Permettez-moi de vous dire, avec ma franchise habituelle, monsieur le président, que vous préparez mal l'examen du projet important - sur ce point, au moins, nous sommes d'accord - dont nous allons débattre.

Au début de votre intervention, vous avez prétendu ne pas vous départir de votre impartialité. Pour ma part, je considère que les paroles que vous avez prononcées marquent, au contraire, avant même l'examen du projet gouvernemental, une partialité certaine.

**Mme Paulette Fost.** Tout à fait !

**Mme Hélène Luc.** C'est inadmissible !

**M. Charles Lederman.** J'ajoute que vous contribuez, monsieur le président, à faire en sorte que les droits du Parlement, notamment les droits des membres de notre Haute Assemblée, soient abaissés puisque, par avance, vous incitez nos collègues du Sénat à nous priver, nous, parlementaires communistes, du droit d'amendement.

Comment pouvez-vous dire que nos 2 400 amendements sont répétitifs et n'ont rien à voir ou presque avec le sujet ?

Si vous nous laissez la possibilité de nous expliquer - nous ferons en sorte qu'il en aille ainsi - vous verrez, monsieur le président, tout comme l'ensemble de nos collègues, que nos amendements ne sont pas simplement des amendements répétitifs.

Vous regrettez, monsieur le président, que l'article 49-3 - car ce n'est pas autre chose ! - ne puisse pas être appliqué au Sénat ! (*Exclamations sur les travées du R.P.R.*)

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** On dirait !

**M. le président.** Vous interprétez mes propos, monsieur Lederman !

**M. Charles Lederman.** Vous essayez de faire en sorte que des mesures analogues à celles qui sont contenues dans l'article 49-3 se trouvent appliquées ici. Ce n'est pas autre chose que vous avez demandé au travers de l'intervention que vous avez faite, et vous êtes si peu impartial, monsieur le président... (*Protestations sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I. ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. Emmanuel Hamel.** C'est inadmissible, monsieur Lederman ! Mesurez vos propos !

**M. Charles Lederman.** Vous êtes si peu impartial...

**M. Marcel Daunay.** Arrêtez !

**M. Charles Lederman.** ... que vous prétendez que c'est nous qui, de cette façon, souhaiterions, pratiquerions ou soutiendrions une politique contraire à l'intérêt français dans l'industrie automobile, alors que ce sont vos amis, alors que c'est ce Gouvernement comme le précédent qui ont appliqué, qui appliquent une politique qui pousse à la casse non seule-

ment de Renault mais de l'industrie automobile, comme nous le démontrerons. (*Applaudissements sur les travées communistes. - Exclamations sur les travées du R.P.R.*)

L'avenir de l'automobile, ce n'est pas brader à une société étrangère privée, avec des moyens que nous ignorons, et alors que vous-mêmes ne savez pas où vous allez, mes chers collègues !

**M. Marcel Daunay.** Vous non plus !

**M. Charles Lederman.** Ce n'est pas ainsi que l'on pourra sauver l'industrie automobile.

**M. Marc Lauriol.** Alors, votez la censure ! C'est vous qui soutenez le Gouvernement !

**M. Charles Lederman.** Voilà, monsieur le président, ce que j'avais à dire pour ce qui concerne mon premier rappel au règlement.

**M. le président.** Monsieur Lederman, permettez-moi de vous répondre d'un mot que le dépôt de deux mille quatre cents amendements, qui souvent se ressemblent sur bien des points, ne me paraît pas créer les conditions favorables à une véritable discussion au fond du texte.

**Mme Hélène Luc.** Est-ce la première fois qu'il y a tant d'amendements ?

**M. le président.** Ce qui est grave, c'est que nous allons discuter d'amendements et que, par votre faute, nous n'aurons pas traité le problème, ce que je regrette vivement. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

Je vous donne la parole pour votre second rappel au règlement, monsieur Lederman.

**Mme Hélène Luc.** J'espère qu'il y aura des sénateurs en séance pour répondre à nos arguments.

**M. Charles Lederman.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la lecture du rapport écrit de M. Roger Chinaud a confirmé, sur bien des points, nos inquiétudes.

En effet, monsieur le rapporteur général - je cite, dans le rapport, le texte de l'audition de M. Fauroux par la commission des finances - vous avez « demandé des précisions complémentaires sur les négociations actuellement en cours entre Volvo et Mitsubishi et sur les garanties prises à cet égard ». Il est à noter, monsieur le ministre, que vous avez bien pris soin d'éviter de répondre à M. Chinaud sur ce point en commission.

Vos diverses interrogations, monsieur le rapporteur général, montrent bien que le flou de l'orientation gouvernementale définie par les pouvoirs publics pour Renault se perpétue. Vous avez, en effet - je cite de nouveau le compte rendu de l'audition de M. Fauroux - « mis en évidence l'ambiguïté du projet de loi en formulant diverses hypothèses relatives notamment à la conclusion par Renault d'un accord avec un autre partenaire, à la renonciation par Volvo aux 5 p. 100 du capital de Renault pour lesquels il détient une option, à une évaluation éventuellement différente par la commission d'évaluation des entreprises publiques de la valeur des actifs de Renault ».

A l'occasion de l'audition de M. Lévy par la commission des finances, toujours vous, monsieur le rapporteur général, avez confirmé vos interrogations. Certains de nos collègues l'apprendront peut-être, car je ne suis pas sûr que tout le monde ait lu votre très intéressant, mais aussi très volumineux rapport.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Cent dix pages !

**M. Charles Lederman.** A l'occasion, disais-je, de l'audition de M. Lévy, vous avez de nouveau interrogé sur « le contenu de la lettre d'intention signée entre les deux partenaires, les garanties juridiques prévues pour le maintien de l'accord et des modalités d'évaluation des actions ». Vous vous êtes, en outre, demandé si une « filiale commune » - voilà une question intéressante et importante -...

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Et dont il faudrait débattre, en effet !

**M. Charles Lederman.** « ... n'aurait pas pu être créée entre Renault et Volvo, préservant ainsi le caractère spécifique de la Régie ».

Enfin, vous vous êtes interrogé sur les « modalités de la future coopération entre les deux entreprises ». Voilà, mot pour mot, ce que vous avez dit.

D'ailleurs, vous n'avez pas été le seul...

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Cela me rassure !

**M. Charles Lederman.** ... puisque M. Poncelet, président de la commission des finances du Sénat, a partagé vos interrogations.

Il vous a en effet demandé, monsieur le ministre, lors de votre audition, qu'on lui précise « les garanties prises afin de préserver l'équilibre actuel de la répartition du capital entre les deux partenaires ».

Il s'est également interrogé - je vous y rends très attentifs, mes chers collègues - sur les raisons de la non-publication de la lettre d'intention conclue entre les deux constructeurs et il a regretté que la participation des salariés du groupe Renault n'ait pas été assurée par la distribution ou la vente d'actions de la nouvelle société anonyme.

**M. Christian Poncelet, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Vous allez donc voter les amendements de la commission ?

**M. Charles Lederman.** Pourquoi voterais-je votre rapport ? Mais pourquoi, vous, ne voteriez-vous pas nos amendements ?

**M. Christian Poncelet, président de la commission.** Parce que vous venez d'approuver notre rapport !

**M. Charles Lederman.** Votre rapport, je le vote si vous votez nos amendements, nos 2 400 amendements. (*Rires.*)

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Vous êtes cher !

**M. Charles Lederman.** M. Hamel, quant à lui, est encore plus catégorique dans son jugement. Il a, en effet, fait part des vives inquiétudes suscitées par cet accord chez les salariés de Renault Véhicules Industriels et de ses entreprises sous-traitantes - nous y reviendrons tout à l'heure - en soulignant l'importance de leur activité pour l'économie rhodanienne.

La logique voudrait donc qu'il repousse le projet que le Gouvernement nous propose d'adopter aujourd'hui.

**M. le président.** Vous avez épuisé votre temps de parole, monsieur Lederman.

**Mme Paulette Fost.** C'est le point le plus important !

**M. Charles Lederman.** J'en termine, monsieur le président.

Tous ces points de vue nous renforcent, monsieur le ministre, dans notre volonté d'exiger de votre part la publication intégrale de la lettre d'intention des deux firmes. Bien des choses nous poussent, en effet, à penser qu'à sa lecture notre inquiétude n'en serait que plus forte.

Et puisque vous allez, dans un instant, prendre la parole, vous devez, pour que le débat soit honnête, rendre compte à la représentation nationale de cette lettre d'intention sans laquelle nous ne savons pas où nous allons. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

#### Discussion générale

**M. le président.** Considérant que M. Lederman a déjà commencé le débat, je vais vous donner la parole, monsieur le rapporteur général, en vous demandant de ne pas lui répondre pour l'instant, de faire votre exposé comme il devait être fait.

**M. Charles Lederman.** Monsieur Chinaud, les injonctions du président ! Nous allons voir ! (*Rires sur les travées communistes.*)

**Mme Hélène Luc.** Monsieur le président, vous n'avez pas répondu à ma question !

**M. Charles Lederman.** Monsieur le rapporteur général, M. le président va-t-il vous dire ce que vous devez dire et ce que vous ne devez pas dire ?

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** M. le président dirige les débats !

**Mme Hélène Luc.** Monsieur le président, vous n'avez pas répondu à la question que je vous ai posée, comme cela se fait traditionnellement.

**Mme Paulette Fost.** Monsieur le président, vous ne répondez pas à la demande de la présidente de notre groupe ?

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

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis toujours surpris quand on fait une erreur d'appréciation sur le tempérament et qu'on prête aux autres le tempérament qu'on a soi-même, qui consiste parfois à cacher son caractère.

**Mme Paulette Fost.** C'est vous qui cachez le vôtre !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Le mien est suffisamment connu. J'en reconnais assez, parfois, les côtés excessifs et pas suffisamment « bonhommes », malgré ma rondeur physique, pour que je n'accepte pas qu'on me fasse un procès d'intention.

Je l'accepte encore moins à l'égard de la personnalité de M. le président du Sénat, avec lequel j'ai la chance et l'honneur d'avoir des rapports de déférence en ce qui me concerne et d'amitié en ce qui le concerne vis-à-vis de moi. Je vous en supplie, pas de déviation !

Monsieur Lederman, j'ai cru noter que vous aviez une très grande expérience parlementaire, beaucoup plus longue que la mienne. Vous m'expliquerez un jour comment il peut vous paraître surprenant qu'un rapporteur pose des questions. C'est son rôle. Vous avez lu le bulletin des commissions, et c'est une bonne lecture ; vous avez lu également le rapport - j'ai retenu les qualificatifs. Nous verrons à l'usage ce que vous ferez des commentaires que j'y ai faits.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis que Louis Renault, en 1898, réussit le pari de remonter une rue de Paris que j'adore, puisqu'il s'agit de la rue Lepic, au volant d'une voiturette de sa conception, Renault dispose d'une longue histoire puisqu'elle a constitué pendant près d'un demi-siècle une société privée, modèle du capitalisme français, avant d'être nationalisée, voilà également près d'un demi-siècle.

Ce groupe industriel a relevé bon nombre de défis technologiques, industriels et sociaux. Après la Libération, Renault devient la première entreprise française et le modèle des nationalisations, alors que rien ne prédisposait l'Etat à se faire constructeur d'automobiles et, comme devait d'ailleurs le dire le général de Gaulle quelques années plus tard, « à le rester ».

Cependant, mes chers collègues, je ne veux pas aborder aujourd'hui la privatisation de Renault ; ce n'est pas le problème du jour ; ce ne serait pas opportun.

Certes, cette perspective ne saurait être écartée pour l'avenir car, encore une fois, il ne me paraît pas être dans la mission historique de l'Etat de fabriquer des véhicules automobiles.

J'ajouterai, d'ailleurs, que, pour l'avenir, cette privatisation est peut-être inscrite dans les faits. En effet, le projet de loi qui nous est proposé me semble organiser, avec une grande continuité, la carence future de l'Etat actionnaire en prévoyant l'entrée dans le capital de la Régie d'investisseurs publics et l'émission de certificats d'investissements dans le public - endogamie, titres hybrides, la recette traditionnelle. J'ai eu l'occasion, voilà huit jours, dans un rapport dont je conseille également la lecture à M. Lederman, de traiter de ce sujet.

Mais, enfin, la privatisation de Renault n'est pas le débat d'aujourd'hui. Je dois rappeler que Renault n'a pas été inscrite parmi les privatisations à réaliser par la loi du 2 juillet 1986 quand une autre majorité gouvernait. Le projet de loi de 1987 n'avait pas non plus cet objet. Alors, restons dans le sujet.

« Donner au Gouvernement du mouvement pour aller plus loin », pour reprendre l'expression du grand président de la Régie que fut Pierre Dreyfus, telle fut pendant longtemps l'ambition de cette superbe entreprise.

Cette ambition devait néanmoins se heurter aux réalités économiques. Renault a réagi très tardivement à la crise. Les pertes s'accumulent, compensées au moins pour partie par l'Etat, et l'endettement croît démesurément.

Dès lors, un choc salutaire s'imposait : il fallait tout simplement reconnaître que Renault devait être une entreprise comme les autres. Ce fut d'ailleurs l'objet du projet de loi déposé par le précédent gouvernement à l'automne 1987.

Depuis, la Régie a perdu plus de deux ans et ce qui était impossible hier devient soudain aujourd'hui souhaitable. Pourquoi était-ce impossible voilà deux ans sinon, monsieur le ministre, par réflexe idéologique et donc intellectuellement douteux à cette époque ?

Oui, votre projet de loi, monsieur le ministre, est tardif, et ce retard est nuisible et coûteux pour la Régie nationale des usines Renault. Pour rester dans la proche actualité, je n'en citerai qu'une illustration. Il s'agit de la décision récente de la Commission des Communautés européennes publiée, nous dit-on, avec l'accord du Gouvernement, mais dont le seul résultat est de nous montrer que ces deux années de retard coûteront 6 milliards de francs à la Régie.

Permettez-moi, à ce propos, de formuler quelques remarques.

La première a trait à la forme de cette décision. Celle-ci a été prise conformément aux termes de l'accord préalable que vous avez passé, monsieur le ministre, avec la Commission et commence par ces mots : « Compte tenu du changement du statut de Renault par une loi adoptée en mai 1990... »

Monsieur le ministre - je suis sûr de parler au nom de la quasi-totalité des membres de la Haute Assemblée ; voyez mon ambition - dites donc à ceux qui négocient en votre nom que le Parlement comporte deux chambres et que, tant que la procédure parlementaire n'est pas allée jusqu'à son terme, on ne peut pas dire, même dans un communiqué, que la loi a été adoptée ! Sinon, c'est avoir une bien piètre opinion de la représentation nationale ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'union centriste ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

J'en viens maintenant au fond de la décision communautaire. Permettez-moi simplement de faire référence à la décision - il y en eut une en effet - prise au mois de mars 1988. Il est vrai que toute décision de la Communauté, monsieur le ministre, me paraît contestable.

Comment ne pas s'étonner que, sur pareil sujet, la Commission de Bruxelles ait cru pouvoir à la fois exiger de réduire les capacités de production de certains Etats membres et en autoriser d'autres à subventionner l'implantation de constructeurs extérieurs à la Communauté sur leur territoire ? D'ailleurs, monsieur le ministre, nous ne devons pas être très éloignés l'un et l'autre sur le jugement à porter sur ces décisions.

Vous avez donc passé un accord avec la Commission. Or une précédente décision était intervenue en mars 1988, à la demande de votre prédécesseur et il est quand même bon de le rappeler parce qu'elle comportait deux points positifs pour la Régie Renault : non seulement les augmentations de capital de 1985 et de 1986, pour un montant de 8 milliards de francs, étaient considérées comme une décision ne heurtant pas le droit communautaire et la protection de la concurrence, mais aussi, et surtout, les 12 milliards de francs de dette dont nous reparlons depuis quelques semaines, pouvaient être pris en compte par l'Etat sans que, là non plus, les règles de la concurrence prévues par le Traité de Rome soient considérées comme non respectées.

Mais il y avait à cela deux conditions : il fallait d'abord que le statut de Renault fût changé avant la fin de 1988 ; il fallait ensuite que les opérations de restructuration industrielles fussent terminées avant la fin de 1990, je dis bien « avant la fin de 1990 ».

Or, monsieur le ministre, si vous avez pu, avec le Gouvernement français, quels qu'aient été ses négociateurs, dire à la Commission que, s'agissant des transformations industrielles, un effort considérable avait été accompli, la condition du statut ne pouvait pas être remplie.

En vérité, monsieur le ministre, à partir du printemps 1988, le Gouvernement n'a pas voulu saisir à bras-le-corps ce problème simple qui aurait consisté à permettre de valider la reprise des dettes de Renault, et ce pour la seule raison qu'il était empêtré dans le « ni-ni » présidentiel.

Mes chers collègues - j'insiste - le fait de ne pas avoir opéré, au moment opportun, le changement du statut de la Régie nationale des usines Renault coûte aujourd'hui 6 milliards de francs à celle-ci. Je trouve tout de même un peu exagéré que l'on nous ait présenté cela comme une victoire de la France sur Bruxelles... (*Murmures sur les travées communistes.*)

**Mme Paulette Fost.** C'est pas vrai !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** ... alors que l'acceptation d'un statut nouveau dans les délais voulus aurait mis fin à ces débats sur la prise en charge de cette dette par l'Etat.

Le Gouvernement ne l'a pas voulu ! Peut-être avait-il peur de son étroite majorité ?... Traiter simplement du problème du statut eût évité les récentes désillusions. Renault risque de s'affaiblir encore financièrement, quoi qu'on nous en ait dit.

Cela dit, comme le projet de loi de 1987, celui d'aujourd'hui se contente de transformer la Régie en société anonyme. Ce projet de loi, monsieur le ministre, est pour nous un pas important que nous sommes prêts, sans parti pris idéologique, à faire avec vous : la Régie Renault revient de si loin !

Mais ce n'est qu'un pas, en effet, un pas chichement mesuré et strictement ajusté à un projet d'accord industriel. Votre projet de loi, monsieur le ministre, est paternel.

Je ne souhaitais pas parler de l'accord industriel, car le rôle du Parlement n'est pas de ratifier un tel accord. Cela revient au chef d'entreprise et aux actionnaires, ou à l'actionnaire, dans ce cas précis. Vous le savez bien : votre expérience est grande en ce domaine.

Vous m'y forcez, néanmoins, si j'ose dire, par l'exposé des motifs de ce projet de loi. En effet, le Gouvernement ne voulant pas aborder franchement et directement la nécessaire évolution du statut de la Régie, il présente ce projet de loi comme étant la résultante d'un accord et non comme un choix nécessaire pour l'entreprise.

Permettez-moi de vous citer, monsieur le ministre. Vous disiez, en 1988, que « l'actuel statut tombera de lui-même le moment venu comme une feuille morte ». Voilà un mort bien vivant et une feuille morte qui, pour être ramassée, nécessite plutôt le recours au bulldozer qu'à la pelle. (*Sourires.*) Monsieur le ministre, convenez-en et essayons de faire un pas ensemble.

Cet accord est-il bien fondé ? Nous en connaissons, quoi que l'on puisse en dire ici ou là, les mérites : complémentarité Nord-Sud, équilibre entre les hauts de gamme et les petits ou moyens modèles, répartition possible des camions en fonction de leur tonnage. C'est, en outre, un accord passé entre deux entreprises qui sont, pour Volvo, en excellente situation et, pour Renault, en amélioration.

Du contenu de cet accord, puisqu'il sert, je le répète, de justificatif au projet de loi, j'en traite, mes chers collègues - en fonction des informations que j'ai pu obtenir - dans mon rapport écrit, déjà largement cité tout à l'heure.

A ce sujet, vous me permettez, monsieur le ministre, de vous remercier tout particulièrement parce que nous n'avions pas pu obtenir - M. le président de la commission des finances et moi-même l'avions vivement regretté - que l'un des hauts responsables de Volvo vienne devant la commission des finances.

Je tiens à rappeler à nos collègues que, m'en entretenant avec vous, vous avez, devant moi, pris contact avec M. le président-directeur général de Volvo pour qu'il accède à notre demande et que l'information du Parlement soit améliorée. Je tenais à vous en remercier publiquement.

Nous avons toujours considéré que les entreprises publiques étaient fortement handicapées par leur statut parce qu'elles ne pouvaient concrétiser de vraies alliances d'envergure par des échanges de participation.

Mes chers collègues, permettez-moi de vous rappeler à ce sujet que, lors de la discussion du projet de loi de finances rectificative de 1989, votre commission des finances, à l'article 42, s'était déjà posé le problème de la reprise des dettes de Renault, ces fameux 12 milliards de francs.

Je cite le rapport écrit de l'époque : « Votre commission considère que le changement de statut de Renault reste indispensable pour lui permettre de trouver sur les marchés les financements dont elle a besoin pour son développement et

de nouer en bonne et due forme les alliances internationales qui assureront son avenir. En ce qui nous concerne, nous sommes logiques. »

Vous me permettez de relever que l'accord Renault-Volvo, plus qu'une infraction à votre règle du « ni-ni », monsieur le ministre, en est en fait sa condamnation exemplaire. Oui, il faut passer de vraies alliances internationales pour développer nos activités industrielles.

Mais ce sujet, d'une certaine façon, n'est pas davantage à notre ordre du jour. En effet - j'insiste à nouveau - le Parlement n'a pas à être la chambre d'enregistrement des accords industriels passés par les entreprises, fussent-elles publiques. Nous pouvons certes en débattre au titre de la politique industrielle du Gouvernement, dans le cadre des questions orales ou des questions d'actualité, mais demander à la loi de ratifier de tels accords est une procédure inédite et, ajouterai-je, hors des pouvoirs constitutionnels du Parlement. Une telle démarche ne s'explique - cela n'a trompé personne - que parce que le Gouvernement opère un repli élastique devant les réalités économiques.

Volvo ne demande pas plus de 25 p. 100 du capital de Renault. Alors, vous demandez au Parlement d'autoriser la prise de participation de personnes françaises du secteur privé ou de personnes étrangères dans la limite de 25 p. 100 du capital. Volvo vous aurait demandé 30 p. 100, vous auriez mis 30 p. 100 dans la loi !

Mais si demain, monsieur le ministre, le projet d'accord Renault-Volvo échoue, par exemple, sur ce problème d'évaluation, reviendrez-vous devant le Parlement ? Ce n'est pas pure hypothèse d'école. En effet, la procédure même que vous avez adoptée pour régler ce problème d'évaluation - quand deux entreprises négocient sur le plan international, elles veulent savoir ce qu'elles achètent ou ce qu'elles vendent - est une procédure à « ressort » et j'y reviendrai tout à l'heure. Elle a consisté à utiliser la commission d'évaluation des entreprises publiques - qui est à votre disposition - pour lui demander d'intervenir *a posteriori* et non pas *a priori*, ce qui aurait - convenez-en - facilité tout de même la compréhension moyenne des choses.

Si je pose cette question, après avoir attiré votre attention, mes chers collègues, sur la récente décision de la Commission de Bruxelles, c'est qu'à partir du moment où cette décision « réintègre », si j'ose dire, 6 milliards de francs de dettes de plus dans la situation financière de Renault, est-on sûr que les éventuels partenaires de Renault vont se contenter d'accepter tout de go l'estimation prévisionnelle sur laquelle ils ont bâti leur accord ?

**M. Charles Lederman.** Eh bien voilà !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Est-on sûr que la commission d'évaluation des entreprises publiques ne sera pas éventuellement amenée à fixer un prix légèrement différent de celui qui a servi de base à l'accord ?

Tout cela mérite des explications et je ne doute pas d'ailleurs que vous nous les donnerez.

**M. Paul Souffrin.** Evidemment !

**M. Charles Lederman.** J'en doute !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Dès lors, la personne étrangère qui est mentionnée à l'article 3 de votre projet de loi, si Volvo mettait fin à cet accord, en fonction de différentes données comme celles que je viens d'évoquer, qui serait-elle ?

L'exposé des motifs du projet de loi dispose en effet : « Le projet de loi permet la concrétisation de l'accord avec Volvo en autorisant le transfert de 25 p. 100 du capital de Renault à cette dernière. » Mais, si cette situation évolue, viendrez-vous déposer un amendement pour modifier l'exposé des motifs du projet de loi ? Et si, dans deux ou trois ans, l'Etat a besoin de pouvoir disposer de 1 ou 2 p. 100 du capital de Renault en vue d'un nouvel accord industriel, voire d'une évolution de son accord avec Volvo, viendrez-vous le demander au Parlement ?

Or, vous savez, monsieur le ministre, par fonction, par expérience et par jugement, celui que vous avez vous-même porté sur les problèmes auxquels ont à faire face nos entreprises publiques, que, dans le secteur automobile, Renault aura besoin, avant cinq ans, d'améliorer ses fonds propres et peut-être de passer un autre accord industriel avec une autre

entreprise. Vous savez que ce sera nécessaire et vous souhaitez que nous votions un projet de loi qui, en vérité, ne réglerait rien pour l'avenir.

En réalité, vous nous dites en quelque sorte que ce projet de loi est pragmatique parce qu'il est de circonstance. Alors, peut-être, monsieur le ministre - d'autres que moi seraient mieux à même de répondre - les circonstances politiques ne vous autorisent-elles pas à aller plus loin ou du moins à reculer davantage ? Mais le pragmatisme de l'ancien chef d'entreprise que vous êtes ne me démentira pas : faire dépendre la vie des affaires des aléas de la navette parlementaire n'est vraiment pas de bonne méthode !

Aussi la commission s'est-elle gardée de se prononcer sur le bien-fondé de l'accord avec Volvo ; elle s'est contentée de noter un certain nombre d'éléments d'information. Tout en souhaitant être pleinement renseignée sur la teneur de l'accord et les positions des deux parties, elle n'a pas entendu examiner un projet de loi approuvant ou ratifiant cet accord. Elle a simplement voulu contribuer à l'élaboration d'un texte qui donne à la Régie Renault les moyens législatifs qui lui manquaient pour assurer son avenir, notamment en nouant d'indispensables alliances avec des partenaires industriels.

En effet, il s'agissait bien de donner à Renault les moyens de se développer. Ce faisant, et à partir de ce principe, la commission des finances, mes chers collègues, s'est aperçue que le cadre législatif existait et qu'il était parfaitement adapté.

D'abord, la loi du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public permet de régler la composition et le mode de désignation du conseil d'administration de la future société anonyme Renault.

Par ailleurs, les lois du 2 juillet et du 6 août 1986 autorisent le Gouvernement à céder, par décret, jusqu'à 49 p. 100 du capital de Renault, et soumettent cette cession à des procédures précises permettant de sauvegarder les intérêts patrimoniaux de l'Etat, de garantir la protection des intérêts nationaux, d'assurer la transparence des opérations de transfert et de favoriser l'actionnariat des salariés.

Ce dispositif, instauré en 1986 - la date fait peut-être peur à certains ! - vous l'appliquez quotidiennement pour les cessions de filiales des entreprises publiques. Dès lors que la Régie deviendra une société anonyme, vous pourrez l'appliquer également à la cession d'une part de son capital. Vous disposez de 49 p. 100 : le moins que l'on puisse dire, c'est que vous avez de la marge...

Le cadre juridique qui existe actuellement est complet et le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui apparaît, à maints égards, redonnant - nous aurons l'occasion d'en reparler au cours de la discussion - notamment sur les cessions de gré à gré et sur l'avis de la commission rendu public.

Par ailleurs, il présente un aspect lacunaire : je fais référence aux critères d'évaluation, auxquels j'ai fait allusion tout à l'heure.

En outre, votre projet de loi me paraît inutilement, voire dangereusement dérogatoire sur trois points.

D'abord, 25 p. 100 au lieu de 49 p. 100 si l'on applique la législation en vigueur : j'ai déjà évoqué ce point, que j'appellerai « l'infraction strictement ajustée ». Monsieur le ministre, appliquez la loi qui existe ! Le Gouvernement aurait-il peur de lui-même ? Exercez le pouvoir que la loi vous confère ! Les responsables de l'opposition ont tout à fait raison, à mon avis, de demander que le Gouvernement prenne des décisions, surtout quand la loi lui en donne les moyens, ce qui est le cas en la circonstance.

Deuxième dérogation : la limite de 20 p. 100 de détention du capital par des intérêts étrangers. Mes chers collègues, la commission des finances n'a pas considéré que la dérogation consistant à fixer cette limite à 25 p. 100 était souhaitable, compte tenu du contexte très solennel dans lequel la règle des 20 p. 100 a été adoptée. Vous vous souvenez, en effet, que le Conseil constitutionnel a tenu, avec solennité, à expliquer les raisons pour lesquelles il fallait protéger l'intérêt national.

Il est vrai que cette règle est contraignante, mais cette contrainte, monsieur le ministre, aurait pu être utilisée pour parvenir à un accord plus équilibré, car parfaitement symétrique. Je ne voudrais pas insister trop longuement sur cette thèse afin de ne pas abuser de la patience de mes collègues. Toutefois, je tiens à préciser que vous n'aviez pas besoin de

la loi et qu'une simple entente entre le président de la Régie Renault et vous-même suffisait. Vous n'aviez qu'à créer une société mère de Renault, un holding, et croiser celui-ci à 10 p. 100 avec la société mère de Volvo, ce qui n'empêchait absolument pas le croisement de 25 p. 100 de l'activité du secteur de l'automobile et de 45 p. 100 des activités du secteur des poids lourds. La situation était claire et vous vous donniez de la souplesse pour l'avenir.

Bien sûr, vous allez être tenté de me dire que l'accord est déjà conclu et qu'on ne peut pas revenir sur cette clause. Je répondrai par avance à votre argument : à quoi bon notre discussion ? En effet, cela voudrait dire que vous nous demandez d'approuver un accord industriel, ce qui est déjà étonnant, mais qu'en plus il nous est impossible d'en toucher une virgule...

Néanmoins, dès lors que le Gouvernement disposerait de la possibilité de céder jusqu'à 49 p. 100 du capital de Renault, dès lors que cette souplesse, par un système comme celui que je viens de résumer, lui permettrait de maintenir l'actionnariat salarié, nous pourrions envisager, avec les députés, d'introduire une dérogation à l'article 10 de la loi du 6 août 1986, si elle se révélait indispensable.

En vérité, monsieur le ministre, après ce que je viens de condamner dans mon rapport sur la situation des entreprises publiques - c'est l'ère des subterfuges qui caractérise l'évolution des modes de financement de ces entreprises - avec Renault, vous entrez dans le temps du « sur mesure ».

Ce projet de loi aurait dû constituer l'occasion du retour de la Régie dans le droit commun des entreprises publiques, de sorte que le Parlement, demain, n'ait pas à ouvrir à nouveau le dossier Renault au motif que la Régie et ses excellents dirigeants souhaiteraient ajouter un codicille à des accords industriels. Cette question, d'ailleurs, n'est pas purement théorique puisque, pour reprendre l'expression courante, « en matière automobile, tout le monde discute avec tout le monde ». Le propos est de vous, comme il est du président de Volvo et de l'ensemble des présidents des sociétés automobiles du monde.

Oui, monsieur le ministre, dans cette affaire, on n'a que trop tardé et cette décision des Communautés, que j'ai rappelée tout à l'heure, nous a montré quel était le coût du retard. Aussi, à partir du moment où nous discutons du changement du statut de Renault, je vous en supplie, ne nous préparez pas de nouveaux retards en légiférant étroitement, petitement, et sans appréhension suffisante de l'avenir.

Après avoir imposé à l'entreprise Renault des charges à l'évidence difficiles à surmonter, ne lui imposons pas aujourd'hui ce diktat obsolète du « ni-ni ». Je me demande, d'ailleurs, si, du « ni-ni », nous ne sommes pas en train de passer à la loi du « rien-rien ». En effet, rien ne permet d'affirmer que ce projet prépare la privatisation de la Régie, mais rien ne permet de considérer que ce statut en fait une entreprise comme les autres.

C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission, soucieuse de préserver au mieux les intérêts de l'Etat et des salariés de Renault, ainsi que ceux de l'entreprise elle-même, vous propose d'apporter au texte plusieurs modifications.

D'abord, il convient de banaliser le statut de la nouvelle société Renault dans le cadre des droits existants. Cela doit permettre, en respectant l'appartenance de Renault au secteur public, à la fois de clarifier le dispositif du projet, de garantir les intérêts de l'Etat et d'ouvrir à Renault, sous le contrôle de l'Etat, la possibilité de poursuivre son expansion sans qu'il soit besoin de revenir devant le Parlement à chaque nouvelle initiative industrielle de la société.

Ensuite, en modifiant le texte de l'article 2 du projet de loi, la Régie Renault serait dotée d'un conseil d'administration composé selon les modalités en vigueur pour l'ensemble des entreprises publiques, par référence à la loi de juillet 1983 sur la démocratisation du secteur public. Personnellement, je ne refuse pas son application.

Surtout, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, de supprimer l'article 3 du projet, la loi d'août 1986 s'appliquant alors pleinement à la prise de participation de Volvo au capital de Renault, garantissant ainsi la valeur du patrimoine de l'Etat et la préservation des intérêts nationaux.

Avec la création d'un holding Renault, l'application du droit commun offrirait à l'Etat la possibilité d'ouvrir plus largement, dans l'avenir - si nécessaire - le capital de cette entreprise.

Ce mécanisme, tout en respectant entièrement les intérêts de l'Etat, dans la mesure où l'ouverture du capital du holding Renault pourrait ne pas dépasser le seuil théorique de création d'une minorité de blocage - cela ne dépendrait que de vous - présenterait le mérite essentiel, à nos yeux, de ne pas supprimer l'actionnariat des salariés de la Régie - vous, vous nous proposez de le faire disparaître - alors que sa création en 1970, à l'initiative du président Georges Pompidou, avait constitué une première expérience de participation à grande échelle à laquelle nous sommes très attachés. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'union centriste et de l'U.R.E.I.)*

La suppression de l'article 5 du projet de loi - nous vous la proposerons, mes chers collègues - sous réserve d'une modification de l'article 1<sup>er</sup>, répondrait à l'impératif que représente le maintien de cet actionnariat.

Les salariés actuellement possesseurs d'actions détendraient ainsi, dès la transformation de la Régie en société anonyme, la même proportion du capital de Renault, soit 0,98 p. 100, auquel s'ajouteraient, en application des textes, 10 p. 100 de la prise de participation de Volvo au capital de l'entreprise, c'est-à-dire 1 p. 100, dès lors que l'on croise au niveau des holdings, en attendant toute ouverture supplémentaire du capital de la Régie dont celle-ci - je tiens à l'affirmer - aura à l'évidence besoin, et que l'Etat, d'ailleurs, pourrait entreprendre, dans les limites et selon les modalités fixées par la loi de juillet 1986.

Monsieur le ministre, si le projet de loi se prétend pragmatique parce qu'il est de circonstance, la commission des finances du Sénat persiste à penser que la vie des entreprises, fussent-elles publiques, ne doit pas dépendre des aléas de la navette parlementaire. Les modifications qu'elle propose permettent de lever cette hypothèque au développement de Renault.

Ainsi, mes chers collègues, le dispositif que nous vous présentons est simple et cohérent : il vous donne les moyens d'approuver les grandes lignes de l'accord Renault-Volvo, il confère une souplesse supplémentaire et ménage les droits des salariés. Ainsi amendé, la commission des finances vous demandera de voter le projet de loi.

Finalement, monsieur le ministre, un article de loi suffisait - l'article 1<sup>er</sup> - complété par notre amendement relatif aux droits des salariés.

De nombreuses journées de travail ont été consacrées à la préparation de ce débat et la commission des finances du Sénat a procédé à de très nombreuses auditions, à la différence de ce qui s'est passé à l'Assemblée nationale ; M. Poncelet et moi-même y tenions. C'est ainsi que nous vous avons entendu, monsieur le ministre, mais aussi que nous avons reçu les présidents des deux sociétés concernées, ainsi que l'ensemble des organisations syndicales.

Tout au long de ces journées de travail, il m'est arrivé de faire un rêve que je vais vous relater et qui consiste, en quelque sorte, à faire mentir Swift. Celui-ci se demandait, monsieur le ministre : « Comment peut-on envisager que les hommes acceptent des avis quand ils n'acceptent même pas des avertissements ? » Des avertissements nationaux et communautaires concernant des entreprises publiques telles que la Régie Renault, vous en avez reçu ! Aussi, aidez-nous à faire mentir Swift, car il a pu se tromper, et, faute d'avoir pu empêcher M. Brittan de nous battre à Bruxelles, démentons Swift à Paris ! *(Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.)*

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

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Permettez-moi tout d'abord, monsieur le président, de vous remercier d'avoir, avec toute l'autorité qui s'attache à votre personne et à vos fonctions, souligné les enjeux de la discussion qui s'engage. Il est vrai que Renault a décidé de conclure une grande alliance européenne avec Volvo et le Parlement a la responsabilité de lui en donner ou non les moyens juridiques.

Je voudrais dès maintenant saluer la qualité des travaux du Sénat - j'ai pu la constater lors de mon audition devant la commission des finances - et remercier tout particulièrement M. le rapporteur général.

La Haute Assemblée le sait, j'ai souhaité que nos contacts soient les plus fructueux possible et que son information soit la plus complète. Je pense que nous y sommes parvenus.

C'est ainsi que votre commission des finances a pu auditionner - vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur général - les personnalités les plus intéressées par le débat, en particulier le président-directeur général de Volvo-France, puisque M. Gyllenhammar, président du groupe Volvo, ne pouvait se trouver à Paris à ce moment-là.

Pourquoi la Régie Renault avait-elle besoin de cet accord ? Pourquoi a-t-elle choisi Volvo ? Pourquoi fallait-il que les deux groupes échangeassent des participations ? Quel sont les risques et les chances de cette alliance ? Telles sont les questions essentielles que je voudrais rapidement poser.

Renault a effectué, ces dernières années, un redressement spectaculaire. Elle le doit à l'effort tenace de ses salariés et de ses dirigeants, qui méritent tous notre reconnaissance, et je tenais à les saluer. C'est un point sur lequel, je crois, nous sommes tous d'accord.

Vous connaissez l'évolution de Renault. De 1984 à 1986, la Régie a enregistré 29 milliards de francs de pertes accumulées. De 1987 à 1989, elle a réalisé 21 milliards de francs de bénéfices, dont 9 milliards de francs pour l'année dernière.

**Mme Marie-Claude Beaudou.** C'est pourquoi on licencie les travailleurs.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** La production augmente. Pour la première fois, en 1989, Renault a dépassé le cap des 2 millions de véhicules. Pour la première fois, Renault a redressé sa part de marché en Europe. J'ai entendu parler tout à l'heure de casse de l'industrie automobile française. C'est Renault qui répond à ma place.

Pourquoi a-t-on décidé de conclure une alliance ? Tout simplement parce qu'il n'y a pas dans le monde qui se crée sous nos yeux de place pour les entreprises isolées. C'est une vérité qui n'est pas particulière à l'industrie automobile.

Les constructeurs ne s'y sont pas trompés et ont multiplié les regroupements.

Volkswagen rachète Audi et Seat.

Fiat détient Lancia, Alfa-Romeo, Autobianchi.

Ford vient d'acquérir Jaguar.

General Motors a pris le contrôle de Saab.

Honda entre au capital de Rover.

Comment ne pas être impressionné par cette liste ? Tous les continents sont concernés. Pourquoi notre pays ne le serait-il pas ?

Les dirigeants de Renault, après des études et des négociations prolongées, ont choisi Volvo. Pourquoi ?

Volvo n'est pas le plus grand des constructeurs automobiles européens. Il est un poids moyen, si je puis dire, si on le compare à Renault et si l'on s'en tient au nombre de véhicules construits : 400 000 contre 2 millions. Mais ce groupe présente trois points forts complémentaires de ceux de Renault.

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

Volvo apporte à Renault une position évidemment prépondérante sur les marchés de l'Europe du Nord et significative sur le marché des Etats-Unis, où il vend le quart de ses voitures, 100 000 sur 400 000.

Volvo apporte dans cette alliance la puissance de ses poids lourds, presque équivalents en nombre à ceux de R.V.I. Il est également fort d'une tradition exceptionnelle et continue de recherche et d'investissement.

Volvo était donc un partenaire idéal pour Renault, qui n'était pas le seul prétendant. Il est, à mon avis, plutôt honorable que ce soit notre société nationale qui ait été préférée.

Si vous permettez cette alliance, les deux constructeurs vont échanger des prises de participation, coordonner leurs politiques de recherche, d'investissement et d'achat et, tout en conservant leurs marques et leurs réseaux, harmoniser leur politique commerciale, c'est-à-dire mettre en *pool* l'essentiel de leurs stratégies.

Le groupe ainsi constitué sera l'un des plus importants d'Europe : il deviendra le numéro un européen du véhicule, le numéro quatre en voitures particulières en Europe, devant General Motors et Ford, et le numéro un mondial en poids lourds avec un quart du marché européen et un quart du

marché d'Amérique du Nord. Comment pourrait-on parler, devant ces chiffres, d'affaiblissement de la position de Renault ?

**M. Paul Souffrin.** Et l'emploi ?

**Mme Marie-Claude Beaudou.** Et Billancourt ?

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Voilà donc présentés les raisons fondamentales et les atouts de cette alliance. Cet exposé ne serait pas complet s'il ne répondait à quelques grandes questions qu'ont mises en lumière les contacts préparatoires avec votre commission et que vous avez posées, fort légitimement, monsieur le rapporteur général. Quelles sont ces interrogations ?

Cet accord est-il vraiment une bonne réponse à la concurrence japonaise ? Quand on parle d'automobiles, le Japon vient nécessairement à l'esprit.

Cet accord n'est-il pas un mauvais coup pour la France, c'est-à-dire pour l'emploi,...

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Si !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... pour les sous-traitants et pour les coopérations nationales avec Peugeot ?

J'évoquerai, d'abord, la concurrence japonaise.

La bataille automobile avec les Japonais n'est pas juridique. C'est une querelle de la compétitivité. Dans cette bataille, la victoire, je l'ai déjà dit, appartient aux gros bataillons, c'est-à-dire à ceux qui sont capables de mobiliser non pas les défenses juridiques, car elles ne tiennent jamais très longtemps, mais les efforts de recherche et d'investissements nécessaires pour produire de nouveaux modèles au même rythme que les Japonais, des modèles aussi fiables, aussi attrayants, aussi innovateurs.

Nous savons bien qu'il faut protéger nos frontières et nous les protégerons le temps qu'il faudra. Nous savons aussi qu'il n'est pas de protection indéfinie.

L'industrie japonaise n'est pas imbattable.

Voyez Aérospatiale, Air liquide, la Cogema, nos groupes pétroliers et chimiques qui se battent et qui le font bien.

Voyez également d'autres groupes industriels étrangers, I.B.M. et Mercedes, qui ont pris pied au Japon.

Il faut nous mettre en situation de nous battre contre les Japonais et, le cas échéant, de les battre.

Pour cela, il faut en prendre les moyens et le moyen principal est le regroupement des forces européennes.

L'alliance Renault-Volvo est un cas d'école dans la mesure où elle permettra de partager les coûts de recherche, d'investissements et de composants et d'améliorer considérablement la compétitivité de chacun des deux alliés.

J'évoquerai, ensuite, le dossier Volvo-Mitsubishi.

Je souhaite ici réaffirmer le plus clairement et le plus fermement possible mes déclarations sur ce prétendu accord Volvo-Mitsubishi, et sur ce rôle de « cheval de Troie », si je puis dire, des Japonais que l'on ferait jouer à Volvo ou à Renault.

Il n'y a pas d'accord Volvo-Mitsubishi. Il n'y en aura pas sans l'agrément de Renault.

**M. Robert Vizet.** Donc, il peut y en avoir.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Il y a eu, en revanche, des discussions entre Volvo et Mitsubishi, avant que l'alliance avec Renault ne soit arrêtée. Ces discussions n'avaient rien de stratégique, mais portaient sur la production d'un nombre limité de véhicules dont les composants japonais ne dépasseraient pas 20 p. 100 de la valeur.

Si ces conversations se poursuivent, Renault y sera associé. Si elles aboutissent, ce ne sera qu'avec l'accord et, éventuellement, la participation de Renault. Sur le fond, ainsi que M. le rapporteur général l'a dit, dans tous les secteurs industriels, nous assistons à la multiplication d'accords spécifiques de coopération technologique. Refuser ce phénomène serait obérer, pour l'avenir, notre potentiel technologique.

L'important n'est pas de dresser des digues de sable devant cette composante essentielle de l'industrie de demain, mais il est de veiller à ce que, dans ces coopérations, notre capacité technologique soit bien valorisée. C'est notre industrie qui est ici en jeu.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Vous la mettez en cause !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** C'est notre souveraineté nationale qui est en jeu.

Les termes de l'accord Renault-Volvo sont très clairs : l'alliance n'interdit pas de passer des accords avec d'autres constructeurs, mais leur conclusion suppose l'agrément des deux parties.

Ces accords sont monnaie courante dans le monde automobile, où tout le monde discute avec tout le monde.

Faut-il rappeler les accords Renault-Peugeot sur les véhicules propres, à propos desquels personne n'a rien à redire ?

**Mme Paulette Fost.** Où se trouvent les salariés, s'agissant des deux parties ?

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Faut-il rappeler aussi les accords Renault-Daf pour la production de véhicules utilitaires, Renault-Chrysler pour celle de 4 x 4 et Renault-Toyota en Colombie ?

Faut-il également rappeler que, depuis cette fameuse dépêche sur Volvo-Mitsubishi, tombée par un troublement hasard, le jour même où débutait la discussion de ce projet de loi à l'Assemblée nationale - quelle aubaine ! - ...

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** C'est sûr !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** ... des rumeurs ont annoncé, en un petit mois, pas moins de trois nouveaux accords de Mitsubishi avec Fiat, Chrysler et Mercedes. Tout cela banalise ce type de rumeurs.

En conclusion, je réaffirme qu'il n'y aura pas d'accord de Volvo avec un quelconque constructeur qui puisse aller contre les intérêts de la France, de Renault et de ses salariés.

**M. Robert Vizet.** On voit ce que cela donne !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je parlerai, à présent, de l'emploi.

Puisque j'évoque les salariés, je veux indiquer tout aussi clairement que l'alliance Renault-Volvo n'aura pas de conséquence négative sur l'emploi. Il s'agit non pas de la fusion-rationalisation de deux entreprises concurrentes, mais de l'association de deux entreprises complémentaires.

Les entreprises conservent leur identité et leur marque. Les réseaux de distribution et les équipes de recherche resteront indépendants. Chaque entreprise continuera à assurer l'assemblage de ses véhicules : il n'y aura pas de fusion.

Renault et Volvo sont complémentaires par leurs marchés et leurs produits.

Je pense même que l'alliance devrait être plutôt favorable à la France. Il n'est qu'à voir la volonté des industriels suédois et scandinaves de s'implanter et d'investir en France. Il ne se passe pas de semaine, sans que nous ne recevions des demandes d'investissements ou d'informations de la part d'industriels scandinaves.

D'autres coopérations internationales récentes ont déjà été favorables à la France. Celle-ci le sera !

Quant aux sous-traitants de Renault, je n'ai pas de craintes, comme le révèle une analyse très objective de la situation.

Il est clair que l'un des intérêts de l'accord est de pouvoir coordonner les politiques d'achats en matières de composants, qui représentent, aujourd'hui, 55 p. 100 de la valeur d'une voiture, de 65 p. 100 à 70 p. 100 de celle d'un camion. Cette coordination ne pourra avoir des effets bénéfiques sur les fournisseurs français de Renault.

Ils sont, en effet, très compétitifs et ont déjà largement acquis une envergure internationale : Michelin, Valéo, Epéda-Bertrand-Faure, Labinal, pour ne citer que les plus connus !

A l'inverse - il faut bien le dire sans esprit cocardier, c'est une question de dimension entre les pays - le tissu des équipementiers suédois est relativement pauvre - la Suède est un grand pays du point de vue de son industrie, mais non du point de vue tant de sa population que de son territoire - et n'a pas un même degré d'envergure internationale.

Des chiffres le montrent : les fournisseurs de Volvo sont à 75 p. 100 extérieurs à la Suède, tandis que Renault n'importe que 15 p. 100 de ses fournitures. Pourquoi ces proportions seraient-elles changées, ou même pourquoi ne le seraient-elles pas dans le bon sens ?

Dans ces conditions, l'accord Renault-Volvo représente une excellente opportunité commerciale pour nos équipementiers, qui sauront en tirer parti, et pour accroître leurs fournitures au constructeur suédois.

A plus long terme, la coordination des politiques d'achats permettra aux fournisseurs français de bâtir leur politique de développement sur des séries plus longues, donc d'amortir plus vite les coûts de recherche et développement et, en définitive, d'être plus compétitifs.

J'évoquerai, ensuite, les coopérations nationales.

Cette alliance, m'a-t-on dit, ne sacrifie-t-elle pas d'autres coopérations nationales ? La seule à laquelle on doit nécessairement penser est une alliance entre Renault et Peugeot-Citroën. Depuis deux ans que j'occupe mes fonctions, aucun signe n'est venu ni du côté de P.S.A., ni du côté de Renault. Après tout, je le comprends parfaitement.

Quel sens donner à une alliance franco-française entre deux groupes assez semblables, ne serait-ce que parce qu'ils sont prédominants sur leur propre marché et plus fragiles sur celui des autres. La consanguinité en matière industrielle génère très rarement de beaux enfants.

Cela n'empêchera pas Renault et Peugeot de continuer à coopérer. Rien n'est remis en cause par l'accord Renault-Volvo.

Pour conclure sur cette question des motivations et des atouts de l'alliance, je voudrais souligner que celle-ci contribue à renforcer et non à affaiblir les moyens de cette entreprise publique.

L'un des moyens de renforcer notre secteur industriel consiste à passer des alliances comme celles-ci. Les entreprises en concluent d'ailleurs sur leur propre initiative. Cela ne se fait pas sans bouleversement des habitudes. Il faut aider à ce que cela se fasse.

Tel est le seul objet du projet de loi qui vous est soumis et dont je voudrais maintenant vous présenter - mais très rapidement, parce que ma tâche a été considérablement allégée par l'exposé de M. le rapporteur général - les aspects juridiques et financiers.

Nous avons voulu que le texte soit simple et bref et qu'il comporte les clauses nécessaires et suffisantes pour que l'accord industriel soit possible. Ma règle, celle du Gouvernement dans ce domaine, c'est tout simplement le pragmatisme. Comment nous le reprocher lorsqu'il s'agit d'un sujet industriel ?

Que faisons-nous ?

Renault avait bien un capital, mais, par une anomalie tout à fait étrange dans notre droit, n'avait pas d'actions avec droit de vote. Ce projet de loi en prévoit la création, pour que Volvo, dans les limites de 25 p. 100, puisse entrer dans le capital.

Il s'agit là d'une disposition essentielle du projet de loi, qui repose sur un triptyque : permettre l'accord avec Volvo, garantir les intérêts de Renault et préserver les droits des salariés.

J'ai suffisamment parlé de l'accord industriel avec Volvo ; je développerai maintenant ces deux derniers points.

Les garanties pour Renault sont surabondantes, mais sans doute le fallait-il.

Tout d'abord, les intérêts de Renault ont été garantis.

La valorisation des actions ne pourra pas être inférieure au prix fixé par la commission d'évaluation des entreprises publiques. Je n'ai vraiment pas d'inquiétude sur ce point car les évaluations prévisionnelles de Renault et Volvo ont été arrêtées sur la base de travaux très sérieux. Je crois d'ailleurs que Renault a bien défendu ses intérêts, sa valorisation représentant un très bon prix. C'est d'autant plus important que la prise de participation de Volvo se fera par augmentation de capital, les fonds déboursés par Volvo renforçant les fonds propres de Renault.

Ensuite, la solidité de l'accord est garantie.

Le projet de loi stipule que toute cession des actions de Renault détenues par Volvo devra être agréée. Ce dispositif est complété par un protocole passé entre Renault et Volvo, aux termes duquel Volvo ne pourra céder sa participation pendant dix ans et attribuera un droit de première offre à Renault.

Ce protocole couvre bien d'autres cas, tous les cas imaginables. Ainsi, le rachat de Volvo par un constructeur automobile ou la cession par Volvo de ses filiales automobiles don-

ment à Renault le droit soit de rompre tout lien avec Volvo soit de reprendre le contrôle intégral des activités automobiles de Volvo.

Renault est donc parfaitement sûr de son terrain.

Mais permettez-moi de compléter l'énumération de ces verrous juridiques par une vérité que je déduis de mon expérience : on ne revient pas sur un accord industriel aussi profond et l'on ne partage pas des secrets aussi essentiels avec un partenaire provisoire. L'échange d'actions qui vous est proposé est précisément destiné à rendre extrêmement improbable, si ce n'est impossible, un tel divorce.

Mais, m'avez-vous dit, vos garanties font du projet de loi un texte précaire et restrictif.

Non ! ce texte n'est pas précaire, parce que l'ouverture du capital sera pérenne.

Volvo ne vient aujourd'hui ni pour sortir demain, ni pour contracter, avec un autre, un ménage à trois. Ce que vous avez à approuver, c'est une alliance stratégique, une alliance comme deux grands industriels peuvent en contracter.

Il s'agit, bien sûr - il en est toujours ainsi au début - d'un équilibre fragile, dont la stabilité et les fruits ne viennent qu'avec le temps. Mais ni Renault ni Volvo - je puis l'affirmer - ne souhaitent compromettre cette tâche ambitieuse par l'entrée d'un tiers. Ils n'en ont ni l'envie ni le besoin. D'ailleurs, qui serait ce tiers ?

Ce texte n'est pas restrictif non plus. Il est nécessaire à la réalisation de l'accord et il est suffisant pour que Renault puisse satisfaire ses besoins de financement par appel au marché financier. Il s'agit, vous le savez, d'un problème crucial pour toutes les grandes entreprises industrielles, y compris les entreprises nationales.

L'émission de certificats d'investissement dans les conditions de droit commun pour les entreprises publiques - il s'agit d'une réelle nouveauté - permettra dans l'avenir à Renault de recourir à des financements externes, à hauteur de ses besoins.

Renault ne s'affaiblira pas. La Régie a tous les moyens de se renforcer, y compris financièrement. Le projet de loi qui vous est proposé lui en donne la possibilité.

Volvo et l'Etat peuvent, par ailleurs, exercer librement leur devoir d'actionnaire, en procédant à des augmentations de capital.

A cet égard, la récente décision de la Commission de Bruxelles sur le contentieux de 12 milliards de francs reconnaît intégralement les droits fondamentaux de l'Etat actionnaire.

Il est tout à fait clair qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991 l'Etat et Volvo retrouveront toute liberté pour reconstituer, s'ils le souhaitent et quand ils le souhaiteront, les fonds propres de Renault. Du reste, à partir du moment où Renault est enfin une société comme les autres - là je fais moins allusion à son statut qu'à ses bénéfices - la Commission de Bruxelles n'a plus rien à dire, n'a plus rien à voir dans les relations entre l'Etat français et sa filiale industrielle.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Si l'Etat le fait !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Personne ne souhaite ni que Volvo devienne le principal actionnaire de Renault, ce qui serait le cas si Renault était privatisé, ni que Renault fasse l'objet d'une O.P.A.

Après tout, dans ce monde où tout se vend, peut-être Volvo lui-même ou la Suède ne sont-ils pas fâchés d'avoir la République française elle-même comme garante de la stabilité de l'alliance.

J'en viens aux droits des salariés. Je ne retiendrai pas trop longtemps votre attention sur ce sujet car ce projet de loi, de même que l'alliance avec Volvo, n'entraîne aucune conséquence dans ce domaine.

Une alliance entre deux sociétés n'a du reste jamais eu la moindre conséquence juridique sur les droits des salariés de l'une ou de l'autre des entreprises et ceux-ci ne sont évidemment pas modifiés par le changement de statut.

Tous les droits des salariés sont préservés et l'alliance est sans effet - est-il besoin de le mentionner ? - sur leur contrat de travail, leurs droits sociaux et leur participation au conseil d'administration de Renault et de R.V.I. où ils conservent

tous leurs représentants, conformément à la loi de démocratisation du secteur public, qui continue à s'appliquer intégralement.

Puisque nous parlons de politique sociale, j'ajoute que la réussite de Volvo est fondée sur le culte de deux traditions bien suédoises - je le dis d'autant plus volontiers que séjourne aujourd'hui à Paris une délégation d'industriels suédois - à savoir l'efficacité technique et l'harmonie sociale.

Ces affinités culturelles et la force du modèle Volvo ont été naturellement des éléments clefs de cet accord.

Le projet de loi n'est pas simplement protecteur pour les salariés, il leur donne des avantages nouveaux. Ainsi, les membres du personnel qui détenaient ces pseudo-actions sans droit de vote ont la possibilité de les échanger contre de vrais certificats d'investissement.

**M. Robert Vizet et Mme Paulette Fost.** Apparemment, ils n'ont pas compris cela !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Au passage, les salariés voient leur patrimoine tripler du fait de la valorisation de Renault par Volvo.

Plus tard, le personnel pourra acquérir d'autres certificats d'investissement, au même titre que les apporteurs de capitaux extérieurs, et les céder librement sur un marché non plus restreint comme aujourd'hui, mais ouvert.

Le projet de loi organise donc un accès nouveau et permanent du personnel au capital de Renault. Ainsi, pourra se constituer, avec le temps, à la mesure des moyens et des souhaits des salariés, une participation significative du personnel au capital.

Du reste, Renault a déjà apporté, dans le domaine connexe de l'intéressement, la démonstration de son dynamisme. Les sommes distribuées à ce titre sont passées, de 1988 à 1990, de 200 millions de francs à 450 millions de francs. Et Renault vient de proposer, à l'occasion du renouvellement de l'accord d'intéressement, de rendre le système encore plus avantageux pour les salariés.

Voilà ce qu'il fallait changer et que nous avons changé.

Après avoir exposé les aspects juridiques de cet accord, je tiens à répondre à quelques interrogations. Est-ce bien au Parlement de ratifier un accord industriel ? N'est-il pas, en fait, mis devant le fait accompli ? Dispose-t-il bien de toutes les informations qui lui permettent de se prononcer ?

Ces thèmes seront probablement repris au cours de la discussion. Sans anticiper sur la suite du débat, j'y répondrai tout de même en quelques mots.

Les négociations entre Renault et Volvo, je l'ai dit, ont été longues et incertaines, mais elles ont été réussies.

Le calendrier de nos travaux était dès lors imposé par la chronologie juridique des événements. L'assemblée générale des actionnaires de Volvo, réunie le 25 avril 1990 à Göteborg, a ratifié cet accord et approuvé, pour ce qui la concerne, les modifications de statuts correspondantes. L'actionnaire français doit à son tour, dans des formes bien entendu différentes, se prononcer.

Notre histoire nationale - en ce qui concerne Renault, nous n'avons certainement pas à nous cacher qu'elle fut glorieuse - fait que Renault est une entreprise publique, dont le statut est vieux de quarante-cinq ans, et que seule la loi peut rajeunir ce texte pour permettre cette alliance.

Il appartient donc au Parlement français d'exprimer, sans détours et sans *a priori*, un jugement sur cette alliance internationale formulée en termes de déclaration d'intention et de prendre ou non les dispositions législatives qui la rendront possible.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce débat sera très suivi en France et en Suède. Il aura d'ailleurs un retentissement exceptionnel, puisque le hasard du calendrier veut qu'il se déroule précisément au moment où la France accueille le souverain de Suède à la tête d'une délégation d'industriels. C'est peut-être un hasard ; permettez-moi d'y voir un symbole heureux.

La plupart d'entre vous souhaitent, comme moi, que Renault dispose du maximum d'atouts pour s'adapter rapidement aux bouleversements qui affectent l'industrie automobile mondiale.

A la lecture du rapport de grande qualité de M. Chinaud, j'ai compris que Renault devrait être une entreprise comme les autres.

Comme homme d'industrie, sachez que je suis très attentif à vos préoccupations et à vos propositions. Comme homme d'industrie, avec pragmatisme et du fait de mon expérience, je sais aussi que les plus beaux projets ne valent que par leur exécution.

Je vous propose aujourd'hui, au nom du Gouvernement, de soutenir une étape décisive dans le développement de Renault.

Vous savez, compte tenu des responsabilités que j'ai exercées, à quel point et plus que tout autre, je suis attaché à la réussite de nos entreprises et aux moyens qui leur sont donnés pour atteindre leurs objectifs dans un environnement de plus en plus difficile.

Je voudrais vous faire comprendre que notre engagement, notre soutien ne doit pas être chiche face à un texte qui n'est ni précaire ni de circonstance.

Ce texte, par l'histoire qui l'accompagne et par les dispositions qu'il contient, engage, de manière que je crois irréversible, Renault dans une voie nouvelle et modifie ainsi, plus qu'il n'y paraît, le paysage industriel français et nos mentalités.

Mesdames, messieurs les sénateurs, au-delà d'un texte, je vous demande de soutenir une méthode que je crois difficile certes, mais aussi efficace pour arrimer solidement notre industrie à l'Europe. C'est là tout le sens de mon action et de mon engagement au sein du Gouvernement. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E., de l'union centriste et de l'U.R.E.I.*)

### Exception d'irrecevabilité

**M. le président.** Mme Luc, MM. Leyzour, Lederman et Pagès, Mmes Fraysse-Cazalis et Fost, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté ont déposé une motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Cette motion a été distribuée sous le numéro 1.

Elle est ainsi rédigée :

« En application de l'article 44, alinéa 2, du règlement, le Sénat déclare irrecevable le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. »

Je rappelle qu'en application du dernier alinéa de l'article 44 du règlement ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, un orateur d'opinion contraire, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. Lederman, auteur de la motion.

**M. Charles Lederman.** Voilà quelques jours, monsieur le ministre, vous invitiez le Parlement à débattre en insistant sur le fait que « Renault a décidé de s'engager dans l'aventure européenne » et qu'« il nous appartient de lui ouvrir la voie ».

Malgré ce que vous venez de dire - j'y reviendrai dans un instant - on peut légitimement se demander si vous n'ouvrez pas plutôt la voie aux Japonais, car l'expérience de British Leyland montre ce qu'il faut penser de votre tentative de démonstration !

A l'instant, vous essayiez de rassurer en disant : aucun accord n'est intervenu entre Volvo et Mitsubishi. Mais, une seconde plus tard, vous avez dit qu'un accord, s'il ne doit se faire qu'avec l'autorisation de Renault, pourra quand même intervenir. Cela laisse incontestablement la porte ouverte à un accord avec les Japonais.

Mais pourquoi, monsieur le ministre - j'y reviens ! - ne nous communiquez-vous pas la lettre d'intention ?

**Mmes Marie-Claude Beaudeau et Danièle Bidard-Reydet.** Mais oui !

**M. Charles Lederman.** Pourquoi vous contentez-vous de la commenter ? Croyez-vous que nous ne sommes pas ici en mesure de comprendre par nous-mêmes le contenu de cette lettre d'intention ?

En vérité, une question se pose à ce sujet : qu'avez-vous à cacher en maintenant l'attitude que vous avez depuis le début de la discussion du projet de loi ? Qu'avez-vous à cacher, monsieur le ministre, alors que la presse suédoise, par

exemple, vient de se faire écho des propos du P.-D.G. de Volvo, qui affirme, ni plus ni moins, que Renault véhicules industriels passera entièrement sous la coupe de son groupe ?

Mon amie Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis démontrera, en développant la question préalable, que nous opposons aussi à votre projet de loi, monsieur le ministre, le fait que celui-ci ne constitue, en réalité, qu'un cheval de Troie pour le compte des géants japonais de l'automobile. Je lui laisserai ce soin, bien évidemment, dans la seule mesure où le Sénat ne voterait pas la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité, que j'ai l'honneur de soutenir au nom de mon groupe...

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** C'est un risque ! (*Sourires.*)

**M. Charles Lederman.** C'est effectivement un risque à courir. Mais par qui ? Nous le verrons ! J'avoue d'ailleurs, monsieur le rapporteur général, ne plus très bien savoir - permettez-moi de vous le dire - si votre pensée correspond à votre rapport écrit ou aux propos que vous avez tenus à cette tribune ; mais cela aussi, c'est un risque !

En ce qui concerne l'exception d'irrecevabilité, je pense que, malgré le risque couru, mes chers collègues, si vous voulez bien m'écouter pendant le temps de parole auquel j'ai droit, vous voterez cette motion.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Cela, c'est un pari ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. Charles Lederman.** Si nous sommes toujours prêts au débat de fond - vous le savez, monsieur le ministre - en revanche, nous considérons votre projet de loi non seulement comme particulièrement nocif pour la Régie nationale des usines Renault et pour la production automobile française, mais aussi comme constitutionnellement irrecevable.

Je traiterai en premier lieu de la procédure législative, puis j'aborderai les questions constitutionnelles de fond.

M. Chinaud, rapporteur général, estime lui-même, comme il vient de le rappeler, que nous discutons aujourd'hui d'un projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault.

S'il avait été réellement question, dans ce projet de loi, d'organiser les moyens d'une coopération véritable, que ce soit avec Volvo ou avec le groupe P.S.A., pour pouvoir défendre et développer nos atouts au plan international en recherchant des débouchés et des coopérations fructueux, nous vous aurions écouté avec intérêt, monsieur le ministre, et avec un intérêt encore plus grand, monsieur le rapporteur général.

J'ai indiqué tout à l'heure à M. le rapporteur général que son rapport était, à mon avis, important. Quant à son intervention, elle m'a paru intéressante, surtout lorsque M. Chinaud a repris les éléments contenus dans son rapport d'information sur le contrôle des entreprises publiques : évolution des structures et des modes de financement. J'aurai l'occasion d'y revenir, car certaines de ces informations sont valables et intéressantes et concernent directement le projet de loi.

Mais vous, monsieur le ministre, par un curieux glissement sémantique, vous avez donné au mot « liberté », lorsque vous avez parlé de « voie libre pour Renault dans son aventure européenne », l'image de son contraire.

Avec la rigueur qui devrait s'imposer, vous auriez dû dire, par exemple, monsieur le ministre : « Projet de loi relatif aux entraves à apporter à la nécessaire coopération entre la Régie nationale des usines Renault et le groupe P.S.A. ». Pour vous approcher de la réalité, vous auriez dû écrire : « Projet de loi relatif à la privatisation rampante de la Régie nationale des usines Renault ». Et, pour être dans le vrai, vous auriez dû intituler ainsi votre texte : « Projet de loi relatif à la liberté pour les grands groupes japonais, allemands ou américains et pour les grands groupes financiers de faire main basse sur la Régie nationale des usines Renault et sur tout ce qui touche à l'industrie automobile française ».

**Mmes Marie-Claude Beaudeau et Danièle Bidard-Reydet.** Très bien !

**M. Charles Lederman.** Evitant de dire la vérité, vous avez presque fait preuve, monsieur le ministre, de cynisme, usant d'un mot pour un autre, et ce après la scandaleuse décision de la Commission européenne de Bruxelles, qui, le 22 mai dernier, a exigé de la Régie - nous pouvons encore, aujourd'hui, l'appeler « nationale ! » - des usines Renault qu'elle

rembourse à l'Etat français six des douze milliards de francs d'aides publiques que l'entreprise a perçus entre 1984 et 1988.

D'ailleurs, pourquoi l'Etat a-t-il versé douze milliards de francs d'aides publiques à la Régie ? Il faut non seulement que nous posions la question, mais aussi que nous y répondions par la vérité : parce que la direction de la Régie partage avec les ministres de l'industrie de cette époque la responsabilité d'avoir plongé la Régie dans un surendettement colossal en la propulsant aux Etats-Unis.

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Bien sûr !

**M. Charles Lederman.** Mes chers collègues, rappelez-vous cette époque - elle n'est d'ailleurs pas si lointaine - durant laquelle il ne faisait pas bon dénoncer les opérations financières de Renault, aux Etats-Unis notamment. Aujourd'hui, on en connaît le triste résultat. Pourquoi ceux qui en sont responsables n'ont-ils pas l'honnêteté de reconnaître que les communistes ont eu raison, comme ont eu raison les administrateurs et les syndicalistes C.G.T. de la Régie ? Ce n'est ni le statut ni l'ordonnance de 1945 qui est responsable de l'endettement qui en est résulté.

Pourquoi ce projet de loi ? Pourquoi cette privatisation qui cache son nom ? Pour faire de Renault un petit assembleur minable, mais rentable, pour certains des produits créés par Volvo, comme British Leyland - j'y reviens - l'est pour Honda. C'est cela votre conception de l'efficacité pour la France, monsieur le ministre. A quoi servent vos belles phrases sur la « stratégie de coopération pour la croissance et l'emploi » dans le marché européen, si ce n'est à duper les gens ?

Les salariés de Renault ne demandent pas le maintien du statut pour laisser aggraver le gâchis du passé et faire subventionner les banquiers. Ils demandent un statut public régénéré pour utiliser beaucoup plus efficacement les ressources existantes en vue d'objectifs de développement des activités, des emplois et des capacités humaines de la Régie.

Ils posent cette question clé : avec qui coopérer et pour quoi faire ?

Sur le marché français et à l'extérieur, les positions de la production automobile française reculent - les dernières statistiques le montrent clairement. Américains, Japonais et Allemands montent en force. Avec qui s'allier pour mieux résister et gagner du terrain ? C'est une question que vous avez posée dans votre exposé général, monsieur le ministre. La réponse nous paraît claire : coopérons d'abord entre nous pour la maîtrise de nos équipements ; sinon, nous allons sombrer : coopérons entre nous pour couvrir toute la gamme et pour développer aussi la coopération dans le tiers monde et dans toute l'Europe.

J'en reviens un instant aux sous-traitants. Vous nous avez dit, monsieur le ministre, qu'ils n'avaient rien à craindre de l'accord intervenu. Mais le responsable des achats de Renault a déclaré purement et simplement que, dans les deux ans à venir, le nombre des fournisseurs livrant les pièces et les organes à R.V.I. devra passer de 1 368 à 800. Et vous avez l'audace de venir nous déclarer que les sous-traitants et leurs employés n'ont rien à craindre !

Les moyens financiers disponibles pour une vaste coopération productive de Renault et de P.S.A. sont énormes. Or, ces deux groupes se font une concurrence féroce. P.S.A. s'allie avec Fiat. Une telle coopération se justifie si elle a pour objet de conforter les positions françaises et non d'amplifier la guerre franco-française dans l'automobile.

Il est urgent, monsieur le ministre, d'arrêter cette guerre. M. Calvet ne veut pas coopérer ? Dans ce cas, attendons qu'une entreprise publique relève le défi, propose cette coopération nationale et prenne l'initiative des mesures sociales dans l'intérêt tant des salariés des deux groupes que de l'industrie automobile française. Les Français attendent mieux de Renault que de sombrer dans une collaboration avec les puissances qui nous enfoncent et qui nous feront sombrer si votre projet de loi est adopté, monsieur le ministre.

Le contexte étant tracé - et c'est l'essentiel, me semble-t-il, pour comprendre en quoi votre projet de loi est irrecevable, monsieur le ministre - j'examinerai maintenant les motifs « d'inconstitutionnalité ».

S'agissant tout d'abord de la procédure législative, passons sur l'utilisation de l'article 49-3 cumulée avec la procédure d'urgence que votre gouvernement affectionne, monsieur le ministre, pour limiter l'initiative parlementaire.

Les gouvernements successifs, qu'ils soient dirigés par la droite ou par le parti socialiste, nous ont désormais habitués à une utilisation systématique de l'arsenal anti-parlementaire que la Constitution offre au pouvoir exécutif pour mieux perpétrer ses mauvais coups.

Passons sur le fait que, contrairement aux usages et aux habitudes, le Gouvernement, maître de l'ordre du jour des travaux du Parlement, nous fait débattre d'un projet de loi concernant une entreprise importante et touchant à l'industrie automobile à quelques jours seulement d'un week-end de Pentecôte, en ne prévoyant officiellement que deux jours de débat, soit quatre séances seulement, alors que le groupe des sénateurs communistes et apparenté a déposé plus de 2 400 amendements, ce qui est son droit le plus strict, quoi qu'on en dise dans cette assemblée et quel que soit celui qui le dise ; en effet, le droit d'amendement figure encore dans la Constitution et dans ce qui reste comme pouvoir aux députés et aux sénateurs face aux prérogatives de l'exécutif.

Le Gouvernement savait que le groupe communiste déposerait ces amendements ; dans ces conditions, le débat que vous avez appelé de vos vœux, monsieur le ministre, est faussé avant même que ne s'engage la discussion générale. Quel mauvais coup préparez-vous contre le droit d'amendement avec la complicité de certains sénateurs, monsieur le ministre ? En effet, l'article 49-3 de la Constitution ne pouvant pas être invoqué au Sénat, il vous faudra donc bien la complicité de certains, comme en 1986, avec le projet de loi Delebarre sur la flexibilité, pour « sortir » ce projet de loi de notre Haute Assemblée.

Ceux qui ont suivi les débats de 1986 se souviennent que le texte n'aurait pu passer sans le talent de M. Fourcade pour aider le gouvernement socialiste (*Exclamations sur les travées socialistes*) à violer le règlement et à violer la Constitution selon le principe suivant : nous avons raison parce que nous sommes politiquement majoritaires au Sénat.

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** C'est vous qui disiez cela lorsque vous gouverniez avec les socialistes !

**M. Charles Lederman.** Pas moi et pas nous !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** C'était votre principe lorsque vous gouverniez avec les socialistes !

**M. Jean-Pierre Fourcade.** Il y avait des ministres communistes à cette époque !

**M. Charles Lederman.** Pas moi et pas nous ! Jamais, jamais, jamais ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Rigolo !

**M. Charles Lederman.** En tout cas, c'est au nom de ce principe que, par centaines, nos amendements furent déclarés irrecevables et, sans le talent de M. Fourcade, sans l'aide de la droite sénatoriale, jamais le Gouvernement de M. Fabius n'aurait obtenu le vote de son projet.

Relisez le compte rendu officiel de nos débats, mes chers collègues, et souvenez-vous : l'intitulé évoquait pudiquement « l'aménagement du temps de travail » et, à l'époque, parler de « flexibilité », comme nous le faisons, revenait à faire un procès d'intention au Gouvernement !

Or, aujourd'hui, chez Renault comme dans les autres entreprises, ainsi que nous le craignons alors, on ne parle plus que de « flexibilité ».

De même, on ne dit plus « licenciement », mais « décrutement ». Eh oui ! maintenant, perdre son emploi, ce n'est plus être licencié, c'est être « décruté » ! Avouons que, pour un chômeur, cela fait tout de même plus chic - je ne dis pas « plus riche » ! (*Sourires sur les travées communistes.*)

Contrairement aux déclarations faites en 1986 par M. Delebarre, il y eut, quelques mois plus tard, la loi Séguin. Ministre du gouvernement de M. Chirac, M. Séguin est allé plus loin dans la mise en œuvre de la flexibilité, afin de satisfaire complètement aux revendications du C.N.P.F.

Pourquoi ce rappel ? Tout simplement parce qu'il risque bel et bien de se produire exactement la même chose avec le projet dont nous débattons : on commence par abroger une partie - déjà importante, certes - de l'ordonnance de 1945 et il ne restera plus à la droite, ou à tout autre gouvernement, qu'à achever la privatisation de Renault.

Remerciez d'ores et déjà, monsieur le ministre, les groupes de la majorité sénatoriale - mais je ne désespère pas de voir certains, dans cet hémicycle, comprendre qu'il faut agir autrement - qui veulent davantage de privatisation. M. Chinaud n'a-t-il pas estimé tout à l'heure à la fois que cette mesure intervenait trop tard et que l'on n'allait pas assez loin ?

Si ces groupes de la majorité sénatoriale vous reprochent de ne pas aller assez loin dans la privatisation de Renault, dans l'immédiat, ils se satisferont en voyant l'actuel gouvernement parvenir à mettre en œuvre ce que le gouvernement qu'ils soutenaient n'avait pas réussi à faire, qu'il s'agisse de Renault ou des P.T.T. M. Madelin peut ainsi remercier M. Fauroux et M. Longuet remercier M. Quilès. On s'étonnera, après cela, que les Français s'éloignent de la politique et des hommes politiques !

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Le moins que l'on puisse dire, c'est que vous ne les en rapprochez pas !

**M. Charles Lederman.** Comment en serait-il autrement lorsqu'ils constatent avec nous que, ayant fait échec au projet Madelin, ils voient celui-ci resurgir avec le projet Fauroux et que, ayant fait échec au projet Longuet, ils voient celui-ci réapparaître dans le projet Quilès ?

Prenez garde, mes chers collègues ! En agissant de la sorte, vous poussez inexorablement à un désintérêt inévitable de nos compatriotes pour la chose publique, pour ce qui touche à la vie de la cité. C'est notamment ainsi que l'on prépare le terreau sur lequel peut prospérer le Front national. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. Robert Vizet.** Eh oui !

**M. Charles Lederman.** Par ailleurs, il eût été loisible au Gouvernement de procéder à la consultation du Conseil économique et social à propos de ce projet de loi.

Je rappelle tout d'abord que, en vertu de l'article 70 de la Constitution, « tout plan ou tout projet de loi de programme à caractère économique ou social est soumis pour avis » au Conseil économique et social.

Je rappelle également que, aux termes du deuxième alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 58-1360 du 29 décembre 1958 portant loi organique relative au Conseil économique et social, celui-ci « est obligatoirement saisi pour avis des projets de lois de programmes ou de plans à caractère économique ou social, à l'exception des lois de finances ».

Au cinquième alinéa de ce même article, il est précisé qu'il « peut également être consulté sur tout problème de caractère économique ou social intéressant la République ».

De la combinaison de ces dispositions, monsieur le ministre, il résulte que, s'agissant du champ d'application de l'article 70 de la Constitution, on doit entendre par « projet de loi de programme à caractère économique ou social » un texte qui, non seulement définit des objectifs à moyen terme ou long terme en matière économique et sociale, mais comporte, en outre, des prévisions de dépenses chiffrées pour la réalisation de ces objectifs. A cet égard, la jurisprudence du Conseil constitutionnel ne souffre aucune contestation.

Or, monsieur le ministre, vous n'avez pas saisi pour avis le Conseil économique et social. Ne me dites pas... Mais vous ne me direz rien, monsieur le ministre, puisque vous ne m'écoutez pas ! Pourtant, on peut très bien lire des documents intéressants et garder les oreilles ouvertes : Napoléon ne pouvait-il pas faire plusieurs choses à la fois ? (*Sourires. - M. le ministre lève les bras au ciel.*)

Ne me dites pas, monsieur le ministre, que vous considérez que votre texte ne comporte aucun objectif à moyen ou à long terme en matière économique ou sociale car, alors, il faudrait redéfinir, dans le dictionnaire, les termes « économique » et « social ».

Mais il y a plus grave. Le jeudi 26 avril, devant l'Assemblée nationale, vous avez déclaré : « Il appartient maintenant au Parlement français d'exprimer un jugement sur cette alliance Volvo-Renault, pour l'instant formulée comme une déclaration d'intention, et de prendre ou non les dispositions législatives qui la rendront possible ». Alors, monsieur le ministre, je pose à nouveau solennellement la question : comment voulez-vous que nous exprimions notre jugement - sur ce point, M. Chinaud a été beaucoup plus timide à cette tribune qu'il ne l'a été dans son rapport écrit - alors que vous nous imposez de légiférer sans que nous ayons eu connaissance - pas même M. le rapporteur général - de cette fameuse lettre d'intention que vous évoquez ?

Voilà, reconnaissez-le, du point de vue du travail législatif, un procédé pour le moins cavalier !

Autrement dit, on nous impose de légiférer sans que nous soyons tenus informés de tous les termes, de tout le contenu et de toutes les conséquences du projet de loi que l'on nous soumet. Nous refusons, quant à nous, de vous signer le chèque en blanc que vous nous demandez, monsieur le ministre, d'autant qu'il s'agit d'un chèque sans provision.

Avez-vous oublié que la Constitution fait obligation au Gouvernement d'indiquer avec précision au Parlement la finalité des mesures qu'il se propose de prendre et leur domaine d'intervention ?

Cette lettre d'intention entre Volvo et Renault ne saurait avoir ni pour objet ni pour effet de dispenser le Gouvernement, dans l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés par la Constitution, du respect de règles et principes de valeur constitutionnelle.

Et que dire de la Commission européenne ? Je reprends là l'idée exprimée tout à l'heure par M. Chinaud, mais nous y avions également pensé. Vous voyez, monsieur le rapporteur général, nous pouvons parfois nous rencontrer : lorsque nous sommes sur la bonne voie ! (*Sourires.*)

**M. Jean Chérioux.** La bonne voie, c'est la vôtre, bien entendu ! (*Nouveaux sourires.*)

**M. Charles Lederman.** Naturellement, monsieur Chérioux ! Vous avez tout de suite compris ! Merci de le souligner ! (*Nouveaux sourires.*)

La Commission européenne a tout simplement oublié que notre pays vit sous le régime parlementaire bicamériste. Dans le communiqué relatif à sa décision du 22 mai, elle a affirmé, M. Chinaud l'a rappelé à juste titre, que la loi était adoptée, alors que le projet de loi que nous discutons aujourd'hui n'avait été examiné que par la seule Assemblée nationale !

Qui a-t-on voulu tromper ? Qui cherche-t-on à duper ? Pourquoi ce communiqué ? A qui est-il destiné ? Veut-on donner à penser à la population que le Gouvernement fait les choses sagement ? Or, en l'espèce, le Gouvernement ne fait pas les choses sagement ! Je ne veux pas employer de qualificatifs qui pourraient aller trop loin mais, en droit privé, monsieur le ministre, un communiqué de cette sorte pourrait appeler des qualifications que l'on retrouve quelquefois à propos de certaines publicités. Vous le voyez, dans l'incrimination, je suis encore très « doux » !

La Commission de Bruxelles a donc fait semblant d'ignorer que l'Assemblée nationale avait, dans le Sénat, un égal.

MM. Hamel et Guéna, dans un rappel au règlement, mercredi dernier, ont également soulevé ce problème : cette décision bafoue les droits de notre Parlement et, plus particulièrement, du Sénat. Cet affront qui est fait à notre Haute Assemblée justifierait à lui seul, mes chers collègues, le vote de la motion d'irrecevabilité que je défends devant vous.

M. Guéna, dont, chacun le sait, je ne partage pas les convictions, a eu raison de s'écrier de son banc, mercredi dernier : « Tout est scandaleux dans cette affaire ! » C'est vrai : tout est scandaleux.

**M. Yves Guéna.** Et je le redis !

**M. Charles Lederman.** Je vous remercie, monsieur Guéna.

Je comprends le sentiment, répété, de M. Guéna lorsque je sais, en particulier, que l'ordonnance de 1945, que le projet propose pour partie d'abroger, porte notamment la signature du général de Gaulle.

C'est vrai, tout est scandaleux dans cette affaire de l'accord Renault-Volvo, qu'il nous est imposé d'avaliser.

**M. Yves Guéna.** Monsieur Lederman, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Charles Lederman.** Très volontiers.

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

**M. Yves Guéna.** Je n'ai pas dit que tout était scandaleux dans le projet dont nous débattons. J'ai dit, dans ma très courte intervention de mercredi dernier, que la décision prise par la Commission de Bruxelles était scandaleuse. Je l'ai dit, je le répète, mais je n'ai rien dit d'autre.

**M. Christian Poncelet**, président de la commission. Il interprète quelque peu !

**M. Charles Lederman**. Je n'ai pas à vous donner acte de ce que vous venez de dire...

**M. le président**. Monsieur Lederman, votre temps de parole est écoulé. Veuillez maintenant conclure.

**M. Charles Lederman**. Si vous voulez bien m'accorder trois minutes encore, monsieur le président, je pourrai conclure.

Enfin, monsieur le ministre, votre projet méconnaît les dispositions du neuvième alinéa du préambule de la Constitution de 1946, aux termes duquel « tout bien, toute entreprise dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait doit devenir la propriété de la collectivité ».

Démontrez-nous donc, monsieur le ministre, que la Régie nationale - je dis bien nationale - des usines Renault n'est pas une entreprise dont l'exploitation a les caractères d'un service public national !

Il suit de ce principe constitutionnel que le transfert de tout ou partie du secteur public au secteur privé du capital de la Régie, comme le prévoit votre projet, est inconstitutionnel, contraire au neuvième alinéa du préambule de la Constitution de 1946.

De surcroît, le prix de cession, après la décision de la Commission européenne du 22 mai, méconnaît fondamentalement le principe d'égalité en procurant aux acquéreurs des 25 p. 100 du capital de la Régie un avantage injustifié, au détriment de l'ensemble des citoyens.

La Constitution s'oppose à ce que des biens ou des entreprises faisant partie du patrimoine public soient cédés à des personnes poursuivant des fins d'intérêt privé pour des prix inférieurs à leur valeur. Cette règle trouve aussi un fondement dans les dispositions de la Déclaration des droits de l'homme de 1789 relatives au droit de propriété, que vous invoquez souvent, messieurs. Qu'il s'agisse de propriété privée ou de propriété publique - et je ne parle pas de l'indépendance nationale - c'est un principe constitutionnel qui doit être préservé.

M. Dailly, dans un rapport qui avait fait du bruit, et qui portait, si je ne me trompe, le numéro 378, rapport présenté au nom de la commission des lois, annexé au procès-verbal de la séance du 20 mai 1986 et relatif au projet de loi autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social, dans ce rapport, dis-je, M. Dailly rappelait avec raison - cela figure page 9 - que « la référence à une notion de contrôle majoritaire ne renvoie pas à une définition juridique précise ».

Il rappelait également que « l'article 34 de la Constitution exige que ce soit la loi qui fixe les règles de transfert de propriété d'entreprises du secteur public au secteur privé ».

Or, dans le cas qui nous occupe, la loi ne constitue qu'un habillage puisque ceux qui organisent le transfert réel figurent non pas - j'y reviens, mes chers collègues - dans le projet qui nous est soumis mais dans la lettre d'intention. Il s'agit donc d'une méconnaissance fondamentale de l'article 34 de la Constitution, méconnaissance qui aboutit à un dessaisissement des prérogatives du Parlement.

**M. Etienne Dailly**. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Lederman ?

**M. Charles Lederman**. Je vous en prie.

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

**M. Etienne Dailly**. Bien entendu, il n'y a pas un mot, une syllabe, une virgule à retrancher ou à ajouter à la citation que vient de faire M. Lederman. Aussi je tiens à le remercier de m'avoir cité et j'observe que, chaque fois qu'il le fait, il dit des choses sensées ! (*Sourires.*)

**M. Charles Lederman**. Nous sommes donc sur la même voie !

**M. Etienne Dailly**. Seulement, depuis un bon moment que je vous écoute, mon cher collègue, je me pose une question : si l'action du Gouvernement est bien celle que vous dénoncez, pourquoi diable les députés communistes ne la censurent-ils pas ? (*Applaudissements sur les travées du R.D.E., de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**M. Charles Lederman**. Mais, monsieur Dailly, mes amis s'en sont expliqués à l'Assemblée nationale ! (*Exclamations sur les mêmes travées.*)

**M. Etienne Dailly**. Oui, mais ils ne censurent pas le Gouvernement !

**M. Charles Lederman**. Mais si un jour - simple hypothèse anticonstitutionnelle - le Sénat pouvait censurer le Gouvernement...

**M. Roger Chinaud**, rapporteur général. Parlons de choses sérieuses !

**M. Charles Lederman**. ... nous verrions dans quelles conditions le problème pourrait se poser. Vous voyez, monsieur Dailly, toutes les hypothèses restent ouvertes.

Il est temps, il est grand temps, mes chers collègues, de réagir devant cette dérive institutionnelle et politique qui conduit à diminuer encore les droits et prérogatives du Parlement. Il est grand temps de mettre un terme à la grande braderie de notre patrimoine industriel national.

S'agissant du dernier des arguments concernant la constitutionnalité du texte, je rappelle que M. Chinaud a dit, dans son intervention, qu'il était anticonstitutionnel de demander au Parlement d'entériner des accords, inconnus ou incomplètement prévus, passés entre des établissements industriels dont l'un au surplus est privé. Il n'y a pas de question à se poser, monsieur le rapporteur général, tout cela est parfaitement anticonstitutionnel.

Il est urgent de ne pas permettre l'ouverture du capital de Renault à un certain nombre de financiers sur lesquels nous ne savons rien de précis.

Pour toutes ces raisons, je vous demande, mes chers collègues, de voter la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité que j'ai eu l'honneur de défendre et, par conséquent, de rejeter par scrutin public, de renvoyer aux calendes grecques, aux oubliettes dont il n'aurait jamais dû sortir, l'actuel projet de loi que vient de présenter devant nous, de façon incomplète, et volontairement tronquée, M. le ministre de l'industrie. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président**. La parole est à M. Masseret contre la motion.

**M. Jean-Pierre Masseret**. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai eu raison de ne rien préparer pour répondre à mon collègue M. Lederman. Je me suis dit qu'il consacrerait peu de temps à l'exception d'irrecevabilité dans son intervention. C'est effectivement ce qu'on a pu observer : en fait, c'était la discussion générale, commencée avant l'heure.

Tout à l'heure, j'ai relu le règlement de notre assemblée et les textes de la Constitution pour être en mesure de répondre à des arguments de nature juridique.

L'exception d'irrecevabilité, prévue à l'article 44, deuxième alinéa, de notre règlement, a pour objet de « faire connaître que le texte en discussion est contraire à une disposition constitutionnelle, légale ou réglementaire... »

J'ai donc cherché ce qui, dans le texte que vous avez défendu à l'instant, monsieur le ministre, pouvait être contraire à la Constitution, à la loi ou au règlement.

En ce qui concerne la Constitution, je me suis arrêté, comme M. Lederman, à l'article 34, pour observer ce qui relève du domaine de la loi. Eh bien, les nationalisations d'entreprises et les transferts de propriété d'entreprises du secteur public au secteur privé sont du domaine de la loi. Par conséquent, le texte qui nous est soumis est conforme à l'article 34 puisqu'il s'agit de faire passer une fraction du capital d'une entreprise...

**M. Charles Lederman**. Ah bon !

**M. Jean-Pierre Masseret**. ... du secteur public au secteur privé. M. le ministre s'est exprimé sur cette question tout à l'heure. Il a indiqué très largement que les intérêts de l'Etat étaient préservés et qu'il ne s'agissait à aucun moment d'une privatisation. C'est précisément parce qu'il n'est pas question de privatisation que notre collègue M. Roger Chinaud a émis tout à l'heure un certain nombre de critiques. Mon cher collègue Lederman, l'article 34 de la Constitution ne peut être invoqué à l'encontre du projet de loi qui nous est soumis.

J'en viens à l'article 70 de la Constitution. Je me suis effectivement arrêté, comme vous, sur cet article consacré au Conseil économique et social. Il dispose :

« Le Conseil économique et social peut être également consulté par le Gouvernement sur tout problème de caractère économique ou social intéressant la République ou la Communauté. »

C'est le verbe « peut » qui est employé. Il s'agit d'une simple possibilité. En l'occurrence, le Conseil n'a pas été consulté.

L'article 70 précise aussi : « Tout plan ou tout projet de loi de programme à caractère économique ou social lui est soumis pour avis. »

Permettez-moi alors, cher collègue, de ne pas souscrire à la définition que vous donnez de ce que l'on appelle dans notre droit une « loi de programme ». Je ne vois pas en quoi les quelques articles qui nous sont soumis, qui permettent à Renault de contractualiser un accord avec Volvo, constituent une loi de programme à laquelle s'appliquerait donc l'article 70 de la Constitution.

Je suis allé un peu plus loin et j'en suis arrivé, comme vous, à la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789 et au préambule de la Constitution du 27 octobre 1946. J'ai recherché quels étaient les éléments qui, dans ces textes, permettaient de dire que le projet que nous examinons était anticonstitutionnel, contraire à la loi ou au règlement. Il n'y a rien, je suis désolé, dans les dix-sept articles de la Déclaration des droits de l'homme qui puisse fonder l'argument que vous avez essayé de développer tout à l'heure.

Dans le préambule de la Constitution, on peut lire quelques éléments susceptibles, à certains égards, de se rapporter au débat qui est le nôtre :

« Chacun a le devoir de travailler et le droit d'obtenir un emploi. Nul ne peut être lésé, dans son travail ou son emploi, en raison de ses origines, de ses opinions ou de ses croyances. »

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Allez voir chez Renault !

**M. Jean-Pierre Masseret.** « Tout homme peut défendre ses droits et ses intérêts par l'action syndicale et adhérer au syndicat de son choix. »

**M. Charles Lederman.** Et voilà !

**M. Jean-Pierre Masseret.** « Le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent. »

« Tout travailleur participe, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail ainsi qu'à la gestion des entreprises. »

**M. Robert Vizet.** Ce n'est pas le cas !

**M. Jean-Pierre Masseret.** « Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité. »

Aucun de ces articles, mon cher collègue, ne s'applique en réalité à la discussion qui nous occupe, même pas le dernier puisqu'il ne s'agit pas de privatiser la Régie Renault ; je reviendrai sur ce point autant que de besoin dans la discussion générale.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Montrez-nous la lettre d'intention !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Justement, s'agissant de cette fameuse lettre qui est au cœur des préoccupations, j'ai bien suivi les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale et notamment les interventions des députés du groupe communiste.

J'ai entendu M. le ministre. Notre commission a auditionné toutes les personnalités que nous avons jugé bon d'inviter pour nous faire une opinion. Je ne soupçonne à aucun moment ni le Gouvernement ni le ministre ni le président-directeur général de la Régie Renault de vouloir porter un mauvais coup à cette entreprise, ni, par conséquent, aux salariés qui y travaillent, ni donc à la France.

Beaucoup de choses ont été rendues publiques, notamment les conditions financières, les conditions techniques...

**M. Charles Lederman.** Sauf la lettre d'intention !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Il y a peut-être des éléments qui doivent rester confidentiels, dès lors qu'ils touchent aux secrets de fabrication ou à des informations pouvant inté-

resser grandement les concurrents. Si de telles données étaient rendues publiques, cela irait à l'encontre de ce que vous souhaitez, messieurs ; cela porterait préjudice à la Régie Renault et aux travailleurs que vous prétendez défendre. Voilà la réalité. (*Protestations sur les travées communistes.*)

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Rideau de fumée !

**Mme Paulette Fost.** C'est ridicule !

**M. Jean-Pierre Masseret.** On peut concevoir qu'il existe, sans que cela nuise à aucun moment à l'intérêt national ni à l'intérêt de la régie Renault ni à l'intérêt des travailleurs, des domaines qui relèvent du droit privé et dont la confidentialité préservera demain les intérêts technologiques de Renault, donc les marchés et donc l'emploi des travailleurs.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous pouvons raisonnablement rejeter la motion tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité présentée par le groupe communiste. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Vous n'avez rien prouvé !

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 1, tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité.

Je rappelle que son adoption aurait pour effet d'entraîner le rejet du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 132 :

Nombre des votants .....	82
Nombre des suffrages exprimés .....	82
Majorité absolue des suffrages exprimés	42
Pour l'adoption .....	16
Contre .....	66

Le Sénat n'a pas adopté.

**M. René-Georges Laurin.** Vive la gauche unie ! (*Rires sur les bancs du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**M. Robert Pontillon.** Vous êtes bien placés !

**M. Robert Laucournet.** Vous avez bonne mine !

**M. le président.** Messieurs, je vous en prie, le débat n'est pas terminé !

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Ça, non ! il ne l'est pas.

(**M. Jean Chamant remplace M. Alain Poher au fauteuil de la présidence.**)

#### PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

**M. le président.** Nous allons maintenant aborder l'examen de la question préalable.

#### Question préalable

**M. le président.** Je suis saisi d'une motion n° 2, présentée par Mme Luc, MM. Leyzour, Lederman et Pagès, Mmes Fraysse-Cazalis et Fost, M. Renar, les membres du groupe communiste et apparenté, tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi rédigée :

« En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi relatif au statut et au capital

de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. »

Je rappelle qu'en application du dernier alinéa de l'article 44 du règlement ont seuls droit à la parole l'auteur de l'initiative ou son représentant, un orateur d'opinion contraire, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à Mme Fraysse-Cazalis, auteur de la motion.

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de vous prier d'excuser mon ami Robert Pagès, sénateur de Seine-Maritime, car son état de santé ne lui permet pas de participer à ce débat alors qu'il l'aurait souhaité, notamment en raison de la présence dans son département de Renault - Cléon, de Renault - Sandouville et de Renault - Grand-Couronne.

Avant de présenter cette question préalable, je tiens à souligner que ni M. le ministre de l'industrie ni M. le rapporteur général n'ont apporté de réponse aux questions d'inconstitutionnalité qu'a soulevées mon ami Charles Lederman avec la rigueur et le talent que chacun lui connaît sur ces bancs.

Quant à M. Masseret, je n'en parlerai pas. (*Rires et exclamations sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste. - Sourires sur les travées socialistes.*)

C'est pourquoi, malgré le vote négatif du Sénat qui vient d'intervenir, nous continuons de penser, en ce qui nous concerne, que ce texte est totalement irrecevable.

Je tenais à le dire dès le début de mon propos, dans la mesure où, comme le rappelait à l'instant M. le président, nous sommes, avec la question préalable que je présente, dans le cadre d'un débat restreint, ce qui ne permet pas à mon ami M<sup>e</sup> Lederman d'intervenir après M. le ministre et M. le rapporteur.

Croyez bien que les arguments de ces derniers ne nous ont pas convaincus et que, si la question préalable que je défends à présent devait être rejetée, nous reviendrions, au cours du débat, article par article, sur les dispositions de ce projet de loi qui ne sont conformes ni à la Constitution ni à la jurisprudence du Conseil d'Etat.

Je tenais à l'affirmer clairement pour ceux qui, plus nombreux qu'on ne le pense, reliront le *Journal officiel* de nos débats.

Irrecevable au plan constitutionnel, ce projet de loi l'est tout autant au plan économique, comme au plan de la politique industrielle dont la France a un impérieux besoin.

C'est ce que je vais m'efforcer de démontrer à partir de votre argumentation, monsieur le ministre. Je m'appuierai, bien entendu, sur ce que vous venez de déclarer devant le Sénat, mais également sur la discussion générale qui a lieu à l'Assemblée nationale les 26 et 27 avril derniers, ainsi que sur les dernières dépêches de presse relatant vos déclarations.

Pour ne pas risquer de caricaturer vos positions, je prendrai soin, chaque fois que ce sera possible, de citer vos propos concernant le projet de loi que nous examinons aujourd'hui, ainsi d'ailleurs que ceux de M. Lévy devant le comité central d'entreprise.

Ces déclarations - vos déclarations - vous me permettez de les confronter à la réalité, de les confronter à l'expérience de la vie, car c'est ainsi, et ainsi seulement, que l'on peut juger, que l'on peut mesurer qui a tort ou qui a raison.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Très bien !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Vous vous souvenez sans doute de cet article du *Monde* consacré au dossier Renault, qui titrait, une fois n'est pas coutume : « Si les communistes avaient raison ? ».

Oui ! monsieur le ministre, monsieur le rapporteur général, mes chers collègues, et si, une fois encore, à propos de Renault, les communistes avaient raison dans le débat qui nous occupe actuellement ?

Nous avons toujours défendu, et nous défendons aujourd'hui encore, des solutions pour le développement de l'automobile en France.

Nous avons toujours préconisé, parce que c'est une nécessité, que des accords de coopération véritables soient réalisés, et tout d'abord en France.

Nous n'avons cessé de faire des propositions et d'agir pour le développement de la coopération, dans le groupe Renault, entre les divers secteurs d'activité - productions, études, méthodes, gestion - qu'il s'agisse de l'automobile, du poids lourd ou du machinisme agricole.

Nous avons toujours considéré comme indispensable la coopération franco-française, entre Renault et Peugeot notamment, mais aussi avec d'autres constructeurs et avec les équipementiers.

C'est bien parce que nous sommes favorables à des coopérations mutuellement avantageuses, établies sur la base de l'intérêt des salariés, de notre peuple, de notre pays, que nous refusons l'accord Renault-Volvo, qui s'inscrit au contraire dans la voie de l'abandon national.

Cet accord, contrairement à vos affirmations, ne vise pas au développement de Renault, et nous le démontrerons.

Comment en serait-il autrement lorsqu'on sait qu'il intervient après l'annonce de la fermeture de Billancourt et de la suppression de 5 000 emplois par an... et sans doute davantage encore après la décision de la Commission européenne, intervenue il y a une semaine seulement ?

La réduction des capacités de production a été annoncée par M. Lévy, président-directeur général de Renault, et par vous-même, monsieur le ministre, pour répondre aux exigences de la Commission de Bruxelles.

En décidant d'engager, avec ce projet de loi, une privatisation rampante de la Régie nationale des usines Renault, en décidant de mettre en pièces son statut, c'est à une attaque extrêmement grave contre le potentiel industriel de la France que vous recourez.

Je le dis avec gravité, je le dis avec solennité. En présentant votre texte devant l'Assemblée nationale en avril dernier, puis, il y a quelques instants, puis devant le Sénat, vous avez menti à la représentation nationale, ce qui est déloyal et d'une extrême gravité. Cela confirme le caractère très dangereux du texte que vous acharniez à faire passer, y compris avec une argumentation mensongère.

Mensonge, en effet, lorsque vous présentez la position des communistes en la tronquant, lorsque vous déclarez, par exemple, au journal *Les Echos* : « Le parti communiste français est contre tout et rejette toute coopération. »

J'ai précisément commencé mon intervention en montrant le contraire. Ce n'est pas nouveau, et vous le savez bien.

Coopérer, monsieur le ministre, cela suppose avant tout d'exister et de développer nos atouts. De même que votre prédécesseur, M. Madelin, ne nous a pas convaincus, vous ne nous convaincrez pas que l'on prépare bien l'avenir, que l'on s'oppose aux appétits japonais ou américains sur les décimètres d'existences brisées, de capacités de production liquidées, d'emplois supprimés.

Oui, monsieur le ministre, nous avons des ambitions, des propositions pour Renault, afin de répondre aux besoins de la France dans le domaine de l'automobile et du poids lourd et pour faire front à la domination étrangère.

Augmenter les salaires, créer des emplois, développer Billancourt, le potentiel humain et technologique, la formation, la qualification, c'est renforcer Renault, c'est assurer la production française, c'est regagner une efficacité économique et sociale, c'est être bien placés sur le marché, y compris pour passer des accords de coopération.

Votre projet de loi se situe à l'exact opposé de cette orientation. Il constitue un mauvais coup pour la France.

En 1987, les députés communistes, avec le soutien des députés socialistes, avaient fait repousser un projet de loi identique du gouvernement de M. Chirac.

A l'époque, le député socialiste des Hauts-de-Seine, M. Bassinet, avait combattu le projet de loi Madelin en développant à l'Assemblée nationale, dans son intervention du 12 décembre 1987, une argumentation que j'aurais pu reprendre dans sa quasi-totalité, de même, d'ailleurs, que l'argumentaire de la question préalable défendue par M. Le Garrec, député socialiste du Nord, le 12 décembre 1987, contre ce même projet Madelin.

L'un et l'autre avaient démontré que transformer la Régie nationale des usines Renault en société anonyme, c'était « faire un premier pas vers ce processus de privatisation ».

Je pourrais citer ainsi la page 7238 du *Journal officiel* des débats de la séance du 12 décembre 1987 à l'Assemblée nationale ou encore la page 7240, où l'on peut lire une bril-

lante démonstration de M. Bassinet selon laquelle « la transformation en société anonyme n'apportera aucune innovation ».

L'argumentation de M. Bassinet était suivie d'une longue présentation dans laquelle il démontrait, avec raison, que les articles de l'ordonnance de 1945 permettaient déjà de réaliser les prétendues innovations annoncées par M. Madelin que vous avez l'audace de reprendre aujourd'hui à votre compte, monsieur Fauroux !

Je ne peux, au cours du temps qui m'est imparti, faire de longues citations. Je le regrette, car elles sont significatives. Mais nous ne manquerons pas d'y revenir au cours de la discussion du projet de loi article par article.

Si la position que défend M. le rapporteur général de la commission des finances est parfaitement cohérente avec la politique suivie par le gouvernement de M. Chirac qu'il soutenait en 1987, me tournant vers mes collègues du groupe socialiste, je ne peux que leur dire notre indignation devant un tel reniement.

**M. Emmanuel Hamel.** Vous êtes cruelle, madame !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Décidément, vous n'avez aucun scrupule ! Enfin ! relisez le *Journal officiel* du 12 décembre 1987, il y a moins de deux ans et demi ! Relisez la déclaration d'alors de MM. Bassinet et Le Garrec, qui ont d'ailleurs curieusement - ou peut-être courageusement ! - brillé par leur absence dans les débats de l'Assemblée nationale en avril dernier, à l'occasion de la discussion du projet de loi défendu par M. Fauroux !

Serait-ce une nouvelle illustration du « sale boulot », formule célèbre employée par M. Fabius lorsqu'il était Premier ministre ? Sale boulot, en effet, que ce projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui, dans la mesure où il va encore plus loin que le projet de M. Madelin, en permettant l'entrée de Volvo dans Renault comme cheval de Troie des firmes automobiles japonaises.

Ce n'est pas glorieux, certes, monsieur le ministre, mais, puisque vous prenez cette responsabilité, il faut avoir l'honnêteté de le reconnaître, le courage de le dire clairement à la représentation nationale et, à travers elle, aux salariés de l'entreprise concernée, à la population tout entière.

Vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, le 27 avril dernier - page 826 du *Journal officiel* : « Nous, ce que nous voulons, c'est adapter le droit aux faits, les statuts à une réalité industrielle qui vient de surgir : l'accord Volvo-Renault. Voilà tout le sens du projet qui vous est proposé. »

Or, l'ordonnance de 1945, notamment en ses articles 7, 8, 9, 12 et 14, permet, comme vous le savez, de conclure des accords de coopération. Il faut donc bien chercher ailleurs la motivation réelle de votre projet.

J'ai dit que vous aviez fait des déclarations mensongères devant la représentation nationale. Je regrette de devoir y insister de nouveau.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, Mme le sénateur m'a traité deux fois de menteur au cours de son intervention. C'est vraiment trop ! Je ne suis pas habitué à ces injures au sein de votre Haute Assemblée. Je proteste. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur celles du R.P.R., de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.D.E.*)

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Si vous n'êtes pas un menteur, prouvez-le !

**M. Robert Laucournet.** C'est scandaleux !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Monsieur le ministre, avec tout le respect que je vous dois, je ne vous ai pas insulté. J'ai dit et le répète que vous avez fait des déclarations mensongères devant la représentation nationale et je le prouve, car je prends la peine de citer vos propos et de donner mes références.

**M. Robert Laucournet.** C'est scandaleux !

**M. le président.** Madame, il n'est pas d'usage, dans cette assemblée, que l'on tienne des propos injurieux à l'égard de qui que ce soit, ministre ou non.

**M. Robert Vizet.** C'est la vérité !

**M. le président.** Je ne peux que réprover votre attitude à cet égard. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que celles du R.P.R., de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.D.E.*)

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Monsieur le président, dans cette assemblée, il devrait être d'usage de dire la vérité ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*) Or, ce que je dis, c'est la vérité.

Je vais d'ailleurs étayer mon propos, monsieur le ministre. En effet, le 27 avril, à l'Assemblée nationale, vous déclariez - page 827 du *Journal officiel* : « la privatisation ou la détention du capital de sociétés industrielles par l'Etat ne concerne pas Bruxelles, parce que cette question est tout simplement exclue des accords qui ont créé l'Europe des Six, des Neuf et des Douze. »

« Sur cette affaire, nous ne céderons pas à Bruxelles,... »

**Plusieurs sénateurs communistes.** Et alors ?

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** « ... si nous considérons que non seulement notre souveraineté, ce qui va de soi, mais nos intérêts industriels sont affectés. Tout est très clair ! »

« Pour l'instant, nous n'avons pas cédé. »

**Plusieurs sénateurs communistes.** Alors ? (*Rires sur les travées communistes.*)

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** C'est la fin de votre citation, monsieur le ministre. Pas d'insulte, des faits !

**Mme Paulette Fost et M. Robert Vizet.** Très bien !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Or, une dépêche de l'agence France-Presse du 22 mai, à dix-sept heures quatorze, nous apprenait que, contrairement à vos affirmations, vous aviez cédé devant le diktat de Bruxelles : Renault « devra rembourser à l'Etat français 6 des 12 milliards de francs d'aide reçue des pouvoirs publics », cette décision faisant suite à un accord entre le Gouvernement français et la C.E.E.

Vous avez même osé parler d'un « compromis acceptable », alors que, toujours selon l'A.F.P., six jours plus tôt, vous déclariez au *Financial Times* « qu'aucune discussion n'était en cours avec la Commission européenne sur le montant d'un éventuel remboursement des concours accordés à Renault ».

**M. Charles Lederman.** Alors ? (*Rires sur les travées communistes.*)

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Le quotidien britannique, vous citant, vous faisait même dire, monsieur Fauroux, que, si la Commission européenne demandait à Paris que le constructeur automobile reprenne à sa charge des dettes, vous diriez non !

Ce communiqué, repris par l'A.F.P. et non démenti, affirmait : « M. Fauroux estime qu'il n'y a pas lieu d'évoquer un montant de remboursement, car le dossier transmis par les autorités françaises à Bruxelles au mois de février 1990 est complet et satisfait aux engagements pris par le Gouvernement français en mars 1988. » (*Et voilà ! sur les travées communistes.*)

En vérité, nous savons à présent que, contrairement aux déclarations que vous avez faites devant la représentation nationale, le 27 avril dernier, ainsi qu'au *Financial Times*, vous avez bel et bien capitulé devant le diktat du commissaire européen à la concurrence, M. Leon Brittan.

**M. Charles Lederman.** Britannique ! (*Sourires.*)

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Cette soumission, monsieur le ministre, est intolérable.

Quant à M. Lévy, il déclarait encore devant le comité central d'entreprise de Renault, le 19 avril dernier : « C'est une affaire dont la fin est importante pour nous, moins à cause de l'enjeu argent que de l'enjeu image. » On connaît désormais le dénouement de cette affaire et l'on ne peut pas dire que, sur le plan de « l'enjeu image », votre soumission soit une réussite.

Cette soumission, M. Claude Cheysson, député socialiste européen, n'a pas hésité à la qualifier d'humiliation pour la France.

Il était possible, en effet, il était indispensable de résister aux pressions scandaleuses de la Commission européenne. Car, enfin, jusqu'où allez-vous aller, monsieur le ministre, dans la soumission aux injonctions de Bruxelles ? Jusqu'où allez-vous aller dans le démantèlement de l'industrie automobile de notre pays ? Quel crédit pouvons-nous accorder à vos déclarations rassurantes, par exemple concernant Mitsubishi, tout à l'heure, alors qu'à peine énoncées elles sont démenties par les faits, comme je viens de le montrer ?

Ainsi, Bruxelles ordonne ! Il faut réduire les capacités de production et les effectifs de Renault ; vous obtenez avec zèle. Il faut modifier le statut de la Régie ; c'est en cours. Il faut rembourser six milliards de francs d'aides reçues de l'Etat ; vous donnez votre accord. Mais quels intérêts défendez-vous ? De quel pays êtes-vous le ministre ? (*Protestations sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** Madame, ces propos sont parfaitement intolérables. Si vous continuez, j'appliquerai les dispositions du règlement dans toute leur rigueur.

**M. Robert Laucournet.** C'est inadmissible !

**M. René-Georges Laurin.** C'est de la provocation !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Monsieur le ministre, comment s'est redressée Fiat, sinon avec l'aide de la Casa d'integrazione, c'est-à-dire avec l'argent public ? Comment Seat, l'entreprise espagnole, s'est-elle redressée, sinon grâce à l'apport financier du gouvernement espagnol ?

**M. Philippe François.** Grâce au capitalisme !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Comment British Leyland s'est-elle redressée, sinon grâce à un apport financier du gouvernement britannique ?

**M. Philippe François.** Grâce au capitalisme !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Et Chrysler, aux Etats-Unis, soi-disant paradis du libéralisme ? Son redressement a-t-il été le seul fait de sa volonté ou des moyens mis à sa disposition par les dirigeants ou par les actionnaires de l'entreprise ?

Vous savez bien, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur général, qu'il n'en est rien. Vous savez parfaitement que, à un moment ou à un autre, tous les groupes automobiles - je dis bien « tous » - ont connu des difficultés, des moments de crise. Même si la crise de la Régie nationale des usines Renault est venue plus tard que chez les autres concurrents européens, il n'en demeure pas moins que ceux-ci ont tous connu des passages difficiles, qu'ils ont tous, à un moment ou à un autre, eu besoin d'un apport, d'une aide et de la solidarité nationale, exprimée par une intervention de l'Etat.

**M. René-Georges Laurin.** Pas toutes ! Pas Peugeot !

**M. Emmanuel Hamel.** Vous avez oublié de parler de Trabant, madame, et de son échec probable !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Par ailleurs, faut-il rappeler que Renault paie des dividendes à l'Etat actionnaire, que Renault paie ses charges sociales et que Renault paie ses impôts ?

Faut-il souligner que Renault se trouve donc d'ores et déjà, de ce point de vue au moins, et sans qu'il soit nécessaire de changer son statut, dans la même situation que n'importe quelle entreprise industrielle ?

Vous auriez pu rappeler, au moins par souci d'objectivité, que l'on ne pouvait pas demander à la Régie Renault de jouer son rôle dans la politique d'aménagement du territoire, et donc de reprendre des activités en difficulté depuis 1945 jusque dans les années soixante-dix, sans lui avoir donné les moyens d'une telle politique. Il est pour le moins incongru de le lui reprocher aujourd'hui.

Aurait-on oublié que le redressement du groupe P.S.A. s'est fait, lui aussi, avec des aides de l'Etat, que les entreprises constitutives de P.S.A. ont bénéficié, à différents moments de leur histoire, des interventions de l'Etat ? Je rappellerai simplement pour mémoire le milliard de francs que l'Etat a versé pour le redressement de Citroën et les deux milliards de francs versés au groupe P.S.A. au cours des dix dernières années.

De plus, pour être honnête, si l'on évoque les dotations en capital accordées à la Régie nationale des usines Renault, il convient de ne pas oublier le coût social des plans de redressement successifs du groupe, dont l'objectif principal était une réduction hâtive et brutale des effectifs.

Il convient de mentionner aussi l'abandon de l'opération A.M.C. aux Etats-Unis.

Monsieur le ministre, ainsi que je peux le lire à la page 327 du *Journal officiel* des débats de l'Assemblée nationale du 27 avril dernier, vous avez déclaré : « Il ne s'agit d'aucune façon, bien entendu, de "financiariser" Renault, notre système automobile. » Vous avez poursuivi ainsi : « Elle » - la régie - « continuera, mais peut-être pour cela faut-il lui ouvrir quelques avenues financières. »

Avez-vous oublié où l'aventure dans les « avenues financières » des Etats-Unis et au Mexique a conduit aujourd'hui Renault ? Qu'ont fait de Renault les P.-D.G. de la Régie et les gouvernements successifs ? En effet, ce sont eux qui portent la responsabilité des problèmes qui existent aujourd'hui.

Ainsi, Renault a servi, au cours de la décennie 1980, notamment, à faire gagner de l'argent aux banques françaises et américaines, à être vendue par morceaux aux groupes privés, et, aujourd'hui, avec votre projet de loi, vous voulez faire de la Régie nationale le cheval de Troie de la pénétration étrangère.

Voilà pourquoi nous combattons résolument votre texte. Réfléchissez, mes chers collègues, au cas de British Leyland, où la même politique de « casse » du statut et de privatisation a fait de cette grande entreprise un pion des Japonais.

On ne doit pas laisser faire. Le retard accumulé depuis 1970, notamment en termes d'investissements, n'est pas le fruit de l'ordonnance de 1945, qui serait périmée, ni celui du statut que vous voulez casser. Il n'est pas davantage lié au comportement et à la qualité du personnel que vous licenciez. C'est le résultat de choix stratégiques erronés de la part des gouvernements successifs et de la direction, notamment à partir des années 1982-1983.

Les missions de Renault, définies par l'ordonnance de 1945, demeurent pleinement valides. Renault, entreprise nationale, avec ses salariés doit agir pour enrayer le déclin de la politique industrielle française, reconquérir le marché intérieur de l'automobile, développer la coopération avec d'autres entreprises françaises et étrangères dans le cadre d'intérêts mutuels, tout en continuant de jouer un rôle moteur pour faire progresser les droits sociaux et les libertés dans l'entreprise.

Vous le voyez, monsieur le ministre, votre projet de loi se situe à l'opposé de ces orientations et met en jeu des questions d'une extrême gravité. C'est pourquoi je demande au Sénat d'adopter notre question préalable par scrutin public. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Laucournet, contre la motion.

**M. Robert Laucournet.** Monsieur le ministre, c'est d'abord à vous que je m'adresserai pour dire à l'industriel de talent que vous avez été, à l'honnête homme que vous êtes et au ministre diligent, compétent et responsable qui a mené à bien cette difficile négociation, notre respect, notre confiance et, si vous voulez bien l'accepter, notre amitié car ce que nous venons d'entendre est inadmissible. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

Je suis sénateur depuis vingt-deux ans et jamais je n'ai entendu de propos aussi scandaleux que ceux que nous venons d'entendre...

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Très bien !

**M. Robert Laucournet.** ... propos où le scandale se mêle à l'injure.

Je demande donc au Sénat de marquer par des applaudissements l'amitié que nous portons à M. le ministre et le respect que nous avons pour l'homme intègre qu'il est. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées de l'union centriste et du R.D.E.*)

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Parlez-nous plutôt des ouvriers et des syndicalistes de chez Renault !

**Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis.** Parlez du texte !

**M. Robert Laucournet.** C'est parce qu'il approuve totalement le dispositif proposé par le Gouvernement que le groupe socialiste s'oppose fermement à la motion tendant à opposer la question préalable présentée par le groupe communiste.

Face aux perspectives inquiétantes des marchés européen et mondial de l'automobile, une attitude frileuse serait, selon nous, impensable, particulièrement en ce qui concerne la Régie Renault, fortement liée à l'histoire industrielle et

sociale de notre pays et qui, malgré un redressement exceptionnel, reste le constructeur le plus fragile, donc le plus exposé à cette concurrence accrue.

Le redressement de Renault est incontestable : déficitaire depuis 1981, avec des pertes considérables, la Régie démontre, avec les résultats de l'exercice 1984, l'ampleur de la crise que traversait alors le premier groupe industriel français.

Les signes de redressement sont cependant nombreux et témoignent de l'ampleur des efforts consentis par l'ensemble des dirigeants et du personnel de la Régie. L'Etat, bien entendu, a joué son rôle en accordant à Renault les moyens de son rétablissement : 20 milliards de francs depuis 1985. Les succès de Renault ont, après une bonne année 1988, les bénéfices ont dépassé de 2 à 3 milliards de francs les estimations, se sont confirmés et le résultat avant impôt en 1989 excédait 10 milliards de francs.

Mis en parallèle avec ceux de Volvo, les comptes de Renault éclairent l'alliance conclue le 23 février dernier. Contrairement à la firme suédoise, la Régie doit l'essentiel de ses profits à sa seule branche automobile.

Cependant, malgré les résultats de Renault, le redressement de ses parts de marché, l'augmentation prévue de l'effort d'investissement pour 1990, il ne faut pas se dissimuler la vulnérabilité réelle du groupe Renault, qui reste largement endetté - 10 p. 100 de son chiffre d'affaires - alors que la plupart de ses concurrents ont une trésorerie positive.

Des efforts indéniables ont, bien entendu, permis au groupe de renouveler sa gamme, d'améliorer ses outils et processus de production, d'abaisser fortement le point mort - niveau de production auquel un constructeur commence à dégager des bénéfices - et d'accroître sa productivité.

Cependant, de très nombreuses faiblesses demeurent, qui tiennent, en fait, au passé, et d'abord au poids de l'endettement financier qui obère naturellement les capacités d'innovation du groupe. Il est d'ailleurs aujourd'hui démontré que la part des investissements et de recherche-développement par rapport au chiffre d'affaires reste le plus faible des constructeurs européens au cours des dernières années.

En termes commerciaux, Renault n'est pas non plus en situation de force. Il faut constater que, sur le marché européen, la Régie a reculé de la première à la sixième place de 1982 à 1989, en termes de parts du marché, se rangeant derrière ses principaux concurrents généralistes européens.

Le souci même des deux groupes de réaliser un montage financier aussi étroit démontre leur volonté que cet accord soit durable pour réaliser des économies d'échelle, réduire les coûts de production, développer de nouvelles technologies et de nouveaux produits.

Complémentaires, les deux ensembles le sont assurément : Renault est en meilleure position dans l'automobile et présente sur toutes les gammes, tandis que Volvo appuie son développement sur les modèles de luxe. Volvo est, de son côté, particulièrement solide dans la gamme des poids lourds, mais Renault lui apporte un complément de gamme. Tous deux, enfin, sont implantés aux Etats-Unis. J'ajouterai également qu'ils ont travaillé ensemble, notamment sur les moteurs.

Aujourd'hui, alors que Volkswagen, Fiat, General Motors, Ford, tous les grands de l'automobile multiplient les alliances, ni Renault ni Volvo ne pouvaient rester isolés.

L'accord désormais conclu, il est indispensable d'aller vite et de souligner à nouveau les domaines de priorité qu'il faut privilégier : la coordination des plans de développement des produits, notamment en matière de recherche avancée et de composants ; l'harmonisation des politiques d'achat ; la remise à plat des plans d'investissement pour éviter la multiplication inutile des moyens industriels.

Il s'agit là « de créer une force commune et originale pour affronter les difficultés automobiles qui se présentent devant nous », soulignait M. Raymond Lévy, qui ne cachait pas l'âpreté de la concurrence qui l'a conduit à choisir un accord aussi large que possible.

Nous approuvons sa démarche, comme nous approuvons celle du Gouvernement et le projet de loi qui nous est présenté.

Pour manifester notre totale opposition aux arguments développés au nom du groupe communiste, par Mme Fraysse-Cazalis, j'ajouterai simplement trois brèves considérations.

Tout d'abord, l'alliance ne pénalisera pas les salariés, bien au contraire. Leurs droits sociaux ne sont pas en cause. Le personnel de Renault ne verra aucune modification dans son contrat de travail. La modification du statut est sans effet sur ses droits. Volvo constitue même une référence sur le plan social. La situation de l'emploi ne pourra être que confortée par cette alliance qui donnera à Renault des moyens supplémentaires pour résister à la concurrence sans remettre en cause son identité ni celle de Renault Véhicules industriels. J'en parle d'ailleurs en toute connaissance de cause, la Haute-Vienne étant le site d'une importante usine jadis menacée, aujourd'hui remise en activité et retrouvant son plein emploi.

Ensuite, chaque société conservera son identité et sa marque ; les réseaux de distribution et les équipes de recherche resteront indépendants même s'ils coopèrent. Chaque entreprise continuera à assurer l'assemblage de ses véhicules.

Enfin, les intérêts de l'Etat seront également préservés. Ainsi, l'accord assure une symétrie et un réel équilibre entre les parties et confirme bien qu'il s'agit d'une alliance industrielle fondée sur la réciprocité. De plus, la loi dispose que l'Etat conservera 75 p. 100 des droits de vote. De cette manière, le texte colle parfaitement à l'accord conclu avec Volvo qui a fixé ces 25 p. 100 mais est bloqué à ce nouveau seuil.

Renault a des atouts : sa technologie, son réseau commercial en France, une présence désormais rentable dans d'autres secteurs que l'automobile ; je veux parler des poids lourds, des machines agricoles, de la robotique...

Notre pays a aujourd'hui la chance, contrairement à la Grande-Bretagne, qui subit les effets d'un libéralisme échoué, de disposer d'une grande industrie nationale. Il importe maintenant, dans le cadre de l'économie mixte, de dynamiser notre secteur public automobile et de le faire respirer.

Tel est le sens profond de ce projet de loi auquel nous apportons nos suffrages, en nous opposant, avec la plus grande fermeté, à la motion tendant à opposer la question préalable présentée par le groupe communiste.

Le groupe socialiste souhaite que le débat se poursuive, que nous parvenions demain au terme de la discussion de ce projet de loi qui est essentiel pour notre avenir et que notre industrie automobile conquière et affirme la place déterminante qu'elle doit occuper dans ce monde difficile mais enthousiasmant de l'avenir, où nous devons être dans les premiers rangs de la compétition qui va s'ouvrir. Le groupe socialiste vous demande, en conséquence, mes chers collègues, de vous opposer à la motion n° 2. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 2 tendant à opposer la question préalable, dont l'adoption aurait pour effet d'entraîner le rejet du projet de loi.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 133 :

Nombre des votants .....	83
Nombre des suffrages exprimés .....	83
Majorité absolue des suffrages exprimés	42
Pour l'adoption .....	16
Contre .....	67

Le Sénat n'a pas adopté.

(**M. Alain Poher remplace M. Jean Chamant au fauteuil de la présidence.**)

## PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

## Rappel au règlement

**M. Charles Lederman.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

**M. Charles Lederman.** Monsieur le président, nous venons d'avoir connaissance, par la distribution qui en a été faite, d'une motion présentée par M. Masseret et les membres du groupe socialiste tendant au renvoi en commission du projet de loi que nous sommes en train d'examiner.

Or, voilà quelques instants, le représentant du groupe socialiste qui s'exprimait contre la motion tendant à opposer la question préalable a dit qu'il souhaitait que le débat se terminât demain, ce qui n'est pas notre cas d'ailleurs...

**M. Robert Laucournet.** C'est la conférence des présidents qui le dit ! Je l'ai repris !

**M. Charles Lederman.** Tout cela me semble un peu contradictoire, excusez-moi de le dire !

Par ailleurs, d'autres questions se posent.

Dans ces conditions, monsieur le président, je sollicite une suspension de séance d'une dizaine de minutes.

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute accéder à votre demande. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures, est reprise à dix-neuf heures quinze.)

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

## Motion de renvoi à la commission

**M. le président.** M. Masseret et les membres du groupe socialiste ont déposé une motion tendant au renvoi à la commission.

Cette motion, distribuée sous le numéro 2404, est ainsi rédigée :

« En application de l'article 44, alinéa 5, du règlement, le Sénat décide qu'il y a lieu de renvoyer à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. »

Je rappelle qu'en application du dernier alinéa de l'article 44 du règlement ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, un orateur d'opinion contraire, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

Aucune explication de vote n'est admise.

La parole est à M. Masseret, auteur de la motion.

**M. Jean-Pierre Masseret.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il s'agit pour le groupe socialiste d'éclairer les débats de notre assemblée et de veiller à ce qu'ils se déroulent dans les meilleures conditions. Je réponds donc au souci de mes collègues communistes.

Une question lancinante va revenir régulièrement, à l'instar de ce qui s'est passé à l'Assemblée nationale à propos de la lettre d'intention. Ici, le débat va porter sur le contenu de l'accord passé entre la Commission de Bruxelles et le Gouvernement français.

Cet accord est intervenu après une polémique qui s'est développée sur le rôle de l'Etat actionnaire compte tenu des règles communautaires.

Je voudrais demander à la commission des finances du Sénat si elle s'estime totalement informée sur cette question. Il nous a paru utile de lui poser publiquement cette question, afin de lever toute équivoque.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances, contre la motion.

**M. Christian Poncelet, président de la commission.** Monsieur le président, l'intervention de M. Masseret me donne l'occasion d'apporter au Sénat quelques précisions.

J'indiquerai, tout d'abord, que la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, saisie au fond sur ce projet de loi, n'a procédé qu'à une seule audition, celle de M. le ministre de l'industrie. Je ne sais quelle a été l'attitude du groupe socialiste à l'Assemblée nationale.

Ensuite, je tiens à indiquer que la commission des finances du Sénat, saisie au fond, comme M. le rapporteur général l'a d'ailleurs rappelé dans son excellent exposé, soucieuse d'informer parfaitement la Haute Assemblée, a auditionné, tout d'abord, M. le ministre de l'industrie, que je tiens ici à remercier, notamment pour être intervenu, sur l'insistance de M. le rapporteur général et de moi-même, auprès du président-directeur général de Volvo-France, afin que celui-ci vienne apporter des réponses aux questions que se posaient les membres de notre commission.

La commission des finances a donc entendu M. Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire, M. Lévy, président-directeur général de Renault, M. de Sèze, président-directeur général de Volvo-France.

Elle a aussi considéré que le personnel de Renault avait peut-être des choses à dire et a souhaité entendre les représentants de toutes les organisations syndicales du personnel de Renault, la confédération générale du travail, la confédération française démocratique du travail, la confédération française des travailleurs chrétiens, la confédération des syndicats libres, force ouvrière, la confédération des cadres. Tout le monde a été entendu.

En cours d'audition, nous avons été informés que la Commission de Bruxelles venait de prendre sa décision concernant le contentieux qui existait entre la France et la Communauté économique européenne s'agissant de l'intervention de l'Etat français dans le capital de Renault. Immédiatement, M. le rapporteur général et moi-même avons interrogé M. le ministre de l'industrie, par courrier, à la demande unanime de la commission des finances, pour le prier de nous donner des précisions sur les conséquences de la décision de la Commission de Bruxelles. C'est la réponse qui nous a été donnée tout à l'heure par M. le ministre de l'industrie. Elle vient de m'être confirmée par écrit.

Je m'interroge pour savoir quelles personnes nous pourrions entendre, quelles informations supplémentaires nous pourrions recevoir.

J'ai été saisi, de la part des membres communistes de la commission des finances, notamment M. Vizet, d'une demande de convocation de la commission des finances, afin qu'elle veuille bien procéder à d'autres recherches pour informer parfaitement le Sénat. Répondant à cette proposition, j'ai immédiatement réuni le bureau de la commission des finances, dont M. Vizet est membre.

Monsieur Masseret, j'ai interrogé tous les membres de la commission, y compris, bien sûr, le représentant de votre groupe, pour leur demander s'il y avait lieu de procéder à de nouvelles auditions, et si de nouvelles questions pouvaient être posées.

A l'exception de M. Vizet, les membres du bureau de la commission ont considéré qu'il n'y avait pas lieu de réunir à nouveau la commission des finances.

Je crois, monsieur Masseret, qu'elle a été parfaitement informée.

J'invite donc le Sénat, pour ces raisons, à ne pas voter la motion de renvoi à la commission.

**MM. René Monory et Emmanuel Hamel.** C'est vrai.

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 2404, tendant au renvoi à la commission du projet de loi. Cette motion est repoussée par la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 134 :

Nombre des votants .....	313
Nombre des suffrages exprimés .....	247
Majorité absolue des suffrages exprimés	124

Pour l'adoption .....	16
Contre .....	231

Le Sénat n'a pas adopté.

#### Rappel au règlement

**M. Charles Lederman.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. Christian Poncelet, président de la commission.** Il tient à dire que la commission a bien fait son travail !

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

**M. Charles Lederman.** Je veux simplement vous faire part de mon étonnement et souligner l'innocence de tous les membres du groupe communiste. Nous croyons ce que nous entendons et nous accordons une certaine sincérité aux propos qui sont tenus.

**M. Emmanuel Hamel.** Pourquoi « certaine » ?

**M. Charles Lederman.** Nous avons entendu un membre du groupe socialiste défendre une motion de renvoi à la commission pour demander que les documents indispensables à la clarté des débats soient communiqués au Sénat et que soient apportées les précisions qui apparaissent nécessaires finalement à tout le monde, ne nous les cachons pas, et même aux socialistes, comme M. Masseret vient de le dire.

Nous avons cru, comme tout le monde ici, à la sincérité du représentant du groupe socialiste. Il ne pouvait d'ailleurs en être autrement.

Ensuite, le même groupe, sans s'expliquer, n'a même pas considéré que ce qu'il avait dit n'était que cinéma, théâtre et comédie. N'allez pas dire que j'injurie ici qui que ce soit, car je ne dis que la stricte vérité. Vous voyez notre innocence, à nous communistes : nous croyons en la vérité ! (*Rires.*) Nous recherchons cette vérité et nous avons demandé la communication des documents mais, de l'autre côté, je veux dire du côté des auteurs de la demande de renvoi en commission, on ne veut rien savoir. En effet, on sait bien que, si nous savions, personne ici ne voterait le texte du Gouvernement. Voilà ce que je tenais à souligner.

Monsieur le président, je me dois d'ajouter quelques mots sur un mode un peu plus grave.

Croyez-vous, messieurs du groupe socialiste, que, lorsque l'on aura appris, parce que cela se saura d'une façon ou d'une autre, en dehors de cet hémicycle et, plus particulièrement, dans les usines Renault, que vous avez mis au point un procédé aussi inqualifiable, les hommes politiques auront gagné quelque crédit auprès du peuple ?

Nous allons voir ! Continuez comme cela et vous ne pourrez pas dire ensuite : nous ne comprenons pas que le peuple n'ait pas confiance en ses hommes publics. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

#### Discussion générale (suite)

**M. le président.** Nous poursuivons la discussion générale.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe du rassemblement pour la République, 53 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 43 minutes ;

Groupe socialiste, 43 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 37 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen, 25 minutes ;

Groupe communiste, 22 minutes.

La parole est à M. Masseret.

**M. Charles Lederman.** Maintenant, on va nous expliquer !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Peut-être !

Monsieur Lederman, souvenez-vous de ce que j'ai dit à cette tribune : j'ai demandé à la commission si elle s'estimait suffisamment informée afin d'éviter les faux débats et des polémiques inutiles de façon que nous consacrons tout notre temps aux vraies questions et non aux fausses querelles.

**M. Charles Lederman.** Ça alors !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Le président de la commission des finances nous a décrit le travail qui avait été fait, les recherches et les investigations qui avaient été menées. Il nous a affirmé que le bureau de la commission, dans lequel nous avons des représentants, avait reconnu, à l'unanimité moins la voix du groupe communiste, que la commission était suffisamment informée.

Pourquoi voudriez-vous que nous soyons moins innocents que vous ? Pourquoi voulez-vous que nous mettions en doute la parole du président de la commission des finances ? Ne nous donnez pas de leçon de morale, je vous en prie !

**M. Christian Poncelet, président de la commission.** Très bien !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Monsieur le ministre, il est certes quelque peu exceptionnel de légiférer pour une seule entreprise. Mais l'enjeu est d'importance !

Il faut permettre à Renault de défendre les intérêts de la France dans un secteur particulièrement important, celui de l'industrie automobile. Il faut adapter Renault au marché international, lui donner les moyens de tenir sa place dans la compétition internationale pour que cette entreprise continue de créer de la richesse, maintienne ses emplois, directs et indirects, et assure le progrès social pour celles et ceux qui y travaillent.

C'est aussi simple que cela et c'est à ce titre que ce texte nous est soumis.

Pourquoi tant de passion alors autour de ce projet de loi ? Et je ne parle pas des deux mille quatre cents amendements déposés par nos collègues communistes !

**M. Robert Vizet.** On en parlera !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Ils en ont parfaitement le droit ! C'est un droit constitutionnel ! Personne ne le conteste !

**M. Robert Vizet.** Ah !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Nous verrons, lors de la discussion des articles, ce que ces amendements apportent et comment ils contribuent à répondre aux questions que nous nous posons. C'est là que nous apprécierons sinon leur sérieux, du moins leur utilité.

Pourquoi, aussi, les piques acerbes, acérées, de notre collègue M. Chinaud, rapporteur général ? Sans doute parce qu'une charge symbolique pèse sur le nom même de Renault.

Cette réalité explique peut-être les réactions, opposées d'ailleurs, de M. Chinaud et des intervenants du groupe communiste.

Monsieur le rapporteur général, j'ai bien entendu vos explications et vos propositions. Faisant preuve de moins d'agilité que vous en « gymnastique » financière, j'avoue que vos propositions m'ont paru parfois un peu compliquées, en tout cas moins évidentes que celles du Gouvernement.

Je crois cependant pouvoir retenir de vos propos que l'important, c'est de privatiser Renault.

C'est là une voie qui n'est nouvelle ni pour vous ni pour la majorité du Sénat. Ce débat, nous l'avons déjà tenu et, je le suppose, nous continuerons à le mener, notamment à l'occasion de l'examen des lois de finances...

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Masseret ?

**M. Jean-Pierre Masseret.** Je vous en prie !

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

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** J'ai pris la précaution d'écrire dans mon rapport et de dire à la tribune que, précisément, pour aborder la discussion sur ce projet de loi, je souhaitais « balayer » le problème de la privatisation de Renault. J'ai dit que ce sujet n'était pas à l'ordre du jour et qu'il ne serait pas opportun d'en traiter.

Je souhaitais apporter cette précision afin d'être certain qu'il n'y ait pas d'ambiguïté entre nous, ce qui vous serait, à vous comme à moi, désagréable.

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

**M. Jean-Pierre Masseret.** J'avais donc mal compris ! Mais, selon moi, à terme, les intentions étaient bien celles que j'ai rapportées.

Nous n'allons pas débattre de la situation des entreprises nationales !

Quant à nous, nous sommes attachés à la notion de société d'économie mixte et nous pensons que les pouvoirs publics doivent intervenir dans les décisions économiques. La culture française fait que cette intervention prend souvent la forme d'entreprises publiques ou nationales. Nous n'avons pas à en rougir, puisque ces entreprises portent assez haut le flambeau de l'industrie française dans bien des domaines.

Il me semble tout de même que la question de savoir s'il fallait aller plus loin a été esquissée.

A ce sujet, j'ai retenu la leçon de M. le ministre : ne soyons pas plus royaliste que le roi !

Volvo demandait un certain type d'accord et il fallait préserver les intérêts de Renault. Les discussions, les négociations, les tractations ont permis d'y parvenir.

Il n'était pas souhaitable que Volvo prenne une participation plus large dans le capital de Renault et devienne le premier actionnaire de Renault. Il était souhaitable de mettre Renault à l'abri d'une O.P.A. Aller plus loin avec Volvo n'aurait strictement rien rapporté à la Régie, ni sur le plan financier, ni sur le plan industriel.

Par ailleurs, j'ai déjà évoqué l'ensemble des dispositions du projet de loi qui préservent les intérêts de l'Etat : droit de vote, capacité à émettre des certificats d'investissement, etc.

Je ne reviens pas sur le dispositif technique. Il a été suffisamment expliqué, d'abord par M. le rapporteur général, ensuite par M. le ministre.

Nos collègues du groupe communiste voient dans ce projet de loi la « main du diable ». Ils y trouvent la confirmation que les socialistes ne sont plus socialistes et qu'ils veulent brader les intérêts de Renault.

**M. Félix Leyzour.** Des faits !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Eh bien ! par ce texte, Renault n'est pas privatisée, n'est pas condamnée. Bien au contraire ! Le projet de loi permet à Renault de vivre, de s'adapter, de se moderniser, de tenir ses positions dans la compétition internationale et, par conséquent, de faire vivre ses salariés et de maintenir l'ensemble des emplois induits.

Par conséquent, Renault s'adapte, vit avec son temps, a un avenir. Cet avenir - mais jamais personne n'est assuré de rien ! - ce texte contribue à l'assurer.

Au fond, j'ai envie de vous dire aussi, camarades communistes, allais-je dire... (*Exclamations sur les travées communistes.*)

**M. Robert Vizet.** Il ne faut pas en rajouter !

**M. Jean-Pierre Masseret.** ... vous qui ne vous privez pas de fustiger les socialistes à tout bout de champ, que votre attitude vous conduit à l'échec ; mais c'est votre problème !

**M. Robert Vizet.** Vous ne volez pas de succès en succès !

**M. Jean-Pierre Masseret.** Que vous soyez aujourd'hui obstinés...

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Cohérents !

**M. Jean-Pierre Masseret.** La cohérence n'apparaît pas, au vu des résultats électoraux, en tout cas ! (*Protestations sur les travées communistes.*) En réalité vous vous privez des moyens de transformer la société !

Que vous vous conduisiez ainsi, c'est votre responsabilité ! mais ce qui me fait mal, en tant que socialiste, c'est qu'en maintenant ces positions vous ne servez à aucun moment les intérêts de celles et de ceux que vous voulez défendre, vous ne permettez pas la constitution et la création de rapports de force dans cette société.

Vous prétendez alors que nous aurions changé. Nous n'avons pas changé !

De ce qui était dans notre programme commun nous avons réalisé ce qui pouvait être réalisable. Mais, ce qui était obsolète a, effectivement, dû être abandonné, parce que c'est l'honneur et la dignité des hommes politiques que d'avancer en même temps que la société dans laquelle ils vivent.

Il serait donc bien mieux que, ensemble, nous puissions parfois constituer des majorités de progrès plutôt que vous nous désigniez toujours comme des hommes qui auraient abandonné leurs idées, leurs convictions. Tel n'est pas le cas, et l'ensemble des camarades socialistes qui sont là savent que, sur le terrain, ils agissent toujours conformément à leurs convictions et à leurs engagements.

**M. Robert Vizet.** Les travailleurs de Renault apprécieront !

**M. Jean-Pierre Masseret.** S'agissant du texte lui-même, il répond au triptyque bien connu : il est bon pour la France ; il est bon pour Renault ; par conséquent, il est également bon pour les personnels qui y travaillent.

Pour la France - je l'ai dit tout à l'heure - l'automobile est un secteur important d'activité et il faut que notre pays ait sa part de ce grand marché mondial d'autant que, historiquement, la France a toujours été un grand pays dans ce secteur.

Technologie avancée, créativité et qualité des produits ont caractérisé et caractérisent toujours l'industrie automobile française. Il faut continuer à occuper ces positions.

Les pouvoirs publics doivent aider Renault à prendre les bonnes décisions et le texte que nous examinons aujourd'hui fait partie de ce dispositif.

Nous savons - cela a été expliqué - que, pour l'industrie automobile, le marché européen sera le « champ de bataille » des années 1990.

Des concentrations, des évolutions techniques, des transferts de technologies, des investissements considérables, des efforts de formation sont en permanence nécessaires. Il faudra donc être très forts, très dynamiques, très actifs, très cohérents pour résister et tenir la place.

C'est le rôle de l'Etat que de permettre à Renault de s'adapter à cet environnement. En proposant ce projet de loi, l'Etat joue parfaitement son rôle et remplit son devoir.

En outre, l'industrie automobile française pourra, demain, compter sur un groupe privé et un groupe public, que reste la société Renault.

Il était, me semble-t-il, de l'intérêt de la France de permettre à Renault de chercher un actionnaire ; cet actionnaire, c'est Volvo.

Pour ma part, je l'avoue, je n'ai aucune compétence technique pour apprécier si c'était le bon choix ou non. Je fais confiance, nous faisons confiance à la fois aux industriels, qui sont directement concernés, et au Gouvernement.

Personne ne peut, en effet, penser un seul instant qu'un chef d'entreprise, M. Lévy ou n'importe quel autre d'ailleurs, pourrait prendre des décisions qui iraient à l'encontre des intérêts de son entreprise et de son pays.

Nous avons constaté, pour des raisons techniques et d'opportunité de produits, que cet accord n'était pas possible avec Peugeot. Il fallait tenir compte de l'environnement international.

Volvo a été choisie, je pense que c'est le choix qui convenait à l'industrie française et à l'entreprise Renault.

En effet, malgré son redressement spectaculaire, la position stratégique de Renault est vulnérable. La Régie ne peut rester isolée en dépit de ses résultats financiers : augmentation des bénéfices et baisse du désendettement.

Il faut programmer l'avenir, à savoir le tassement de la croissance, l'apparition de nouveaux concurrents, la concentration des constructeurs.

En restant isolée, Renault devenait très vulnérable. Il fallait donc que l'entreprise se positionne sur le marché mondial.

C'est fait avec Volvo. C'est fait aussi bien pour l'automobile particulière que pour le poids lourd.

On peut considérer, à l'examen du dossier, que l'alliance Renault-Volvo donne à Renault les moyens de son développement.

L'accord proposé est équilibré et respecte l'identité de chaque partenaire. Une communauté d'intérêts est créée et une logique de coopération est induite par les participations financières croisées. Chaque partenaire est incité au succès de l'autre.

Pour que mon exposé soit complet, j'aurais dû aborder la question de la lettre d'intention ; mais le débat a déjà eu lieu et notre assemblée me semble éclairée.

**M. Robert Vizet.** Vous n'êtes pas difficile !

**Mme Danielle Bidard-Reydet.** Lumière noire !

**M. Jean-Pierre Masseret.** M. le ministre s'est exprimé sur le problème social de l'emploi en disant notamment que l'alliance Renault-Volvo n'aura pas de conséquence funeste à cet égard, parce qu'il s'agit non de la fusion-rationalisation de deux entreprises concurrentes, mais de l'alliance-association de deux entreprises complémentaires. Par conséquent, il n'existe aucune raison que cet accord entraîne une réduction des effectifs. Ces entreprises devront demain être compétitives ; mais c'est le sort commun des entreprises françaises confrontées au marché mondial.

On ne peut donc pas tirer argument de ce projet de loi pour dire aux salariés de l'entreprise Renault qu'ils vont connaître des lendemains difficiles. D'ailleurs, la commission des finances a auditionné l'ensemble des organisations syndicales. Elle a pu constater un accord très largement majoritaire sur ce projet de loi.

Au cours du débat, qui risque d'être très répétitif en raison du dépôt de 2 400 amendements, les questions essentielles vont revenir. En fait, la discussion générale ne cessera qu'à la fin de l'examen des amendements.

Au nom du groupe socialiste, je voudrais signifier que le projet de loi correspond aux intérêts d'une entreprise aussi prestigieuse que Renault, qu'il vise à lui donner les moyens de vivre demain, de construire son avenir dans l'environnement européen et mondial et donc de doter la France d'une industrie automobile compétitive, de créer des richesses, de maintenir l'emploi. Ce qui est bon aujourd'hui pour Renault est bon pour la France.

Par conséquent, monsieur le ministre, le groupe socialiste sera à vos côtés dans ce débat, qui risque d'être long et laborieux, mais qui sera utile dans la mesure où il éclairera le pays sur les intentions des uns et des autres et sur les positions réelles que nous prendrons ici pour la défense des intérêts de la France. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Pierre-Christian Taittinger.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, quelle étrange affaire : d'un côté, une opinion publique indifférente, des salariés qui comprennent, dans leur majorité, la nécessité des restructurations et les exigences de cette fin de siècle, et, de l'autre, une passion sophistiquée, une agitation artificielle où l'indignation apparente ne saurait dissimuler le manque d'ardeur de la protestation.

Tout à l'heure, je pensais à cette phrase intelligente de Marcel Aymé : « La parole arrive à faner l'espérance ».

Nous assistons en réalité, mes chers collègues, à une conversion heureuse des mentalités et des comportements, à la découverte progressive, en cette fin de siècle, de la vérité économique et à une prise de conscience très profonde de la nécessité des techniques nouvelles, d'une organisation du travail différente et de la force juste des investissements tournés vers l'avenir. On peut dire, je crois, que le temps du réalisme arrive.

Notre débat, aujourd'hui, semble se situer en réalité entre ceux qui croient en l'avenir et ceux qui ne veulent pas l'affronter. Nous l'avons d'ailleurs constaté lors du remue-ménage provoqué par l'affaire des licenciements de Renault, qui avait déjà esquissé dans l'opinion publique une évolution que l'on pressentait.

En matraquant l'opinion, en harcelant les médias, on a vu, en réalité, ouvrir le dossier de l'entreprise et préparer l'acceptation, par l'ensemble des personnels, de données différentes.

Il en est de même, mes chers collègues, lors de certaines grèves du secteur public où les usagers les plus modestes sont pris en otage et finissent par se poser des questions sur la vertu des services qu'on leur rend.

Je voudrais, à cette occasion, monsieur le ministre, rendre hommage au personnel de la S.N.C.F. qui, malgré une grève générale décidée par certains, vient d'assurer le retour vers la capitale de dizaines de milliers de personnes dont le seul crime avait été de vouloir assister au grand prix automobile de Monaco en faisant confiance à la S.N.C.F. pour s'y rendre. Cette société a réussi à les ramener à Paris. Aucun retard de plus de quarante minutes n'a été enregistré. C'est un exploit qui méritait d'être souligné.

Je n'ironiserai pas, à cet instant, sur le combat acharné qui avait été mené à l'Assemblée nationale - M. le rapporteur général nous l'a rappelé d'un clin d'œil - contre un projet de loi sensiblement identique présenté par un précédent gouvernement. En démocratie, il convient de respecter le droit à l'erreur - du reste, qui n'en commet pas ? - surtout lorsque la méprise est rectifiée par la suite et que l'attitude négative se transforme en un engagement beaucoup plus positif.

On mesure mieux, aujourd'hui, l'erreur historique que nous avons tous commise en voulant faire avant tout de cette grande entreprise nationale qu'est Renault une vitrine sociale, comme s'il était possible d'ignorer les exigences de la confrontation internationale, comme si une entreprise pouvait se développer en négligeant les lois impérieuses du marché, comme si l'on pouvait sacrifier les règles strictes de la production et de la concurrence, qui s'imposent malheureusement à tous, qu'ils soient de l'Est ou de l'Ouest.

Il est vrai que, longtemps, par nostalgie mythique, la résistance qui tentait de freiner toute mutation proposait, de façon - ne nous le cachons pas - de peser sur la politique industrielle nationale.

A cette heure où l'Europe de l'Est tente difficilement de mettre en place une économie moderne, il existe encore, dans notre pays, des tenants d'un ultra-étatisme industriel, lequel a peut-être eu, en d'autres temps, sa valeur, et a donc pu exister, mais qui, dans un monde aspirant avant tout à la paix et croyant à la prospérité, apparaît de plus en plus insupportable et inadapté pour répondre aux questions de notre temps.

Gardons-nous donc d'un optimisme excessif et sachons que les pesanteurs d'une idéologie aujourd'hui contestée tenteront inlassablement d'obstruer les routes du progrès.

Il convient donc, dans le calme et la sérénité, de tourner une page d'une époque maintenant dépassée et de permettre, comme vous l'avez très bien dit, monsieur le ministre, de donner à Renault les possibilités de se lancer dans cette aventure européenne avec le maximum de chances de succès.

A ce sujet, je présenterai deux réflexions.

Tout d'abord, concernant l'accord Renault-Volvo, j'indiquerai - je le dis en tant que simple citoyen, car je partage tout à fait la réaction de M. le rapporteur général, à savoir que nous n'avons pas à intervenir en tant que législateur, car c'est le propre d'une grande société de savoir avec qui elle va établir un partenariat - j'indiquerai, dis-je, qu'il correspond à une évidence : cet accord va renforcer les positions respectives de deux entreprises et accroître leurs capacités de développement. D'ailleurs, qui pourrait dire aujourd'hui, monsieur le ministre, ce que sera le marché international de l'automobile dans cinq ans ? Je constate que même les experts les plus diserts et les plus brillants dans tant de domaines se font actuellement très discrets ; or, nous vivons à une époque merveilleuse où jamais il n'a autant été fait appel aux experts et où jamais ces derniers ne se sont autant trompés, ce qui laisse une certaine chance à chacun d'entre nous de pouvoir émettre une opinion ! (*Sourires.*)

Il me paraît donc possible d'admettre, avec toutes les réserves convenables, que ce rapprochement apportera à ces entreprises un atout majeur dans l'affrontement qui s'engage.

Concernant la transformation du statut de Renault, je nuancerai mon propos : autant je comprends l'orientation de base gouvernementale, autant je déplore, comme M. le rapporteur général, que cette démarche soit à la fois incomplète

et timorée. Je trouve dommage, même si je dois choquer certains d'entre vous, que Renault demeure encore une entreprise d'Etat dont le statut ne va pas évoluer.

Je comprends les motifs, bien que ne les partageant pas, qui ont amené M. le Président de la République, à la veille d'une consultation électorale, à soutenir cet équilibre habile de la renonciation-nationalisation comme du refus des privatisations. M. le rapporteur général, dans un rapport excellent, nous a parlé de « l'autopsie du ni-ni ». En réalité, j'aurais préféré qu'il évoque « la vivisection du ni-ni », car le « ni-ni » existe encore.

Monsieur le ministre, cette doctrine me paraît maintenant singulièrement dépassée. Pour ne pas freiner le développement de notre économie, il faut permettre aux entreprises de poursuivre leur croissance et savoir aussi privatiser les sociétés inutilement ancrées dans le giron de l'Etat.

Vous savez mieux que quiconque, monsieur le ministre, qu'un conseil des ministres ne sera jamais un conseil d'administration. En 1982, le gouvernement de l'époque a mesuré la différence existant entre ces deux approches. La force de cette constatation était une évidence : les préoccupations, les critères d'engagement, les objectifs à atteindre sont totalement différents pour l'un comme pour l'autre. Si leur entente et leur compréhension mutuelles sont souhaitables, leurs attitudes ne peuvent jamais, à aucun moment, se confondre. Le pouvoir politique ne doit pas être l'arbitre des choix et des orientations des entreprises. Toute l'économie de l'Est a supporté les coups de cette intervention d'un pouvoir centralisé dans le moindre détail de la gestion des entreprises.

Pour M. le Président de la République, qui est le chantre de l'économie mixte, il y avait là une possibilité de novation expérimentale intéressante, à la fois en maintenant une participation forte de l'Etat et en ouvrant une part importante du capital aux salariés de la société - beaucoup plus largement que vous ne le faites - et au public.

Ainsi, on aurait pu juger des possibilités d'une expérience originale de gestion mixte beaucoup plus juste que ce que l'on appelle aujourd'hui l'économie mixte. Ici devrait, au fond, se situer la réponse à une question lancinante qui nous interpelle régulièrement sur la singularité de l'Etat. Qu'attendons-nous, en cette fin de siècle, de l'Etat, facteur étonnant à la fois de modernité et d'archaïsme ?

Depuis la guerre, l'Etat n'a cessé d'étendre son champ d'intervention, ses ressources et ses effectifs. Peut-il encore rester une société dans la société, avec son système de valeurs spécifiques et un mode de fonctionnement déjà ancien ? Est-il réellement capable de se moderniser en profondeur, de se remettre en cause pour correspondre aux définitions d'un Etat moderne ?

Je sais que, dans notre pays, les évolutions sont pénibles et lentes. Renault en constitue un exemple étonnant : depuis 1945, de nombreuses tentatives de transformation sont intervenues, dont celle de 1988, qui était essentielle et qui obligeait enfin l'entreprise à reconstituer ses fonds propres en cas de pertes trop lourdes.

Mais, ici - nous pouvons le regretter - nous passons à côté d'une occasion. Il nous faudra encore attendre.

Il s'agissait, monsieur le ministre, non pas de dire « Adieu prudence ! » mais d'aller jusqu'au bout d'une logique qui recueille aujourd'hui l'assentiment des Français.

En réalité, j'aurais préféré que l'on dise du Gouvernement : « Il osa trop, mais l'audace était belle. »

Mes chers collègues, comme la voie adoptée traduit la volonté de renforcer l'entreprise nationale, de lui fournir les moyens de son développement et, ainsi, d'élargir les portes de son avenir, comme la commission des finances a su donner à ce texte une dimension et une solidité qu'il n'avait pas au départ, sachons encourager un élan qui va dans le sens que nous espérons. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste. - M. le rapporteur général applaudit également.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt-deux heures trente. (*Assentiment.*)

**M. Etienne Dailly.** Je suppose, monsieur le président, que nous terminerons la discussion générale ce soir.

**M. le président.** C'est ce que nous avons décidé ensemble, monsieur Dailly.

6

## DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

**M. le président.** J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel, par lettre en date du 29 mai 1990, le texte d'une décision du Conseil constitutionnel qui déclare conforme à la Constitution la loi visant à la mise en œuvre du droit au logement.

Acte est donné de cette communication.

Cette décision du Conseil constitutionnel sera publiée au *Journal officiel* (édition Lois et décrets).

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures, est reprise à vingt-deux heures trente-cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.*)

## PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY, vice-président

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

7

## RAPPELS AU RÈGLEMENT

**M. Robert Vizet.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

**M. le président.** Sur quel article est-il fondé, mon cher collègue ?

**M. Robert Vizet.** Il se fonde sur les articles du chapitre VI de notre règlement, qui est relatif à la tenue des séances.

**M. le président.** Je vous donne donc la parole pour un rappel au règlement, en vous priant de ne pas vous en écarter.

**M. Robert Vizet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous commençons aujourd'hui la discussion du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, disons-le nettement, dans des conditions détestables.

Ainsi, la conférence des présidents n'a prévu, à ce jour, que deux après-midi et deux soirs de séance, aujourd'hui et demain, pour examiner un projet sur lequel plus de 2 400 amendements ont été déposés.

Je vous demande donc, monsieur le président, de nous indiquer avec précision si, avant même de commencer nos travaux sur ce projet, il nous faut déjà comprendre, qu'il a été décidé de bafouer le droit d'amendement. Chacun concevra aisément que ce n'est pas en un temps aussi court que le Sénat pourra étudier plus de 2 400 amendements. Par conséquent, monsieur le président, quelles dispositions comptez-vous prendre pour que soit respecté le droit d'amendement de chaque groupe, de chaque sénateur, alors que, du fait de l'ordre du jour actuellement retenu, il ne l'est aucunement ?

Le Gouvernement étant, selon la Constitution, maître de notre ordre du jour, quelles dispositions comptez-vous prendre, monsieur le ministre, pour que nous puissions débattre sereinement de ce projet de loi et pour que les amendements qui ont été déposés soient examinés dans les meilleures conditions possibles ?

Nos collègues qui ont organisé leur emploi du temps pour assister jeudi à la discussion du projet de loi présenté par M. Soisson doivent savoir dès ce soir si l'examen de ce texte sera ou non maintenu à la date prévue. En effet, il n'est pas possible d'attendre la prochaine conférence des présidents du jeudi 31 mai pour obtenir des réponses à ces questions, qui intéressent tous nos collègues.

Nous devons savoir si nous reprendrons l'examen de votre projet de loi, monsieur le ministre, après celui des textes de M. Soisson et de M. Quilès ou si l'examen du projet de M. Soisson va être repoussé.

Les questions sont claires. J'espère que les réponses le seront tout autant !

**Mme Paulette Fost.** Très bien !

**M. Louis Minetti.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

**M. Louis Minetti.** Mon rappel au règlement se fonde sur l'article 22-1, relatif au contrôle de l'activité gouvernementale.

Monsieur le ministre, le dispositif militaire français au Gabon compte désormais environ un millier d'hommes, répartis entre Libreville et Port-Gentil.

Les troupes françaises se dressent ainsi contre le vent de l'histoire qui s'est levé, voilà quelques semaines, sur l'Afrique.

Au Gabon, la poigne de fer d'Omar Bongo ne peut se maintenir qu'avec l'aide de la légion française, comme par le passé, d'ailleurs : chacun, ici, se rappelle l'opération de Kolwezi. J'ai sous les yeux la proposition de résolution déposée en 1979 par M. Mitterrand, alors député, demandant la création d'une commission d'enquête parlementaire sur l'intervention militaire française en Centre-Afrique.

Le pouvoir de notre pays vole une fois de plus au secours des tyrans africains, dévoués, et pour cause, aux multinationales basées en France.

Comment peut-on accepter, de la part du Gouvernement français - qui, quasi quotidiennement, prend une initiative sur les droits de l'homme, de préférence en relation avec des pays d'Europe de l'Est - une telle attitude, digne de la doctrine de Monroe, si chère aux Etats-Unis dans leur chasse gardée de l'Amérique latine ? Comment peut-on accepter une telle attitude, qui écrase les tentatives des peuples africains pour s'émanciper de la tutelle de l'impérialisme économique et s'oppose à leur volonté de prendre leur destinée en main ?

Monsieur le ministre, je vous pose solennellement deux questions.

Premièrement, le Gouvernement s'engage-t-il à arrêter immédiatement l'intervention néocolonialiste des troupes françaises au Gabon et à éviter ainsi l'enclenchement d'un dangereux engrenage dans une Afrique qui s'enflamme et lutte pour sa liberté ?

Deuxièmement, alors que le sommet franco-africain de La Baule approche, quelles dispositions entend prendre le Gouvernement français pour l'abolition de la dette des pays du tiers-monde, à commencer par les propres créances de la France ? Il serait souhaitable, selon nous, de parler de paix et de développement économique, plutôt que de faire parler les armes pour défendre un Omar Bongo et, sans doute, demain, un Houphouët-Boigny !

**M. le président.** Monsieur Minetti, c'est à vous que je répondrai en premier, si vous le voulez bien.

J'observe tout d'abord que vous venez, par votre rappel au règlement, de prendre un peu de ce temps que M. Vizet réclamait dans le sien pour la discussion du texte relatif à la Régie Renault.

Je constate, par ailleurs, que votre intervention n'avait rien à voir avec le règlement. Seule la mansuétude qui m'est coutumière m'a conduit à vous laisser aller au bout de votre propos. (*Sourires.*)

Mme le président de votre groupe ne manquera pas, lors de la conférence des présidents qui se réunira jeudi à onze heures trente, de solliciter du Gouvernement la réponse à votre question, qui, entre-temps, aura certainement été posée dans des formes réglementaires, ce qui n'est pas le cas pour le moment. Ainsi, le Gouvernement pourra prendre ses dispositions pour y répondre vendredi.

Quant à M. Vizet, je lui dirai qu'il ne faut jamais pécher par pessimisme. La conférence des présidents a prévu, pour la discussion de ce projet de loi, que le Sénat siégerait cet après-midi, ce soir, demain après-midi et demain soir.

La conférence des présidents et le Gouvernement, qui y participe, ont estimé que le temps prévu devait suffire, pour des raisons que j'ignore mais que les participants doivent connaître. Ou ils se sont trompés et la conférence des présidents qui doit se réunir jeudi, à onze heures trente, prendra des dispositions pour la suite du débat, ou ils ne se sont pas trompés et nous saurons alors ce qui leur permettrait de prévoir que les choses devaient se dérouler dans ce cadre. Je n'ai, pour l'instant, aucune autre réponse à vous faire.

8

## STATUT ET CAPITAL DE LA RÉGIE RENAULT

### Suite de la discussion d'un projet de loi déclaré d'urgence

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à Mme Fost.

**Mme Paulette Fost.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, faut-il que le projet de loi dont nous discutons soit impopulaire pour que, par tous les moyens, le débat démocratique soit autoritairement repoussé, que ce soit, à l'Assemblée nationale, par l'utilisation de l'article 49-3 ou, ici, par la mise en cause du droit d'amendement des parlementaires !

C'est que le coup de force qui consiste à imposer un changement de statut de la Régie Renault suscite beaucoup de colère, parmi les salariés bien sûr, et, au-delà, dans l'opinion publique, laquelle montre de plus en plus clairement son attachement à l'entreprise nationale et au statut qui s'y rattache. Les dizaines de milliers de signatures, les rencontres des salariés avec les populations sont, à cet égard, riches d'enseignement.

Il devient de plus en plus difficile de travestir la vérité. Ce projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault n'est rien d'autre qu'une privatisation qui met un terme à la mission et aux objectifs assignés, en 1945, par l'ordonnance du gouvernement du général de Gaulle qui a nationalisé les usines du collaborateur Louis Renault.

Cette mission, qui était de répondre à l'intérêt national et aux besoins de la population, en réunissant politiques industrielle et sociale, se révèle de plus en plus comme un mauvais exemple, un handicap pour la politique patronale et gouvernementale de régression économique et sociale qui impose des sacrifices à un nombre de plus en plus élevé de familles, tandis que les capitaux et ceux qui les détiennent bénéficient d'une santé florissante.

Plusieurs orateurs ont dit à cette tribune : il est anachronique de demander à l'Etat de construire des automobiles. Vous essayez de tromper délibérément ceux à qui s'adresse ce discours. L'originalité du statut est justement de prévoir une autonomie de gestion de l'entreprise, le rôle de l'Etat étant, non pas - ce qu'il fait actuellement - de céder aux appétits financiers au détriment des nations, mais d'encourager l'emploi et la réponse aux besoins. C'est le moins qu'on puisse lui demander !

Les salariés des entreprises Renault qui vivent dans cinquante-deux départements, les populations de ces départements, les 2 500 000 travailleurs concernés par l'industrie automobile savent bien que c'est la mission d'origine de la Régie nationale des usines Renault qui a développé, au fil des décennies, le dynamisme industriel de Renault dans l'automobile, dans le poids lourd, le machinisme agricole, les biens d'équipement, la robotique. C'est la même mission qui est à l'origine de la renommée de la Régie et de sa présence dans quarante pays du monde, avec d'énormes possibilités et de nombreuses réalisations de coopération.

C'est la même mission qui a fait la qualité des acquis sociaux chez Renault, et qui a servi d'entraînement à la conquête de droits par les salariés de tout le pays.

En s'attaquant au statut, c'est à tout cela que s'attaque le projet Rocard-Fauroux, comme s'y attaquait, hier, le projet Madelin battu en brèche.

En fait, c'est à la capacité de procéder à des réformes hardies, de doter la France d'une industrie automobile puissante en exerçant un rôle social d'innovation que le projet de loi s'en prend. Cette véritable capitulation nationale se caractérise par la remise en cause directe des droits des salariés, tant il est vrai que progrès social et intérêt national vont de pair et que, dès que l'on s'attaque à l'un, l'autre en pâtit.

Bien sûr, dans l'exposé des motifs du projet de loi, une affirmation toute gratuite tente de rassurer : ce projet, de même que l'alliance avec Volvo, n'entraînerait aucune conséquence sur les droits des salariés. Comment les travailleurs, toutes catégories confondues, et les citoyens de ce pays se laisseraient-ils abuser par une telle contre-vérité ?

Quand le directeur du personnel de Renault affirme : « On fera un toilettage de l'accord social et on verra comment introduire des notions de conventions collectives », il faut traduire : suppressions des protocoles I et II, signés par la C.G.T. et les autres organisations syndicales, portant sur les congés, l'ancienneté, les avantages Régie, les congés spéciaux, l'indemnisation du temps passé au bilan de santé, les dispositions concernant la famille - congé maternité, prime de naissance, congé parental - les dispositions pour les handicapés, les avantages liés aux fins de carrières et aux départs en retraite, les dispositions concernant les ingénieurs et cadres. On en reviendrait aux conventions de la métallurgie et le réseau commercial se verrait aligner sur la convention collective des garages.

Monsieur le ministre, comme Mme Fraysse-Cazalis, je suis obligée de vous dire que, contrairement à ce que vous affirmez, il y a bien remise en cause du statut social des salariés, et pas seulement des salariés de Renault ! Dans cette affaire, tous les salariés sont visés. Tirer ainsi vers le bas les garanties et les droits, cela atteint tout le monde. C'est donner une prime à l'insécurité, à la précarité.

Etre moins payés, subir plus de licenciements, être soumis à la flexibilité, voilà déjà à quoi se heurtent, dans leur vie de tous les jours, les travailleurs des usines du groupe. Par l'éclatement du statut et la privatisation, vous voulez porter un coup de grâce à ce moyen de défense que représente la mission nationale de Renault, incarnée par le statut.

Comment accorder le moindre crédit aux déclarations d'intentions ministérielles quand, après les 300 000 salariés du groupe jetés à la rue depuis cinq ans, MM. Lévy et Praderie envisagent, pour 1992, de ramener la Régie nationale des usines Renault à 45 000 salariés, ce qui représente un rythme de 3 500 licenciements par an, et que vous encouragez, de fait, monsieur le ministre, cette saignée du potentiel humain.

L'une des pièces maîtresses de la direction et de votre Gouvernement pour relancer la course à la rentabilité financière, c'est le fameux « accord à vivre » - vous le dénommez ainsi sans ironie - présenté comme un modèle par M. Soisson - encore un ministre d'ouverture à droite ! - et qui vise à éliminer massivement le travail vivant de la production, à organiser la mobilité individuelle ou collective des salariés au gré des besoins patronaux.

Ce fameux « accord à vivre », qui ne fait aucune référence aux avantages sociaux, deviendrait l'unique accord d'entreprise d'une société anonyme qui se débarrasserait vite du statut du personnel, assuré pendant un an seulement !

La suppression de toute une partie des acquis sociaux peut être soulignée rapidement, en comparant les accords d'entreprise Renault avec les accords correspondants de la convention collective, quand ils existent.

Voici quelques exemples : récemment, dans l'usine Soresco, filiale à 100 p. 100 de la Régie, la direction a convoqué le comité d'entreprise pour modifier le statut du personnel en l'alignant sur celui de la restauration.

Le personnel des usines Renault de Seine-Maritime se voit contraint d'abandonner l'usage de la prime d'ancienneté pour s'aligner sur la nouvelle convention de la métallurgie de ce département, signée par deux syndicats minoritaires.

Le passage de l'activité « sièges automobiles », lesquels sont fabriqués dans l'usine de Douai, vers la filiale Sotexo, a fait perdre aux salariés 1 000 francs sur leur salaire de base.

La vente des succursales de Metz et d'Epinal se traduit par l'alignement des acquis des travailleurs de Renault sur la convention collective des garages, c'est-à-dire sur ce qui existe de plus bas en la matière.

Comment avoir le front de dire à cette tribune que les droits des travailleurs ne sont pas atteints, alors que, dans le même temps où pleuvent ces mauvais coups, les militants de la C.G.T. et les salariés qui s'opposent à tous ces projets subissent, comme les « Dix » de Renault, une répression aboutissant à des sanctions et à des licenciements !

Comme le précisaient les salariés eux-mêmes, ce matin, lors de la conférence de presse organisée par le groupe communiste, trois salariés de Billancourt viennent d'être jetés à la rue parce qu'ils s'étaient associés à une visite de jeunes chômeurs dans leur atelier ; un secrétaire du syndicat C.G.T. a écopé, lui, de cinq jours de mise à pied ; 9 000 francs d'amendes et six mois de prison avec sursis ont été prononcés contre l'ancien secrétaire du syndicat de Renault-Douai ; une septième tentative de licenciement a été engagée par la direction de R.V.I. à Suresnes contre un militant U.G.I.C.T.-C.G.T. Pour tous ces cas, pas question d'amnistie ou de blanchiment !

Ce sont ceux qui résistent, combattent la crise, les injustices et refusent le chômage qui se retrouvent aux bancs des accusés. C'est scandaleux !

Aussi, aux côtés des salariés, de la C.G.T., de la population, nous ne laisserons pas faire et nous défendrons les propositions industrielles, les garanties sociales, les formations nécessaires au développement de Renault et d'une industrie automobile capable de répondre aux besoins des Français, à la demande des marchés européens et à la coopération internationale. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. de Villepin.

**M. Xavier de Villepin.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault peut être examiné sous l'angle d'un accord industriel international, sous l'angle de l'avenir de l'industrie automobile dans notre pays, et comme orientation politique du Gouvernement.

Nous tenterons de ne pas compliquer le débat en faisant référence à l'histoire : en 1945, une ordonnance de nationalisation a été signée par le général de Gaulle, Lacoste, Mendès France, Parodi, Plevin ; en 1987, a eu lieu la première tentative de transformation de la Régie en société anonyme.

Ce passé nous appartient à tous. Dans la marche du temps, il y a eu des heures de gloire, des désillusions, des échecs, en partie explicables par la lente érosion d'un modèle aujourd'hui dépassé.

Figure de proue après la guerre, la célèbre marque du losange est devenue, au travers d'un destin prestigieux et tourmenté, le plus petit des grands constructeurs.

Comment ne pas rendre un hommage particulier à la mémoire de Georges Besse, qui a payé de sa vie son dévouement à la Régie ? Comment ne pas exprimer aussi beaucoup de reconnaissance à tous ceux qui ont lutté et qui travaillent dans la bataille du redressement de la société ?

J'avoue que j'aurais préféré discuter d'un nouveau statut rendu indispensable par l'évolution de l'économie et l'âpreté de la concurrence plutôt que d'un ensemble de dispositions commandées par l'urgence d'un accord industriel. Est-ce notre rôle de porter un jugement sur une lettre d'intention que vous avez vue, monsieur le ministre, ce qui n'est pas notre cas, sur des évaluations mystérieuses et des soultes à géométrie variable ? Pour troubler notre sérénité, des dépêches d'agences surviennent, avant même la consommation du mariage entre Renault et Volvo, pour annoncer l'arrivée d'un tiers japonais dans la corbeille ou plutôt dans le coffre à bagages. Il nous reste donc l'intuition pour apprécier le texte proposé.

Partons donc de l'évolution de la concurrence dans le secteur automobile. Les principales données peuvent se résumer de la façon suivante.

La progression mondiale du Japon représente une aventure étonnante. En 1960, ce pays avait produit 759 000 véhicules ; en 1988, il s'était hissé à la première place avec 12 700 000 unités. Six des constructeurs nippons figurent parmi les treize premiers mondiaux et Toyota, à lui seul, dépasse en importance P.S.A. et Renault réunis.

Résultat : en 1989, la part de marché des Japonais a dépassé 25 p. 100 aux Etats-Unis, où la Honda Accord a été la voiture la plus vendue. En 1990, dernière nouveauté, apparaissent deux nouveaux modèles haut de gamme, l'Infinity et la Lexus, pour concurrencer les belles et spacieuses américaines.

En Europe, la pénétration japonaise est de l'ordre de 10 p. 100, avec des pointes de 45 p. 100 en Irlande, de 33 p. 100 au Danemark, de 20 p. 100 en Belgique et de 15 p. 100 en R.F.A., pointes qui s'opposent aux 3 p. 100 de la France, 1 p. 100 de l'Italie et 0,8 p. 100 de l'Espagne.

Le danger, pour l'avenir, résidera moins dans les ventes directes venues d'Asie que dans les « transplants », ou usines de montage installées sur notre continent, en particulier en Grande-Bretagne, pays qui tend à se constituer une industrie automobile en prêt-à-porter.

**M. Roger Chiraud, rapporteur général.** Tout à fait !

**M. Xavier de Villepin.** Si Savonarole pouvait encore prêcher, il dirait aux fabricants de la Communauté : « Prenez garde, la hache est déjà mise à la racine des arbres ! »

**Mme Hélène Luc.** Eh oui !

**M. Xavier de Villepin.** Deuxième fait nouveau : après la montée de la concurrence, l'industrie, loin de s'endormir, tend à s'organiser, à se rapprocher, à se battre.

Les grandes manœuvres sont commencées : Volkswagen rachète - vous l'avez rappelé, monsieur le ministre - Audi et Seat en Espagne ; Fiat prend le contrôle de Lancia, Alfa Romeo et Autobianchi ; Ford s'empare de Jaguar et General Motors du Suédois Saab.

Plus significatif encore Daimler-Benz, déjà géant après sa fusion avec M.B.B., se rapproche de Mitsubishi, inaugurant des formes modernes de concubinage industriel avec des aventures communes dans la recherche ou des installations dans les pays de l'Est.

Venons-en à la stratégie de Renault.

Que vouliez-vous qu'il fit dans ce contexte mouvant, avec, de surcroît, un statut ficelle, ficelé et ficelant ?

Essayons, tout d'abord, d'imaginer les cartes qu'ont en main les responsables actuels, auxquels je tiens à dire mon estime parce qu'ils ont travaillé au mieux pour Renault et notre pays.

Après la crise sévère, une épopée américaine dont il faudra faire le récit pour aborder avec l'humilité qui convient nos réflexions sur les problèmes du futur ; après des pertes dantesques - plus de 32 milliards de francs cumulés de 1981 à 1986 - notre société nationale s'est retrouvée en culottes courtes.

Premier temps, un travail remarquable de redressement : 21 milliards de francs de bénéfices de 1987 à 1989 ; mais aussi, ne l'oublions pas, de nombreuses suppressions d'emplois.

Deuxième épisode, la constatation des dégâts : la grandeur n'est plus là ; il reste 17 milliards de dettes avant même les sacro-saintes bénédictions de Bruxelles, à comparer - s'il vous plaît ! - avec les 80 milliards de cash dont dispose Toyota, qui pourrait, si l'appétit lui en venait, croquer P.S.A. et Volkswagen ou, pourquoi pas, Fiat ?

Il reste surtout cette triste vérité : Renault, autrefois en *pole position*, est passé, de 1982 à 1989, de la première à la dernière place des grands constructeurs, après Volkswagen, Fiat, Peugeot-Citroën, Ford et General Motors, au moment même où apparaissent de nouvelles turbulences et de grandes invasions.

**M. Robert Vizet.** Eh oui !

**M. Xavier de Villepin.** Troisième étape, notre Renault national, devenu petit et risquant d'être marginalisé à terme, s'est recherché un allié. Où pouvait-il le trouver ? Pas en France, car tout le monde sait bien qu'une fusion hexagonale n'aurait pas abouti à « un plus un égale deux », mais à un résultat inférieur, qui aurait finalement rétréci l'horizon de notre pays et profité à nos concurrents étrangers.

**M. Roger Chiraud, rapporteur général.** Sans aucun doute !

**M. Xavier de Villepin.** Pour les dirigeants de Renault, les possibilités d'action n'étaient pas multiples. Le choix s'est révélé binaire : les Japonais ou Volvo, le meilleur des prétendants.

Pourquoi Volvo ? Pour trois raisons : l'ouverture géographique vers le Nord de l'Europe et les Etats-Unis, la complémentarité vers le haut de gamme, source de profit, et la puissance de ses poids lourds, compensation à la vulnérabilité de Renault Véhicules Industriels.

But de la manœuvre qui nous est présentée : la constitution d'un ensemble puissant devenant le numéro quatre en Europe pour les voitures particulières et le numéro un mondial pour les poids lourds.

La stratégie est bonne, même si nous n'avons pas toutes les lettres en main pour en juger ; elle redonne espoir aux hommes et nous enseigne une leçon simple : la nationalisation n'est plus adaptée aux temps modernes de l'économie de mouvement. Le « ni-ni » conservateur de la *Lettre à tous les Français* apparaît, lui, comme un dogme vieilli qu'il faut tourner à chaque instant, emporté par un continuel changement.

**M. Roger Chiraud, rapporteur général.** Très bien !

**M. Xavier de Villepin.** En termes pratiques, l'opération se fera par prise de participations croisées : Renault recevra 25 p. 100 de Volvo auto et 45 p. 100 de Volvo poids lourds ; en contrepartie, l'affaire suédoise entrera dans R.V.I. pour 45 p. 100 et dans Renault pour 25 p. 100 ; ce dernier aura également 10 p. 100 de la société holding de Volvo.

En fin de compte, le solde sera positif pour la partie française puisque vous avez annoncé, monsieur le ministre, une soulte de 2,5 à 5 milliards de francs en notre faveur. Ces échanges d'actions sont destinés à rendre le rapprochement quasiment indissoluble, en tout cas pour une durée de dix ans.

Nous en arrivons au deuxième volet, l'orientation politique du Gouvernement pour nous présenter le nouveau costume de la Régie à la suite de l'accord industriel.

L'entreprise reste dans le secteur public, elle est soumise à la loi de 1983 sur la démocratisation, mais son capital sous forme d'actions pourra être détenu jusqu'à 25 p. 100 au maximum par une société étrangère, l'Etat français conservant, directement ou non, les 75 p. 100 restants du capital et des droits de vote.

Vous adaptez la nouvelle donne de Renault et son statut aux réalités de l'accord industriel. Vous profitez des circonstances pour transcrire en termes juridiques les mesures exactes du mariage, ce qui permet d'affirmer que rien n'est changé, que les intérêts patrimoniaux de l'Etat sont préservés et que le projet de loi n'entraînera aucune conséquence sur le droit des salariés. L'alliance sera sans effet sur leurs contrats de travail et sur leur présence aux conseils d'administration des sociétés.

A la question de savoir pourquoi l'Etat s'est réservé les trois quarts des droits de vote, vous voyez trois raisons, monsieur le ministre : la première s'explique par la réalisation de l'accord Volvo lui-même ; la deuxième serait que personne ne souhaite que Volvo devienne le principal actionnaire de Renault ; la troisième serait que personne n'en demande plus.

Ne pensez-vous pas que l'on est arrivé, pour des raisons politiques, à inverser l'ordre de présentation ?

Le Gouvernement a choisi la voie « accord industriel - conséquences strictes sur le statut de la Régie ».

N'aurait-il pas été préférable de suivre une voie plus réaliste, de convaincre le personnel et le Parlement que, les temps ayant changé, il fallait s'adapter à la situation internationale et transformer Renault en société anonyme ?

**M. Roger Chiraud, rapporteur général.** Très bien !

**M. Xavier de Villepin.** Cette voie aurait été celle du courage.

**M. Roger Chiraud, rapporteur général.** Très bien !

**M. Xavier de Villepin.** Ne croyez-vous pas que la tendance lourde de l'époque, à la suite des événements de l'Est, s'exprime par la dénationalisation de l'industrie ?

L'Union soviétique elle-même s'oriente vers l'économie de marché, l'émission d'actions, la diversification des formes de propriété, la décentralisation complète des décisions.

Du Nord au Sud du monde, on constate le même mouvement de fond.

C'est cela qu'il convient d'expliquer, non pas simplement à des fins politiques, pour donner tort aux uns et raison aux autres, mais pour situer - j'insiste sur ce point - la ligne du Gouvernement dans un courant de pensée moderne.

J'aurais parfaitement compris que vous affirmiez votre souci de maintenir la Régie dans le secteur public et qu'ensuite la direction soit responsable du juste pourcentage, présent ou à venir, à céder à son partenaire. Vous auriez ainsi laissé plus de flexibilité et de souplesse à tous les acteurs, ce qui aurait évité de revenir devant le Parlement si les événements conduisaient à réduire quelque peu les 75 p. 100 de la part de l'Etat.

Je suis convaincu que vous auriez facilité ainsi les négociations ultérieures de Renault et son financement.

Au nom de l'union centriste, je voudrais vous dire clairement nos conclusions.

Tout d'abord, l'accord industriel que vous nous présentez est un bon accord. Nous comprenons que vous le soutenez : il est fait dans l'intérêt de notre pays ; il se justifie par votre expérience, votre vision du monde, votre sens de la construction de grands ensembles.

Nous souhaiterions également avoir votre commentaire sur les rapports entre Volvo-Renault et les Japonais car, si les dépêches d'agences et de presse se contredisent, il est nécessaire de clarifier un certain trouble dans les esprits.

Enfin, notre groupe regretterait que la transformation de la Régie soit approuvée simplement du bout des lèvres, c'est-à-dire par une seule sensibilité politique. Cet événement d'une grande importance mériterait mieux.

C'est pour cette raison que nous souhaitons que vous profitiez de ce débat pour donner une marge de flexibilité supplémentaire à la Régie en vous rapprochant des recommandations de la commission des finances de notre Haute Assemblée. Nous sommes, pour notre part, convaincus que c'est l'intérêt de Renault. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I. ainsi que sur certaines travées du R.D.E.)*

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

**M. Emmanuel Hamel.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, sur un sujet de cette importance, le temps qui m'est imparti, c'est trop ou c'est trop peu.

Il est difficile, plus la discussion avance, de soutenir l'intérêt et d'apporter des éléments nouveaux, surtout lorsqu'on parle après notre collègue M. de Villepin, qui, avec son éloquence habituelle, a cité Savonarole, et dont les phrases nous rappelaient des vers de Corneille.

En l'entendant, l'idée m'est venue - je le dis avec sérieux - puisque Renault est une régie nationale, de placer cette discussion sous l'égide des mots célèbres de Renan dans son *Discours sur la France*, disant : « La nation est une âme à principe spirituel : avoir fait ensemble de grandes choses et vouloir les poursuivre encore. »

Je crois très sincèrement, monsieur le ministre, que ce qui suscite l'inquiétude, compréhensible, normale, humaine et légitime, du personnel de Renault, c'est le sentiment, partagé par une grande majorité de Français, d'avoir l'honneur d'appartenir à une régie nationale, une société nationale qui, depuis maintenant quarante-cinq ans, a marqué profondément l'histoire de notre pays par ses réussites industrielles, par le fait que la production de Renault, progressivement, s'est identifiée au progrès du niveau de vie en France, depuis la 4 CV, au lendemain de la guerre, jusqu'à la splendide voiture que sort aujourd'hui Renault et qui fait concurrence aux plus réussies des voitures étrangères.

Ce qui explique également l'inquiétude des travailleurs et des cadres de chez Renault, c'est le fait que - Renault a eu raison d'en être fier - c'était une vitrine sociale, comme on a dit, un exemple du progrès social.

**Mme Hélène Luc.** Exactement !

**M. Emmanuel Hamel.** A partir du moment où est remis en cause, d'une certaine manière, ce statut auquel tant d'hommes sont attachés depuis des décennies, il y a chez eux une inquiétude qu'il faut comprendre.

Monsieur le ministre, par votre projet de loi, vous nous placez, parlementaires que nous sommes, dans une situation extrêmement difficile car, si nous comprenons ces inquiétudes des salariés de chez Renault, nous ne pouvons pas être insensibles, sachant votre droiture personnelle, aux arguments que vous faites valoir pour nous demander d'accepter, par ce projet de loi, un accord dont on peut penser, encore que nous n'en ayons pas connaissance, que, dans la conjoncture mondiale actuelle, notamment de l'industrie automobile, il est peut-être pour Renault, en dépit des difficultés qu'il peut susciter, plus un espoir qu'un risque.

Monsieur le ministre, la première question que je crois devoir vous poser est la suivante : est-il normal de demander à un Parlement, quelle que soit l'estime que ce Parlement porte à un ministre, de voter un projet de loi permettant la conclusion d'un accord dont ce Parlement n'a pas eu connaissance dans sa totalité ?

Je sais que la vie est bien souvent un appel à faire confiance à l'autre. Vous êtes une personnalité qui inspire le respect et nous savons votre droiture, mais vous nous demandez, à nous, parlementaires - était-ce nécessaire ? - de donner, par notre vote, notre aval à un accord dont nous ne connaissons pas tous les éléments.

Deuxième question : monsieur le ministre, si véritablement cet accord est le meilleur pour Renault, n'a-t-on pas trop rapidement écarté, comme une solution dangereuse, l'accord franco-français ? On fait valoir que, lorsque ce sont deux entreprises nationales qui additionnent leurs efforts ou qui conjugent leurs capitaux, parce que ce sont des entreprises hexagonales, un plus un ne fait pas toujours deux.

Mais est-ce que de cet accord franco-français ne serait pas né, sur le plan de la psychologie collective ainsi que sur celui des moyens financiers et techniques des entreprises, malgré leur complémentarité, un supplément d'énergie, de capacité, de moyens de financement qui aurait peut-être représenté une solution meilleure que celle que vous proposez au travers de ce projet de loi, dont l'objectif est de permettre un accord entre Renault et une entreprise étrangère, Volvo, certes respectable et pouvant s'honorer de productions d'éminente qualité ?

Monsieur le ministre, était-il nécessaire, s'il fallait un projet de loi pour rendre possible cet accord, puisqu'il se concrétise par des participations croisées nécessitant une modification du capital de Renault, que vous nous demandiez à nous, parlementaires, qui n'avons pas connaissance de la totalité de l'accord, de voter un projet de loi contenant six articles, alors que le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> aurait suffi ?

En effet, lorsqu'on détaille le texte, on constate, par exemple, à l'article 5, des dispositions telles que nous nous demandons comment vous avez pu penser que nous pourrions les accepter !

La participation au capital des salariés de Renault, même si elle n'a pas pris l'ampleur que l'on pouvait souhaiter, était, dans une certaine mesure, exemplaire. Rendue possible par les textes de 1945, elle a été développée, à la demande du président Pompidou, par ceux qui ont pris corps en 1970. Or, vous demandez que l'on transforme les actions en certificats d'investissement et vous rendez à l'avenir impossible l'extension de la participation des ouvriers au capital de Renault.

Il est une autre question grave, monsieur le ministre, que je vous demande d'écouter, car je vous la pose avec une véritable inquiétude. Bien entendu, je ne mets pas en doute les déclarations qui nous ont été faites, en commission des finances, tant par le président français, et portant un beau nom de France, de Volvo-France que par le président de Renault. Ils nous ont fait part du sérieux qu'ils avaient rencontré chez leur partenaire suédois et ils ont rappelé la droiture qui est habituelle aux citoyens de ce pays, formés, comme ils le sont, par une longue tradition religieuse de droiture et pour qui tenir sa parole est un honneur auquel un homme se doit d'être toujours fidèle.

Mais, monsieur le ministre, quand on sait ce qu'est la réalité du capitalisme, les combats qu'il implique, la violence dont il est quelquefois le témoin ou le véhicule, que constatons-nous et qui nous inquiète ? Que, par exemple, en ce qui concerne R.V.I., Volvo détiendra 45 p. 100 des actions de R.V.I., 55 p. 100 restant à Renault, mais que Volvo est également entré dans le capital de Renault, de sorte que, si

vous faites le total de ce que Volvo va détenir directement dans R.V.I. et que vous y ajoutez la part d'actions que Volvo va détenir dans Renault, vous arrivez à un total de 58 p. 100.

Je sais bien que le régime des lois sur les sociétés fait que, à l'intérieur du conseil d'administration de R.V.I., Renault restera propriétaire de 55 p. 100 des actions. On peut donc espérer que, s'il se produit un jour un affrontement entre les stratégies de Volvo et celles de R.V.I., Renault, restant majoritaire, fera en sorte que l'intérêt français prévale.

Mais, comprenez, monsieur le ministre, l'inquiétude de salariés qui savent qu'ils sont dans une entreprise dont le capital va être détenu en concurrence de 45 p. 100 par une société étrangère alors que, de plus, cette société étrangère aura 25 p. 100 du capital de Renault.

**Mme Héliène Luc.** Vous avez raison de souligner cette inquiétude !

**M. Emmanuel Hamel.** Cette inquiétude tient donc au fait que le total des capacités financières entre des mains étrangères sera supérieur, pour ce qui concerne R.V.I., à ce qui sera détenu par des mains françaises.

Il est encore d'autres inquiétudes : comment va se faire la répartition des séries ? Comment va se faire la répartition entre les usines de ce grand ensemble désormais international, entre ce qui sera fabriqué en France et ce qui sera fait en Suède ?

Ces inquiétudes sont encore avivées par le fait que, en dépit de vos déclarations, - je ne me permets pas de suspecter votre bonne foi - le personnel de Renault a entendu, d'après ce qui m'a été rapporté par le directeur du personnel lui-même, qu'il serait nécessaire, dans un délai proche, de procéder à un « toilettage social ».

Or, derrière des mots comme ceux-là, il se répand, bien entendu, une certaine inquiétude, surtout lorsqu'on appartient à un groupe qui, entre les années 1984 et 1988, a perdu plus de 30 000 des siens par réduction d'effectifs.

Voilà donc, monsieur le ministre, toute une série d'inquiétudes.

Aussi, comprenez, encore que votre intervention dans la discussion générale, cet après-midi, ait en partie apaisé quelques-unes de nos inquiétudes, que nombre d'entre elles demeurent et que, dans l'état actuel de cette discussion, ne sachant pas la réponse que vous ferez à la fin de la discussion générale à toutes les questions qui vous auront été posées, dans l'incertitude où nous sommes des votes qui seront émis sur les amendements que présentera la commission des finances pour améliorer votre texte, nous ne pouvons vous dire autre chose que le respect que nous portons à votre personne ne nous autorise pas pour autant à dire que nous voterons votre texte.

Je terminerai par un rappel, pour que vous ne pensiez pas que ces questions que je vous pose sont la conséquence d'une attitude politique partisane.

Il y a un sentiment qui n'appartient pas simplement au groupe R.P.R., mais qui traduit, par exemple, en ce qui concerne les rapports du Gouvernement auquel vous appartenez avec la Communauté économique européenne, des inquiétudes qu'a exprimées - permettez-moi de vous le rappeler - un ancien ministre des relations extérieures des gouvernements qui se sont succédé depuis 1981.

Dans des termes sévères, mais dont nous partageons l'esprit et la philosophie, M. Claude Cheysson, puisque c'est de lui qu'il s'agit, dans un article de *Libération*, il y a quelques jours, a dit : « Je suis choqué, oui, choqué, de la manière dont le Gouvernement français a accepté de conclure l'accord entre Paris et Bruxelles sur Renault. Je n'aime pas beaucoup l'acte de contrition humiliant que représente le communiqué publié mardi soir 22 mai par Paris. Je suis mécontent de cet accord, car je dénie à la Commission le droit de distinguer entre les bons actionnaires privés et les méchants actionnaires publics. J'aurais préféré qu'il n'y ait pas d'accord et que le Gouvernement français aille en Cour de justice. C'est une attitude tout à fait humiliante. »

Monsieur le ministre, si un ancien ministre des relations extérieures des gouvernements Mauroy et Fabius s'exprime ainsi sur la manière dont le Gouvernement a cru devoir accepter la décision de Bruxelles du 22 mai, vous comprenez que, si par bien des aspects, nous exprimons la même inquié-

tude, c'est parce que celle-ci est largement partagée par nombre de Français, et ce bien au-delà des clivages politiques.

Devant les difficultés que connaît le monde et en raison de la crise qui y sévit, nous sommes inquiets et nous nous demandons, puisque nous n'avons pas eu connaissance de la totalité de l'accord, s'il est véritablement dans l'intérêt de Renault, entreprise française, et dans l'intérêt de ses salariés, la meilleure réponse aux problèmes de leur avenir. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

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

**M. Ernest Cartigny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le débat que nous abordons aujourd'hui à propos du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault s'inscrit dans un environnement inhabituel.

En premier lieu, une discussion dont l'objet est d'aboutir à la transformation en société anonyme de la première entreprise française, qui fut de surcroît la première des entreprises françaises nationalisées, en 1945, ne saurait être banale.

En second lieu, il n'est pas courant que le Parlement ait à débattre d'une transformation aussi significative, en marge d'un autre débat, auquel, par la force des choses, nous sommes également conviés. Ce second débat porte sur la validité et l'opportunité d'un accord de coopération conclu entre cette grande entreprise française et une autre grande entreprise étrangère.

L'un et l'autre débat peuvent évidemment se nourrir de regrets, d'arrière-pensées et de beaucoup de passion, et certains s'alarment déjà des bouleversements qui guettent l'« institution Renault ».

Pourtant, cette transformation du statut, dictée par les conditions actuelles du marché et de la concurrence internationale, était inéluctable. Elle était d'ailleurs inscrite dans l'histoire juridique et économique de la Régie qui, depuis 1945, s'est lentement transformée. Elle est également inscrite dans la réalité économique d'aujourd'hui.

Le statut juridique d'une entreprise n'est que le reflet d'une époque. La nationalisation de Renault, en 1945, confisquée, ne l'oublions pas, pour avoir été livrée par son propriétaire aux mains de l'ennemi, se justifiait par la nécessité d'une réponse, plus que symbolique, aux exigences de l'épuration et du relèvement de la France de l'immédiat après-guerre. Le statut de l'entreprise nationale en régie convenait à la dynamique interventionniste et planificatrice du gouvernement du général de Gaulle, inspiré par le souci de répondre « par une production de masse à des besoins de consommation de masse dans un contexte de reconstruction de l'économie nationale ».

Ce statut s'accommodera de l'environnement économique dans lequel l'entreprise évoluera jusqu'aux années 1980. Dès 1976, une loi avait déjà accordé à la Régie la possibilité de prendre des participations dans d'autres entreprises. Dès cette époque, la Régie était devenue un groupe. Après les tourments de la crise que la Régie a traversée au milieu des années 1980, une nouvelle adaptation de son statut était devenu indispensable ; dès 1988, la Régie avait adopté la législation comptable des sociétés anonymes. Il lui restait à revêtir la forme juridique dont elle avait déjà épousé les contours. C'est l'objet du projet de loi qui nous est présenté par le Gouvernement pour permettre, de manière circonstancielle, la confirmation d'un accord de partenariat entre Renault et le groupe Volvo.

Pour les membres de mon groupe, comme pour moi-même, il ne peut s'agir ni d'aller contre une évolution aussi inéluctable que nécessaire, ni de refuser à Renault les moyens de s'adapter, de se développer et de renforcer, par la coopération, ses lignes de défense face à la concurrence japonaise et américaine.

Tout au plus, la majorité d'entre nous souhaiterait-elle que la tendance actuelle de la politique gouvernementale, qui confine les entreprises de cette nature dans un « état intermédiaire public-privé », dans le seul but de respecter les engagements pré-électorales du Président de la République, soit rapidement dépassée afin que les sociétés françaises soient réellement placées en situation, non seulement d'affronter les lois du marché, mais aussi d'en bénéficier.

Pour l'heure, il faut, d'abord, approuver le statut pour permettre l'accord. Il s'agit là d'une transformation juridique nécessitée par l'évolution du marché et la transformation des conditions de la concurrence internationale.

L'ordonnance du 16 janvier 1945 conférait en effet à la Régie un statut juridique sans équivalent. Il s'agissait à l'époque de « créer un établissement de caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile, de l'autonomie financière et placé sous l'autorité et le contrôle du ministre de la production industrielle ». En même temps, obligation lui était faite de « respecter, en matière de gestion financière et comptable, les règles couramment en usage dans les sociétés industrielle et commerciales ».

Cette apparente contradiction était en réalité destinée à concilier la souplesse de fonctionnement « indispensable à une grande entreprise industrielle tout en favorisant un contrôle rigoureux des deniers publics afin de permettre à l'Etat de diriger, conformément à l'intérêt général, une branche d'activités primordiale pour l'activité du pays ».

Le statut de 1945 était en cohérence parfaite avec le « dirigisme » qui semblait indispensable à la reconstruction nationale.

Depuis, beaucoup de choses se sont passées.

D'une part, à l'intérieur de nos frontières, les conditions économiques générales du pays, le niveau global de la consommation, les revenus des consommateurs et l'état du marché intérieur de l'automobile ont évidemment évolué. Plusieurs restructurations et concentrations successives ont abouti à l'émergence de deux grands groupes, l'un, Renault, entreprise nationale, dans laquelle l'Etat est l'actionnaire unique, l'autre, P.S.A., structure de droit privé, qui fonctionne selon les règles du marché.

Beaucoup ont déploré, parfois sans nuance mais avec quelques raisons, cette situation foncièrement inégalitaire créée ainsi entre les deux groupes : l'un maintenu à bout de bras contre vents et marées par la manne publique, l'autre soumis aux tempêtes de la concurrence.

De ce point de vue, on a souvent critiqué la technique qui consistait à faire financer les déficits d'exploitation de l'entreprise nationale Renault à partir de la ponction pratiquée sur les bénéfices réalisés par l'entreprise P.S.A. Ne serait-ce que de ce point de vue, il convenait de rapprocher les deux entités pour qu'elles évoluent désormais dans le cadre européen selon un mode comparable.

De surcroît, il convenait de mettre l'entreprise Renault en situation de s'adapter aux réalités du marché international et de lui accorder la souplesse dont elle a besoin pour agir et se développer de manière compétitive ; le changement de statut devenait donc indispensable. On a vu que, depuis 1976, les prémices de cette réforme s'étaient dessinées à plusieurs reprises.

D'autre part, la France s'est engagée sur le chemin de l'intégration européenne. De ce point de vue, la Commission de la C.E.E. ne voit d'un bon œil ni les aides publiques qui faussent la concurrence, ni les entreprises publiques elles-mêmes qui constituent autant de secteurs protégés.

Bien qu'elle n'ait pas à adhérer avec naïveté à tous les préceptes posés par la Commission et qu'elle ne doive pas se placer en situation d'infériorité par rapport à ses concurrents, la France, qui a décidé d'accepter les règles et les contraintes de l'édification européenne, ne devait-elle pas mettre en conformité ses actes avec les principes qu'elle défend, en conférant à la première entreprise française une image moins monopolistique, moins assistée et davantage organisée selon le droit commun ?

Pour ces raisons, il fallait donner à la Régie Renault un statut de droit privé. Celui de la société anonyme est parfaitement adapté et il faut féliciter le Gouvernement de l'avoir fait.

Les opposants archaïques à toute transformation du statut de Renault auraient tort de sombrer dans le désespoir. L'organisation de la nouvelle société anonyme ne va pas connaître de profonds bouleversements. L'actionnariat restera inchangé, la répartition des fonctions sera identique et, à l'exception de l'entrée dans le conseil d'administration de l'entreprise d'un certain nombre de représentants de Volvo, sa composition restera dictée par la loi de démocratisation du secteur public. Seul changement important, les assemblées d'actionnaires apparaîtront pour tenir compte des nouvelles réalités juridiques.

Mon groupe se félicite donc de cette modification de statut ; il est disposé à la voter d'autant plus qu'elle est en fait proposée pour rendre possible la conclusion d'un accord de partenariat entre Renault et Volvo.

Bien que cet accord suscite quelques interrogations et bien qu'il n'entre pas, comme l'a souligné M. le rapporteur général, dans la vocation du Parlement de ratifier de tels accords, il s'agit aussi de l'approuver pour préserver l'avenir.

Cet accord vient à point nommé. On sait qu'après avoir traversé une grave crise la Régie Renault a amorcé, surtout depuis 1987, un spectaculaire redressement, qui s'est matérialisé par un désendettement significatif largement permis, il est vrai, par l'allègement de dette de 12 milliards de francs que lui a consenti l'Etat.

Cette amélioration globale s'est effectuée parallèlement à un accroissement du chiffre d'affaires qui a atteint en 1989 174,5 milliards de francs pour deux millions de véhicules vendus.

Malgré tout, et dans un environnement international survolté, Renault conserve un certain nombre de faiblesses structurelles : une seule marque, une implantation sur des marchés protégés et donc vulnérables, une production de véhicules de moyenne gamme et une faible part du chiffre d'affaires consacrée à l'investissement et à la recherche.

Ces faiblesses ont amené Renault à rechercher un partenaire européen, dont la vocation et les moyens d'action soient complémentaires des siens propres. C'est Volvo qui a été choisi, et l'accord qui nous a été présenté par les responsables de l'entreprise Renault et par le Gouvernement, reposant sur une prise de participation croisée, nous paraît équilibré et, pour le moment, satisfaisant puisqu'il semble correspondre à cette recherche de complémentarité.

Cet accord suscite pourtant quelques interrogations. A l'instar de nos collègues qui sont déjà intervenus, je regretterai, tout en le comprenant, qu'un certain nombre d'informations ne nous aient été que chichement communiquées, notamment celles qui intéressent la situation économique et financière de Volvo ou la teneur réelle de la lettre d'intention échangée entre les deux partenaires. C'est bien normal car le Parlement n'a pas à connaître des actes préparatoires aux accords industriels, mais cela montre aussi les limites de cette économie que l'on dit mixte.

Plus inquiétante est l'hypothèse de négociation latérale entre Volvo et un partenaire japonais qui poserait, si elle était confirmée, le problème de la fiabilité de cet accord et pourrait engendrer par l'intermédiaire de Volvo une certaine vulnérabilité de Renault par rapport à ses concurrents japonais.

Cet accord suscite également d'autres questions.

Tout d'abord, il conviendrait que le Sénat soit mieux informé sur la teneur des garanties qui assortissent éventuellement cet accord pour le cas où le partenaire de Renault viendrait - c'est une hypothèse d'école - à être lui-même en difficulté et convoité par des concurrents étrangers.

Ensuite, il convient de mesurer dès maintenant quelles devraient être les conséquences de cet accord pour les sous-traitants de Renault et les entreprises, qui a des titres divers participent soit au processus de fabrication de véhicules, soit à leur commercialisation, afin qu'ils préparent les reconversions nécessaires.

Dans le même esprit, quel sort sera réservé par le nouveau consortium aux filiales de Renault, notamment à celles de Renault Véhicule industriel aux Etats-Unis dont la situation largement déficitaire est préoccupante ?

En outre, la Régie Renault a été amenée à diminuer son effectif de 27,9 p. 100 de 1984 à 1989. L'accord conclu est-il de nature, en engendrant de nouvelles restructurations, à susciter de nouveaux licenciements au sein de la nouvelle société anonyme ? Dans l'affirmative, en mesure-t-on déjà les proportions afin de parer à cette éventualité ?

Enfin, avec notre rapporteur général, je regretterai que la situation particulière faite à Renault, par son nouveau statut, ne lui permette pas librement de conclure directement d'autres accords de partenariat, et que toute nouvelle augmentation de capital soit obligatoirement assujettie à l'accord du Parlement. C'est pourquoi les amendements proposés par la commission des finances nous paraissent judicieux, voire indispensables.

Sous ces réserves, ayant pesé toutes ces interrogations et à défaut de disposer de toutes les réponses, monsieur le ministre, mon groupe accueille, d'ores et déjà, favorablement ce projet de loi qui rend à Renault les moyens d'action nécessaires à toute entreprise dans le monde d'aujourd'hui. *(Applaudissements sur les travées du R.D.E. et de l'union centriste.)*

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

**M. Robert Pontillon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'industrie ignore le déterminisme ; il n'y a pas de fatalité du succès et de la réussite ! Les résultats peuvent être bons une année, et ils le sont dans le cas d'espèce. Encore cette affirmation gagnerait-elle, sans doute, à être vérifiée en termes de parts de marché et précisée, compte tenu des hausses régulières de prix dont sont coutumiers les constructeurs français, à la différence de leurs concurrents étrangers, les parts de marché devant encore s'apprécier par référence au marché national et au marché européen.

Bref, la situation de Renault s'est améliorée en termes financiers, mais subsistent certaines dérives préoccupantes : la stabilisation persistante de nos parts de marché à l'échelon européen, l'insuffisance de nos engagements en recherche-développement, l'incertitude sur la négociation entre le Japon et la Communauté, et le sort des quotas nationaux ou communautaires.

Quoi qu'il en soit de ces incertitudes et des apaisements que vous nous apporterez sans doute, monsieur le ministre, il demeure que le temps de la croissance n'a qu'un temps - si j'ose dire ! - et qu'il faut se préparer aux agressions probables de l'avenir. Les Etats-Unis en ont fait - et en font toujours - la cruelle expérience, eux qui ont vu la pénétration japonaise croître de quatre points en un an.

Se préparer, dans notre esprit, c'est se mettre en état d'achever la restructuration du secteur automobile dans des conditions socialement acceptables et économiquement valables. C'est là toute la justification et toute l'économie du projet qui nous est soumis, projet acceptable cette fois et profondément différent de celui que parraina M. Madelin en 1987.

La différence - c'est ce qui détermine notre vote positif - réside essentiellement dans l'ambition qui sous-tend le projet de loi n° 1228. Hier, c'était seulement la privatisation, c'est-à-dire une sorte de revanche idéologique ; aujourd'hui, c'est la compétition, c'est-à-dire le moyen de s'outiller pour répondre au défi japonais par l'amélioration de la compétitivité, l'investissement pour la modernisation, la formation des hommes, bref le développement qualitatif de la production.

N'en déplaise à Mme Fraysse-Cazalis, c'est ce qui explique que M. Philippe Bassinet, lui aussi élu des Hauts-de-Seine, peut, comme moi, sans se déjuger, voter ce texte après avoir refusé celui d'hier.

Le projet de loi dont nous débattons peut être l'instrument de ces ambitions. En tout cas, il doit permettre à Renault de conclure définitivement un accord avec Volvo, permettant à ces deux entreprises de consolider leurs positions respectives et de bénéficier de leurs complémentarités, tant techniques et géographiques que de positionnement en termes de produits et d'images de marque.

En tout état de cause, Renault restera sous contrôle de la puissance publique, puisque l'Etat conservera les trois quarts du capital, ce qui ne nous gêne aucunement. En outre, le Gouvernement a pris des précautions supplémentaires : en fixant à 25 p. 100 au maximum l'ouverture du capital de la Régie, il est allé moins loin que ce qu'aurait permis le principe des 51 p. 100. C'est très important puisqu'il ne pourra, par exemple, y avoir, au sein du capital, une minorité de blocage de 33 p. 100.

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

Enfin, l'ouverture du capital de certaines entreprises nationalisées à des actionnaires non publics ne date pas d'aujourd'hui ; il existe un exemple célèbre, celui de la S.N.C.F. Par ailleurs, depuis longtemps déjà, c'est le cas dans les groupes publics d'assurances où la part du secteur privé peut représenter jusqu'à 25 p. 100 du capital.

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

Ces garanties rendent vaines et illusoire ces clameurs protestataires, nourries de démagogie et de comportements irresponsables. Cela signifie concrètement que le changement de régime juridique n'aura aucune conséquence significative du point de vue social et fiscal, et en aura très peu dans le fonctionnement même de la société.

**Mme Hélène Luc.** On en reparlera !

**M. Robert Pontillon.** L'accord avec Volvo, c'est clair, est nécessaire, ne serait-ce que pour maintenir l'acquis et permettre le futur développement. Le projet de loi qui nous est présenté le rend possible ; nous le voterons, car il préserve l'essentiel.

L'essentiel, pour nous, c'est l'identité de Renault et des travailleurs qui ont fait la Régie : cette indépendance est garantie dans la complémentarité féconde.

L'essentiel, c'est encore que la dimension sociale ne soit ni affectée ni atteinte : c'est acquis, puisque aucun licenciement - nous affirme-t-on - n'est envisagé.

L'essentiel, c'est enfin, dans la logique du développement européen, que l'automobile demeure une industrie vivante et conquérante, en Europe et dans le monde : c'est possible avec cet accord de portée stratégique.

Dirai-je - pour conclure - que cet accord s'inscrit dans une approche dynamique, dans une conception offensive de l'économie mixte qui consacre finalement une expansion du patrimoine public ?

Ce sont autant de raisons pour que le groupe socialiste vous apporte, monsieur le ministre, sa confiance et ses voix. *(Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du R.D.E.)*

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

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le ministre, les amis de mon groupe ayant démontré, jusqu'à présent, le caractère néfaste de ce projet de loi pour l'industrie automobile française, les salariés, et l'ensemble de l'économie nationale, ainsi que son aspect irrecevable, je m'attacherai plus particulièrement aux problèmes de Renault-Agriculture, et plus généralement du machinisme agricole, étant l'élu d'une région où l'agriculture occupe une place importante.

Comme pour le poids lourd, Renault est le seul producteur français de tracteurs agricoles. Renault-Agriculture, qui occupait le deuxième rang en 1988 derrière Fiat, a repris, en 1989, la place de leader sur le marché français en réalisant 6 142 immatriculations sur un marché, toutes marques confondues, de 39 707 tracteurs neufs contre 42 492 en 1988.

Avec 15,5 p. 100 du marché, Renault-Agriculture se place en tête devant Case - 14,9 p. 100 - et Fiat-Agri - 13,9 p. 100. Cette performance de Renault, qui a renouvelé - il est vrai - une part importante de ses modèles en 1989, a été obtenue par le savoir-faire du personnel dans son ensemble, et dans des conditions de travail difficiles.

Dans le domaine de l'exportation, Renault-Agriculture a sensiblement progressé : plus 20 p. 100 en moyenne, en 1989, sur les pays de la C.E.E., avec, selon la direction, de très bons résultats en R.F.A. et en Grande-Bretagne.

Cette situation démontre que Renault-Agriculture, seul constructeur de tracteurs à capitaux français, possède indéniablement les atouts nécessaires pour reconquérir les marchés national et européen, qui connaissent de véritables besoins. En effet, en France, le parc de tracteurs, qui vieillit, est de 1 112 000 ; en Europe, il est de 5 300 000 ; dans le monde, il est de 23 millions. Mais les taux annuels du renouvellement sont bas, notamment en France.

Si l'on se place dans la perspective de la satisfaction des besoins alimentaires et du développement de productions pour l'industrie, il existe des débouchés importants pour Renault-Agriculture.

Or, l'industrie du machinisme agricole est dominée par les multinationales étrangères. En effet, le tracteur Renault couvre 15,5 p. 100 du marché français, la firme ayant produit, en 1989, 9 268 tracteurs - dont 8 300 au Mans et 968 en Italie - contre 8 935 en 1988. Dans le même temps, Fiat couvre 50 p. 100 du marché national italien et a produit 40 000 tracteurs en 1988. Avec son concurrent italien Same, la couverture nationale est assurée à 80 p. 100.

La situation française est loin d'être aussi florissante. En effet, en 1988, 64 p. 100 des tracteurs immatriculés chez nous étaient importés d'Italie, de R.F.A. et de Grande-Bretagne alors que 50 p. 100 du machinisme agricole étaient également importés. Face à une telle faiblesse économique, reconstruire une industrie française du machinisme agricole est vital pour l'emploi, les salaires et l'indépendance de la France.

Dans ces conditions, Renault-Agriculture et le machinisme agricole ont de l'avenir en France. Alors que les autres se battent pour occuper leur marché national, pourquoi vouloir toujours faire plus européen que tout le monde, en jetant par-dessus bord ce qui fait l'originalité de notre appareil de production ?

Les déclarations en apparence les plus contradictoires sont faites par la direction. M. Lévy, plus cynique que jamais, déclare qu'il « n'a rien à faire du tracteur ». Dans le même temps, le P.D.G. de Renault-Agriculture se vante d'avoir reconquis la première place en France et d'avoir assaini les finances. Alors qu'il faudrait créer les conditions pour que Renault-Agriculture parte à la reconquête du marché national, la direction a abandonné tout projet de développement sur le Mans et s'apprête à liquider Renault-Agriculture.

Il est clair que la stratégie du groupe Renault est de chercher à se débarrasser de Renault-Agriculture, comme il s'est débarrassé de la peinture et de la machine-outil.

On retrouve bien là la stratégie générale du groupe, qui vise à ne pas produire les composants tracteurs, mais à soustraire tout ce qui peut l'être et à réduire le rôle de Renault à l'assemblage.

A cette stratégie de déclin industriel, nous opposons une stratégie de reconquête du marché national. Cela est possible, parce que le marché européen est globalement porteur. En outre, la France, moins bien équipée que d'autres pays, offre désormais des occasions de croissance à tous les équipementiers pour renouveler un parc qui vieillit et répondre aux besoins nouveaux qui se font jour dans les pays en voie de développement, fondées sur des coopérations mutuellement avantageuses pour Renault, la France et ces pays.

Vous le voyez, monsieur le ministre, et contrairement à ce que vous voulez faire croire, les communistes ne sont pas opposés à des coopérations, à de véritables coopérations.

**Mme Hélène Luc.** Très bien !

**M. Félix Leyzour.** Coopérer, ce n'est pas prendre pour notre industrie un billet de seconde classe quand elle peut prétendre voyager en première !

**M. Louis Minetti.** Très bien !

**M. Félix Leyzour.** Une nouvelle génération de tracteurs est en cours d'élaboration chez tous les constructeurs. Ils seront plus économes et intégreront les technologies de pointe, telle une transmission hydrostatique et l'électronique embarquée.

En visitant le Salon de l'agriculture avec mon ami André Lajoinie, j'ai pu voir, rassemblé en un même lieu, ce que Renault est capable de réaliser.

Les multinationales étrangères dominent le machinisme agricole en France au détriment de notre balance commerciale et des emplois.

La reconquête du marché intérieur est possible parce que Renault, malgré sa politique, a conservé une excellente image dans le monde agricole, notamment dans les coopératives d'utilisation de matériel agricole, les C.U.M.A.

Est-il normal, à votre avis, monsieur le ministre, mes chers collègues, que l'agriculteur qui souhaite acheter français trop souvent ne le puisse pas ?

La reconquête du marché intérieur est possible si Renault répond aux besoins de l'agriculture française, comme cela a été fait avec le tracteur 165 chevaux, qui devrait pouvoir bien se vendre dans les coopératives d'utilisation de matériel agricole.

Or, monsieur le ministre, l'accord Renault-Volvo que vous prétendez entériner par le présent projet de loi, en organisant la braderie du patrimoine national, fait l'impasse sur Renault-agriculture.

Il n'y a aucune fatalité pour la situation présente. Une autre politique est possible pour Renault-agriculture, comme une autre politique est vitale pour le devenir du groupe Renault.

Il ne peut y avoir un machinisme agricole français sans une agriculture moderne et efficace, répondant aux besoins alimentaires de la France, d'une part, mais contribuant aussi à répondre aux besoins alimentaires dans le monde, notamment en direction des pays du tiers monde, et à les satisfaire.

Il y a mieux à faire que de « geler » des millions d'hectares de terre cultivable en France et en Europe.

Renault-agriculture a tous les atouts pour reconquérir et développer son taux de pénétration en France et à l'étranger.

Dans cette optique, la stratégie Renault-agriculture ne convient pas pour répondre aux besoins de l'agriculture française et aux problèmes de l'emploi.

L'accord Renault-Volvo s'agissant de l'automobile et du poids lourd est la traduction de la volonté du Gouvernement et de la direction de Renault de rayer à terme de l'échiquier national, européen, mondial la Régie Renault, symbole économique et social de la France depuis 1945.

Si M. Lévy se permet de dire qu'il n'a rien à faire du tracteur, je ne dirai pas, quant à moi, que les agriculteurs n'ont rien à faire de M. Lévy, parce que je veux peser mes mots.

En revanche, je dirai que les agriculteurs français sont intéressés au maintien et au développement d'une industrie forte dans le machinisme agricole.

Quand on parle de machinisme agricole, ce n'est pas seulement des grandes unités de productions qu'il s'agit !

Nous sommes bien placés pour savoir que cela représente des centaines de milliers d'emplois sur l'ensemble du territoire, dans les domaines de la vente, de l'entretien, du dépannage, des emplois variés qui font appel à un bon niveau de qualification et sont particulièrement intéressants dans nos petites villes et nos secteurs ruraux.

A qui fera-t-on croire que nous serions archaïques parce que nous voulons que la grande marque française, plutôt que de céder la place, la consolide, la renforce, la développe ?

Or c'est cette possibilité que vous compromettez, que vous bradez avec votre projet. C'est pour nous une raison supplémentaire de combattre votre projet.

Dans la querelle, ou plutôt dans la lutte qui oppose les anciens et les modernes, les archaïques et les modernes, c'est à tort, monsieur le ministre, que vous pensez être du côté des modernes. Vous cédez aux anciens, vous penchez de leur côté, vous leur ouvrez la porte.

En présence de ce projet de loi, défendre un secteur de pointe, un des fleurons de notre industrie, c'est défendre l'intérêt national.

Parce que nous voulons défendre et assurer le présent, préparer l'avenir en préservant ses chances, nous avons le sentiment profond d'être du côté des modernes. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. Louis Virapoullé.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce n'est pas dans le brouhaha, dans le tumulte, dans le flot de paroles injurieuses que l'on peut trouver la solution qui s'impose au problème de Renault.

L'homme qui s'adresse à vous, monsieur le ministre, vient d'un département lointain, l'île de la Réunion. Comme tous mes collègues dans cette enceinte, je me préoccupe du problème de Renault.

Ce contrat, qui, certes, n'est pas le contrat du siècle, mais qui provoque quelques inquiétudes, qui suscite quelques points d'interrogation, est tout de même important.

Je respecte tous les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune, quelles que soient leurs convictions.

En premier lieu, je voudrais adresser mes remerciements au rapporteur général, M. Chinaud, qui, avec la conscience et la science qui le caractérisent, vous a fait un rapport oral et écrit sans reproche.

Renault a été - nous sommes tous d'accord pour le dire - le fleuron de l'industrie automobile française.

Vous avez raison, monsieur le rapporteur général, de rappeler à notre souvenir les 4 CV et les Dauphine. Je pourrais aussi vous parler des Renault Viva grand sport, des Prima 4, des Celta 4, des Nova 4, comme M. le président Dailly me le rappelle. Toutes ces voitures aux lignes sobres et souriantes, résistantes à l'épreuve, parcourent encore nos routes de France, qui sont si belles, comme pour nous rappeler que

non seulement la Régie Renault, ce joyau de notre industrie automobile, a un passé, mais qu'elle doit, plus que jamais, faire face aux compétitions internationales.

Nous avons, hélas ! mes chers collègues, perdu beaucoup de temps. Notre pays souffre de ce combat idéologique chronique qui perturbe la marche de son économie.

Si nous pouvions nous entendre sur les grandes idées qui dictent l'intérêt national, la France serait certainement le pays le plus riche d'Europe.

Je ne suis pas, monsieur le ministre, un homme de polémique. Je recherche toujours le dialogue et je m'efforce de convaincre.

Mieux vaut tard que jamais. Mais quel gâchis et, vous l'avez dit, monsieur le rapporteur général, que de temps perdu !

On aurait pu se mettre d'accord sur la réforme de bon sens proposée en 1987 par notre collègue et ami M. Madelin, qui, en qualité de ministre de l'industrie, avait déposé un projet de loi qui visait à transformer le statut de Renault.

**Mme Héléne Luc.** Et les travailleurs l'ont fait échouer.

**M. Louis Virapoullé.** Je vous répondrai tout à l'heure, madame.

Nous sommes, en définitive, en présence d'un projet qui a subi des retards regrettables.

Je ne retracerai pas devant vous, mes chers collègues, l'évolution législative dont a été l'objet la Régie Renault. Tout cela a été bien fait.

Si l'ordonnance du 7 mars 1945 confère bien à la Régie Renault un statut juridique unique en son genre, il n'en demeure pas moins vrai que la Régie Renault, dotée de la personnalité civile, de l'autonomie financière, placée sous le contrôle du ministère de la production industrielle, se comportait en matière de gestion financière et comptable suivant les règles couramment en usage dans les sociétés industrielles et commerciales.

Ce statut hybride ne pouvait durer indéfiniment.

Mes chers collègues, nous devons tous nous interroger afin de savoir si ce projet de loi est nécessaire.

Monsieur le rapporteur général, depuis que je sais que vous avez fréquenté le même lycée que M. Joxe, je lis avec la plus grande attention vos rapports et je n'ose pas vous affronter dans les discussions.

Je ne suis pas d'accord avec vous sur un point, je vous le dis avec élégance et avec toute l'amitié que j'ai pour vous. Je soutiens que ce projet de loi était nécessaire.

En effet, certains, comme vous, considèrent que les lois du 2 juillet et du 6 août 1986 autorisent le Gouvernement à céder, par décret, jusqu'à 49 p. 100 du capital de Renault et soumettent cette cession à des procédures précises permettant de sauvegarder les intérêts patrimoniaux de l'Etat.

Je ne partage pas ce point de vue. En effet, les lois précitées ne permettent pas cet accord industriel, car la loi du 2 juillet 1986 est limitative et exclut la Régie Renault. Quant à la loi du 6 août 1986, elle est le mode d'emploi de cette loi du 2 juillet 1986.

Il nous faut, en conséquence, mes chers collègues, appliquer l'article 34 de la Constitution de 1958, qui sans ambiguïté prévoit : « La loi fixe également les règles concernant les transferts de propriété d'entreprises du secteur public au secteur privé. »

A travers ce projet de loi, vous nous demandez, monsieur le ministre, de donner la bénédiction à ce mariage dont on ne sait pas qui est le fiancé et qui est la fiancée...

**Mme Héléne Luc.** Ce n'est pas un bon mariage ! (*Soupires.*)

**M. Louis Virapoullé.** ... la référence étant tout simplement le montant de la dot. Mon ami Xavier de Villepin a présenté cette dot avec hauteur de vues et compétence.

Monsieur le ministre, en tout cas, vous êtes le seul qui puisse voir...

**M. Félix Leyzour.** Oui ! mais il ne veut pas le dire !

**M. Louis Virapoullé.** ... qui de Renault et Volvo est le porte-jarretière de la mariée ! (*Rires.*)

**M. Robert Vizet.** Ce n'est pas ce que nous voulons savoir ! (*Nouveaux rires.*)

**M. Louis Virapoullé.** Il y avait, paraît-il, une lettre d'intention !

Ce n'est pas une lettre de voiture, qui est un titre de transport. Ce n'est pas non plus une lettre de cachet, revêtue du sceau royal et entourée de tout le secret qui s'impose. (*Ah ! Ah ! sur les travées communistes.*)

Alors, monsieur le ministre, puisque nous sommes d'accord pour ouvrir le dialogue...

**M. Félix Leyzour.** Ouvrons la lettre !

**M. Louis Virapoullé.** ... il nous faudrait, comme l'a dit tout à l'heure mon ami Emmanuel Hamel, avoir connaissance de cette lettre. S'agit-il d'une lettre d'amour entre Volvo et Renault ?

**M. Emmanuel Hamel.** Que ce serait beau !

**M. Louis Virapoullé.** Pourquoi ne pas l'avoir tout simplement annexée à ce projet de loi ?

**Mme Héléne Luc.** Eh oui !

**M. Louis Virapoullé.** Nous ne mettons en doute ni votre honnêteté ni votre intégrité, monsieur le ministre, mais le Parlement a le droit d'être informé, de se prononcer et de statuer en connaissance de cause.

Nous sommes dans le brouillard ! Heureusement, la commission des finances a allumé un phare sur ce projet de loi, qui n'est pas tout à fait lumineux.

Si vous aviez produit cette lettre d'intention, monsieur le ministre, il n'y aurait pas eu aujourd'hui ce grand débat au Sénat.

Je vais maintenant répondre à Mme Luc, qui m'a interrompu tout à l'heure.

Je dirai aux membres du groupe communiste, avec courtoisie, que je connais la misère des ouvriers ; pendant des années, j'ai plaidé pour eux et je les ai défendus.

**M. Félix Leyzour.** Il faut continuer.

**M. Louis Virapoullé.** Il est tout à fait normal, mes chers collègues, que les ouvriers de Renault s'interrogent aujourd'hui. En effet, Renault a été le berceau même de l'industrie automobile en France !

Si le mariage est nécessaire, il ne faut pas qu'il soit suivi de discorde.

Et les ouvriers s'interrogent, ils se demandent si cette alliance ne risque pas, demain, de faire entrer le chômage dans leur foyer. Or, monsieur le ministre, rien n'est plus dur, pour un homme qui a consacré sa vie à une entreprise, que d'apprendre qu'il risque d'être réduit au chômage.

Je pense qu'il vous faudra tout à l'heure, monsieur le ministre, remonter à cette tribune pour nous donner des éclaircissements sur ce point fondamental du dossier.

Cela me conduit à vous poser d'autres questions.

Qu'en est-il de cette alliance de Renault ? Les noces ne sont même pas terminées, il n'y a même pas eu encore de navette entre les deux assemblées et Mme Luc dit déjà que ce n'est pas un bon mariage !

**Mme Héléne Luc.** On ne sait pas sur quoi on s'engage ! On ne connaît pas la lettre. Mais peut-être M. le ministre va-t-il nous répondre. Tout le monde le lui demande !

**M. Louis Virapoullé.** Si vous dissipez nos craintes, monsieur le ministre, cette alliance est certainement une bonne chose.

En effet, nous ne pouvons plus vivre dans ce cadre fermé, bloqué et il faut que Renault puisse aller de l'avant, mais, pour cela...

**M. Félix Leyzour.** ... il faut faire marche arrière !

**M. Louis Virapoullé.** ... notre pays doit mettre un terme à ce cloisonnement entre cadres et ouvriers ; il faut faire en sorte que l'atmosphère soit plus agréable pour tous.

C'est comme cela que les Japonais ont réussi !

Voici, monsieur le ministre - mais, à cet instant, j'indique que j'aurai un cadeau à offrir à M. le rapporteur général du haut de cette tribune - une autre question : pourquoi les Japonais ont-ils réussi ? Parce que cadres et ouvriers s'entendent dans de parfaites conditions...

**Mme Héléne Luc.** Et parce qu'ils ont investi !

**M. Louis Virapoullé.** Madame Luc, venez compléter mon intervention à la tribune et je rejoindrai mon siège ! Soyez gentille - vous l'êtes d'ailleurs toujours à mon égard - et laissez-moi terminer. *(Sourires.)*

Les Japonais ont su, disais-je, décloisonner l'entreprise.

Ils ont également su investir, c'est exact, et, aujourd'hui, nous avons des casseroles et des cocottes minute japonaises et, sur la cinquième chaîne, c'est Seiko qui nous donne l'heure exacte !

Alors, on crie : « Au secours ! les Japonais sont à nos portes ». Bien sûr, ils sont à nos portes, parce qu'ils ont su mettre au point le savoir-faire.

Mais, les Français, eux, aussi, peuvent le faire car ils ont la matière grise et des ouvriers capables !

La concurrence japonaise, tout le monde en parle aujourd'hui ! Sur ce sujet aussi, monsieur le ministre, comme M. Hamel, tout à l'heure, il faut que je vous interroge.

Dans ce débat important - mais nous arriverons à un accord avec le rapporteur général de la commission des finances - nous ne pouvons pas nous contenter des communiqués de presse.

Il y aurait déjà, paraît-il, un accord en vue entre... Mitsubishi, dont je vois tous les jours le nom sur mon poste de télévision...

**Mme Hélène Luc.** Il faut acheter français !

**M. Louis Virapoullé.** Il faut certes acheter français ; mais, si vous voyez écrit Mitsubishi, vous achetez Mitsubishi ! On est paralysé par la publicité !

**Mme Paulette Fost.** A qui le dites-vous !

**M. Louis Virapoullé.** On nous dit qu'un contrat est en préparation entre Volvo et cette entreprise japonaise. C'est à vous, monsieur le ministre, qu'il revient de nous répondre et de nous donner des précisions sur ce point.

Je disais donc que c'est une bonne alliance, mais je pense qu'il vous faut rester très vigilant, d'autant plus que, moi aussi, j'éprouve une crainte en ce qui concerne Renault Véhicules industriels.

L'entreprise suédoise est particulièrement puissante dans ce domaine. Elle exporte vers les Etats-Unis, non seulement ses voitures mais aussi ses poids lourds. Et, si nous ne « veillons pas au grain », il est à craindre que Renault Véhicules industriels disparaisse demain devant la puissante Volvo.

Avant de conclure, j'en viens au cadeau que j'avais promis à M. le rapporteur général.

Ce n'est pas seulement l'industrie japonaise qui est puissante. Elle l'est, mais, nous aussi, nous savons fabriquer des voitures de qualité !

Je vais donc vous lire un extrait de *L'Action automobile* :

« Top modèle : 850 BMW. Encore une fois et plus que jamais, la qualité de construction de la firme bavaroise est au rendez-vous. L'intérieur parfaitement équipé offre une finition sans faille. Le bon profil aérodynamique permettrait en tout cas de dépasser les 250 kilomètres à l'heure ; le constructeur l'a volontairement bridé à 250. »

C'est peut-être pour cela aussi que nous parlons de l'industrie japonaise !

Mes chers collègues, connaissez-vous le prix de cette voiture dont la liste de commandes commence à se remplir et dont j'aurais voulu faire cadeau à M. le rapporteur général, mais je n'en ai pas les moyens ?

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Je roule Renault !

**M. Louis Virapoullé.** Elle coûte 600 000 francs ! Alors, continuons à rouler Renault ! Laissons aux Allemands leurs voitures de prestige !

Battons-nous ensemble au coude à coude. Ce n'est que dans le cadre de l'entente et de la concertation que nous pourrions, demain, assurer la réussite de cette belle entreprise qu'est la Régie Renault. *(Applaudissements sur les travées de l'union centriste. - M. le président de la commission et M. le rapporteur général applaudissent également.)*

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Je demande la parole.

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

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Je ne veux pas allonger le propos puisque j'ai déjà parlé longuement, mais je prendrai un risque et, si vous le permettez, monsieur le ministre, je vous poserai une question.

Le risque, c'est celui de tenter de convaincre mon ami M. Louis Virapoullé, qui rappelait tout à l'heure des souvenirs amicaux. Je sais, en effet, pour l'avoir testé, combien il est dur de parler, quelle que soit l'enceinte, fût-ce lors d'un meeting dans l'île de la Réunion, après le député-maire de Saint-André, son frère ou après lui-même. Dieu sait si leur talent et leur force de conviction sont grands !

Toutefois, mon cher collègue, je prends aujourd'hui le risque de plaider devant vous.

La loi du 2 juillet 1986 faisait certes référence, dans son annexe à l'article 4, à la liste des sociétés que le Gouvernement précédent avait décidé d'envisager de privatiser. Il est tout à fait vrai, bien entendu, que la Régie Renault n'en faisait pas partie ; je crois d'ailleurs l'avoir écrit dans mon rapport et l'avoir dit tout à l'heure.

Mais cette loi du 2 juillet 1986 autorisant le Gouvernement à prendre diverses mesures d'ordre économique et social - elle fait naturellement partie de mes documents de référence pour ce débat - comportait non seulement des dispositions concernant les privatisations, mais aussi des dispositions dites « de respiration du secteur public ».

Ainsi, le paragraphe I de l'article 7 de ce texte indique qu'il faut une procédure législative pour transférer au secteur privé la propriété d'entreprises qui sont entrées dans le secteur public en application d'une disposition législative. Certes, cela concerne Renault.

Mais cet article 7 comporte un paragraphe II qui stipule :

« Nonobstant toute disposition législative contraire, toute prise de participation du secteur privé au capital social d'une entreprise dont l'Etat détient directement plus de la moitié du capital social, » - nous y sommes - « et qui n'a pas pour effet de transférer sa propriété au secteur privé, » - nous y sommes - « est soumise aux conditions d'approbation mentionnées à l'alinéa précédent. »

Cela signifie purement et simplement que l'approbation de l'autorité administrative est nécessaire. C'est la loi que vous comme moi, d'ailleurs, avons votée. Je me suis permis d'apporter cette précision et, par là même, de tenter de vous convaincre. Peut-être y aurai-je réussi ?

Monsieur le ministre, en cette fin de discussion générale, je voulais poser une question et vous suggérer, pour gagner beaucoup de temps, d'insister dans votre réponse sur un point. Tous les orateurs qui sont intervenus dans cette discussion générale l'ont fait. Pour ma part, je l'ai évoqué dans mon rapport écrit, mais j'ai été plus discret dans mon intervention, ce que certains m'ont reproché.

Allons ! Monsieur le ministre, s'agissant de la lettre d'intention, prenez la précaution de nous redire ici, en séance publique, ce que vous avez spontanément répondu au rapporteur général que je suis, lors de votre audition devant la commission des finances - M. Lévy nous a d'ailleurs dit la même chose quand nous l'avons reçu. Rappelez-nous deux choses, monsieur le ministre - le rapporteur général ne peut répondre à la place du Gouvernement, car il n'en a ni la dignité, ni l'autorité.

La première m'a été confirmée par toutes les organisations syndicales, jusques et y compris, mes chers collègues, par les six responsables de la C.G.T. de Renault que j'ai personnellement reçus pendant deux heures : cette lettre d'intention a été lue à tous les responsables, membres du conseil d'administration, salariés de la Régie Renault ; ils ont pu en prendre connaissance ; ils n'avaient pas le droit de la photocopier, mais j'ai confiance dans la qualité des responsables syndicaux : ils connaissent le contenu de cette lettre. Personne ne l'a encore dit ici, monsieur le ministre ; alors, confirmez-le.

Par ailleurs, monsieur le ministre, rappelez-nous une seconde chose, à savoir ce que vous m'avez répondu lorsque je vous ai posé la question en commission des finances ; M. Lévy et le président de Volvo-France ont d'ailleurs dit la même chose que vous : hormis les points d'accord que j'ai essayé de développer dans mon rapport écrit en fonction des renseignements que vos services ainsi que les présidents de Renault et de Volvo m'ont donnés, cette lettre d'intention contenait purement et simplement des options de nature de stratégie industrielle, qu'il n'était pas bon, sur le plan de la

concurrence internationale, de livrer publiquement à ceux qui, bien entendu, seront les concurrents de ce groupe Renault-Volvo.

Vous nous avez signalé avec humour, mais avec force, qu'une société japonaise s'était laissée aller à publier, un jour précis, un communiqué, histoire sans doute de compliquer l'accord industriel Renault-Volvo.

Rappelez-nous purement et simplement, monsieur le ministre, tout à fait officiellement, si telle est bien la vérité - c'est celle que vous avez donnée à la commission des finances et je n'ai aucune raison d'en douter - que le contenu de cette lettre d'intention correspond au document dont les responsables des organisations syndicales ont pu prendre connaissance.

Dès lors que vous nous le direz avec force, comme vous nous l'avez indiqué avec conviction et simplicité en commission des finances, vous aurez alors balayé, à mon avis, une bonne partie des critiques.

Toutefois, cela ne m'empêchera pas - vous le savez d'ailleurs, monsieur le ministre - de défendre, en tentant de vous convaincre - mais j'ai terminé mon propos en vous invitant à rêver en commun et vous pourrez donc me dire facilement que c'est un rêve ! - les quatre amendements que j'ai déposés au nom de la commission des finances.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je demande la parole.

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

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, beaucoup de choses fort pertinentes ont été dites au cours de ce débat, qui m'a paru d'une exceptionnelle densité.

Je regrouperai mes remarques autour de trois thèmes.

Tout d'abord, s'agissant des aspects industriels, j'ai pu constater avec une grande satisfaction que l'opportunité de l'alliance entre Volvo et Renault ne suscite pas en elle-même d'objection de la part de la grande majorité des membres de votre Haute Assemblée - à l'exception, à vrai dire marquée, des représentants du groupe communiste - laquelle a exprimé très fidèlement, je pense, l'opinion de nos concitoyens et, en premier lieu, celle des salariés de Renault.

Les orateurs du groupe communiste m'ont quelque peu surpris, non pas tant en raison de certains écarts de langage, que j'ai toutefois été étonné d'entendre dans cet hémicycle, mais surtout en raison de la remarquable constance avec laquelle ils ont affirmé que les dirigeants de Renault ont systématiquement et sciemment « cassé » leur entreprise. On a parlé de « casse », de « coup de grâce », d'« hémorragie » : la Régie Renault va mourir, la Régie Renault est morte ! Expliquez-moi alors, madame Fraysse-Cazalis, monsieur Lederman, pourquoi la Régie Renault est aujourd'hui sollicitée - que dis-je, suppliée ! - d'aller réparer une casse monumentale - une vraie, celle-là ! - à laquelle d'autres recettes ont conduit toutes les industries automobiles des pays d'Europe de l'Est, sans exception.

Renault répondra à ces demandes, j'y compte bien ; en effet, cette entreprise a des ambitions non pas seulement en Europe du Nord, mais aussi dans toute l'Europe enfin réparée et ressoudée...

**M. Robert Laucournet.** Très bien !

**M. Robert Vizet.** En fermant Billancourt !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Par ailleurs, on a beaucoup parlé de « cheval de Troie » au sujet des Japonais Mitsubishi, Toyota et autres. Au point où nous en sommes dans notre zoologie parlementaire, c'est plutôt à un « serpent de mer » qu'il faudrait faire illusion !

Rien, dans l'accord Volvo-Renault, ne justifie le soupçon malveillant - et c'est un euphémisme ! - selon lequel, derrière le masque du Suédois, se dissimulerait le Japonais. Sur ce sujet, qui est trop sérieux pour que l'on en plaisante, je voudrais très fermement et très solennellement vous dire, si vous me le permettez, deux choses.

Le danger des Japonais existe, c'est vrai ; M. Virapoullé et d'autres orateurs l'ont bien expliqué et ils ont eu raison. Mais si, justement, la Régie Renault s'est tournée vers Volvo, c'est

pour éviter d'être un jour acculée à se vendre aux Japonais. Le précédent existe d'ailleurs : ainsi, l'automobile britannique a été cédée en totalité aux étrangers, aux Japonais pour l'essentiel. Elle n'a pas voulu sortir de son île. De ce fait, ce sont les Japonais qui sont entrés en vainqueurs.

De plus, des accords limités avec les Japonais sont possibles et souhaitables, dans l'industrie automobile comme dans d'autres secteurs. Si Renault veut en conclure, à son bénéfice et à celui de la France, nous les approuverons.

Il est vrai que l'avenir est difficile à scruter ; M. Taittinger l'a fort bien dit. Une chose est cependant sûre : seules survivront les entreprises ayant franchi leurs frontières en conquérantes, ce qui est le cas de Renault. Je suis par ailleurs convaincu qu'une alliance franco-française - M. Hamel a semblé regretter qu'elle ne soit pas née - aurait tout simplement accouché d'un monstre. Je ne citerai aucun nom, mais notre histoire assez récente contient des précédents qui ne sont pas encourageants.

Alors, je vous en conjure, mesdames, messieurs les sénateurs, faites confiance à Renault et ne soyez pas systématiquement, vous qui détenez une part importante de la souveraineté nationale et qui êtes entendus au dehors, des Cassandre vis-à-vis des industriels ; ceux-ci ont besoin de vos encouragements et les Cassandre, croyez-moi, n'ont pas toujours raison - l'exemple de notre industrie le montre bien.

Monsieur Leyzour, Renault agricole est totalement en dehors de l'accord. Je doute donc que vos projets, sur lesquels je ne porte d'ailleurs pas de jugement, soient vraiment à leur place au sein de notre discussion. Les Suédois n'auront jamais rien à voir avec le machinisme agricole. Voilà pour l'industrie.

Parlons maintenant de l'entrée de Volvo dans Renault.

Tout d'abord, il faudrait noter, comme l'ont d'ailleurs fait plusieurs orateurs, qu'elle est assortie d'une entrée symétrique de Renault dans Volvo. Ce qui arrive par exemple à R.V.I., monsieur Hamel, intervient rigoureusement dans les mêmes conditions et symétriquement dans Volvo-trucks de la part de Renault ; par conséquent, si des inquiétudes naissent du côté de R.V.I. - je le comprends, car tout changement est traumatisant - elles doivent se retrouver systématiquement à Göteborg de la part des gens de Volvo-trucks, qui voient arriver avec appréhension les gens de R.V.I.

Tout accord repose sur un compromis, sur une symétrie ; hélas ! il est normal, dans une fusion - j'en ai fait quelques-unes - que les angoisses ou les inquiétudes soient symétriques.

Cette symétrie dans l'accord Renault-Volvo n'est dérangée que sur un seul point, d'ailleurs à notre avantage : Renault recevra - M. de Villepin l'a fort bien rappelé - une soule comprise entre 2,5 et 4,5 milliards de francs, qui sera la bienvenue pour renforcer ses fonds propres.

Puisque nous parlons de comptes - c'est une réalité bien prosaïque, qu'il convient toutefois de prendre en considération de temps en temps - permettez-moi de remarquer tout de même que si Renault, en vertu de la décision de la Commission de Bruxelles, rembourse 3,5 milliards de francs à l'Etat français, qui inscrira une dette de 2,5 milliards de francs à son passif, rien n'empêche le même Etat français, s'il le souhaite et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1991, de réaliser au bénéfice de Renault une augmentation de capital du même montant et à Volvo d'y concourir. C'est ce que les mathématiciens appellent, si je ne me trompe, un jeu à somme nulle.

Là encore, le langage que j'ai entendu ou que l'on m'a rapporté de la part de certaines personnalités fort respectables de la République française me paraît quelques octaves au-dessus d'une réalité comptable moins lyrique, mais, à mon avis, plus favorable à notre pays.

Plusieurs orateurs ont considéré que le projet de loi était restrictif - un « carcan », une « ficelle », pour M. de Villepin, un « avatar » du « ni-ni », un autre « serpent de mer » de notre ménagerie politique.

Je vous indiquerai simplement qu'en suivant une démarche sage, lente et pragmatique, je me propose de répondre simplement à l'évolution des faits par une évolution progressive du droit, à une situation nouvelle correspondant une loi nouvelle.

Par ailleurs, ni les dirigeants de Volvo et de Renault, ni moi-même, ni sans doute la majorité d'entre vous ne souhaitons que l'Etat disparaisse du capital de la Régie : dans un monde où tout se vend, les biens vacants ne le restent pas

très longtemps. Réfléchissons, messieurs de Villepin et Hamel, à ce qui est vraiment moderne et à ce qui ne l'est pas. Le moderne vient rapidement archaïque.

La structure qui vous est proposée, non seulement assure la pérennité des accords, mais aussi donne enfin à Renault les moyens financiers de son expansion. En effet, Renault pourra émettre des certificats d'investissement jusqu'à 25 p. 100 de son capital, donc en contrepartie de capitaux considérables, puisque la valeur attribuée à Renault dans les accords est de l'ordre de 50 milliards de francs. Au terme de ces émissions - nous en sommes encore loin - l'Etat détiendrait 56 p. 100 des actions, ni plus ni moins, et - c'est, j'en conviens, une mesure de prudence - 75 p. 100 des droits de vote.

Renault est une société anonyme, monsieur de Villepin. Cela figure d'ailleurs dans l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi qui vous est soumis.

Permettez-moi, mesdames, messieurs les sénateurs, de vous faire part, dans une sorte de grande conclusion récapitulative, de trois réflexions.

Tout d'abord, j'ai eu, à plusieurs reprises, le sentiment que la Haute Assemblée ne s'estimait pas suffisamment informée. Il n'est certes pas facile de transposer les réalités d'un accord industriel dans les débats parlementaires. Cependant, il ne faut pas esquiver les difficultés. C'est pourquoi, soucieux de transparence dans ce débat, je sais gré à M. le rapporteur général de m'avoir demandé des explications à ce sujet.

Cet accord de coopération est conclu entre deux entreprises. Il présente un caractère privé, d'autant que l'une des deux parties est une entreprise privée, étrangère de surcroît. En fait, cette précision ne change rien au fond car, entreprise nationale et française, Renault est une société aussi digne d'être protégée que Volvo.

Il est clair - ça l'est pour moi mais ce doit l'être aussi pour vous - que certaines dispositions de cet accord doivent rester rigoureusement confidentielles vis-à-vis des concurrents, notamment japonais, dont il a été beaucoup question. Je vous laisse imaginer leur réaction, voire leur intense jubilation, si ces concurrents pouvaient prendre connaissance de tous les détails de cet accord. Eux ne nous feront jamais un tel cadeau ! Vous pouvez chercher, dans les comptes et les documents publiés par Mitsubishi ou par d'autres groupes, le moindre détail concernant la stratégie en matière d'investissements et de recherche : je vous assure que vous ne trouverez rien.

**M. Christian Poncelet, président de la commission.** C'est logique.

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Je peux vous certifier de la manière la plus solennelle, comme M. Chinaud me l'a demandé, que les dispositions de cette lettre ont, dans leur quasi-totalité, été communiquées aux membres du conseil d'administration de Renault, aux membres du comité central d'entreprise ainsi qu'à votre rapporteur général ; elles sont donc publiques. Je dis bien la « quasi-totalité » parce que j'estime qu'il serait contraire aux intérêts de Renault - donc contraire aux intérêts de la France - et tout à fait incompatible avec les responsabilités que j'assume de divulguer des informations qui, au nom de la protection de l'industrie française, doivent rester confidentielles.

J'affirme que, avec les informations qui ont été communiquées, vous disposez de tous les éléments nécessaires pour juger de la pertinence des dispositions du projet de loi qui vous est soumis et prendre votre décision, qui est lourde, j'en conviens, en pleine connaissance de cause. Je puis vous assurer que ce qui reste confidentiel ne vous serait d'aucune utilité pour former votre jugement.

**M. Robert Vizet.** Il faudra attendre *Le Canard enchaîné* !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** J'espère que *Le Canard enchaîné* ne livrera pas aux Japonais des renseignements qui pourraient les aider à ruiner Renault. J'espère que, comme nous, vous ne le souhaitez pas. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Roger Chinaud, rapporteur général.** Très bien !

**M. Roger Fauroux, ministre de l'industrie et de l'aménagement du territoire.** Par ailleurs, je constate que les personnels de Renault ne partagent pas les inquiétudes qui, ici ou là, se

sont fait jour. En tout cas, ils poursuivent leur travail dans le calme. Je n'ai pas souvenir que le nouveau régime de participation au capital qui leur est proposé par le biais des certificats d'investissement ait suscité de leur part des protestations ou qu'ils en aient réclamé un autre. N'oublions pas que, dans le régime actuel, qui n'est pas satisfaisant, cette participation se limite à 1 p. 100 du capital et qu'elle est, de surcroît, réservée aux personnels embauchés avant 1976. Il convient également de rappeler que le projet de mon prédécesseur limitait cette participation à 10 p. 100 du capital.

Je me garderai bien de comparer les mérites du présent projet de loi et ceux du projet de M. Madelin : cet exercice ne présenterait guère d'intérêt. Je crois simplement que les dispositions relatives à la participation au capital contenues dans le projet de loi que j'ai l'honneur de vous soumettre soutiennent la comparaison avec tout autre dispositif.

Enfin, M. Hamel s'est inquiété de l'utilisation, sans doute malheureuse, par M. Praderie de l'expression « toilettage » à propos des conventions collectives. Cela n'a rien à voir avec Volvo. Je l'ai vérifié car cela m'avait également surpris. En fait, M. Praderie a voulu dire que, certains accords venant à expiration à la fin de l'année, leur reconduction doit faire l'objet de discussions, conformément aux règles du droit du travail.

La loi ne doit pas s'occuper de tout. Il en est ainsi de certaines relations entre le personnel et la direction qui sont régies par une série de conventions collectives. Elles font l'objet de concertations diverses et nous n'avons pas à en connaître dans le cadre de ce projet de loi.

Plusieurs orateurs ont dit que Renault était une des grandes réussites industrielles de la France. C'est vrai et je m'associe entièrement à cet hommage. Cependant, je vous supplie, en même temps, de ne pas embaumer Renault dans le linceul des gloires mortes.

Croyez bien que les grands ancêtres qui ont signé l'ordonnance de 1945 n'ont pas pensé un seul instant qu'ils légiferaient pour l'éternité : qui penserait légiférer pour l'éternité ? Croyez-vous qu'ils aient voulu faire de Renault un musée de l'automobile ? Sûrement pas ! Simplement, ils ont voulu, à l'époque, donner à l'entreprise les moyens juridiques de sa reconstruction. Eh bien ! il est un temps pour reconstruire et il est un temps pour reconquérir ; Renault l'a compris. A nous de nous placer à la hauteur de ses ambitions ! (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

La discussion générale est close.

La discussion des articles est renvoyée à la prochaine séance.

9

## TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, créant les fondations d'entreprise et modifiant les dispositions de la loi n° 87-571 du 23 juillet 1987 sur le développement du mécénat, relatives aux fondations.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 327, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires culturelles. (*Assentiment.*)

10

## DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de MM. Charles Pasqua, Ernest Cartigny, Daniel Hoeffel et Marcel Lucotte une proposition de loi tendant à aggraver les sanctions applicables en cas de violation de sépultures ou de destructions, dégradations ou dommages commis au préjudice d'un culte.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 326, 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.*)

11

### DÉPÔT D'UN AVIS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Henri Torre un avis présenté 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, relatif à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n° 294, 1989-1990).

L'avis sera imprimé sous le numéro 328 et distribué.

12

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 30 mai 1990, à quinze heures et le soir :

1. - Eloge funèbre de M. Jean Barras.
2. - Suite de la discussion du projet de loi (n° 276, 1989-1990) relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence. [Rapport (n° 317, 1989-1990) de M. Roger Chinaud, rapporteur général, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

### Délai limite pour le dépôt des amendements à deux projets 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° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif au crédit-formation, à la qualité et au contrôle de la formation professionnelle continue et modifiant le livre IX du code du travail (n° 281, 1989-1990), est fixé à aujourd'hui mercredi 30 mai 1990, à dix heures ;

2° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n° 294, 1989-1990), est fixé au mardi 5 juin 1990, à onze heures.

### Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à l'organisation du service public de la poste et des télécommunications (n° 294, 1989-1990), devront être faites au service de la séance avant le mardi 5 juin 1990, à onze heures.

Personne ne demande la parole ?..

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 30 mai 1990, à zéro heure cinquante.*)

*Le Directeur*  
du service du compte rendu sténographique,  
JEAN LEGRAND

### ERRATUM

*au compte rendu intégral de la séance du 11 mai 1990*

Page 796, 2<sup>e</sup> colonne, 9<sup>e</sup> alinéa, 5<sup>e</sup> ligne :

Au lieu de : « concernant 2 200 000 hectares »,

Lire : « concernant 1 200 000 hectares ».

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du mardi 29 mai 1990

#### SCRUTIN (n° 132)

*sur la motion n° 1 présentée par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste tendant à opposer l'exception d'irrecevabilité au projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.*

Nombre de votants ..... 82  
 Nombre de suffrages exprimés ..... 82

Pour ..... 16  
 Contre ..... 66

Le Sénat n'a pas adopté.

#### Ont voté pour

Henri Bangou  
 Marie-Claude  
 Beaudeau  
 Jean-Luc Bécart  
 Danielle Bidard-Reydet  
 Paulette Fost

Jacqueline  
 Fraysse-Cazalis  
 Jean Garcia  
 Charles Lederman  
 Félix Leyzour  
 Hélène Luc

Louis Minetti  
 Robert Pagès  
 Ivan Renar  
 Paul Souffrin  
 Hector Viron  
 Robert Vizet

#### Ont voté contre

Guy Allouche  
 François Autain  
 Germain Authié  
 Jean-Pierre Bayle  
 Gilbert Belin  
 Jacques Bellanger  
 Maryse Bergé-Lavigne  
 Roland Bernard  
 Jean Besson  
 Jacques Bialski  
 Pierre Biarnes  
 Marc Bœuf  
 Marcel Bony  
 Jacques Carat  
 Robert Castaing  
 William Chervy  
 Claude Cornac  
 Marcel Costes  
 Raymond Courrière  
 Roland Courteau  
 Michel Darras  
 Marcel Debarge  
 André Delelis

Gérard Delfau  
 Rodolphe Désiré  
 Michel  
 Dreyfus-Schmidt  
 Bernard Dussaut  
 Claude Estier  
 Aubert Garcia  
 Gérard Gaud  
 Roland Grimaldi  
 Robert Guillaume  
 Philippe Labeyrie  
 Tony Larue  
 Robert Laucourmet  
 Louis Longequeue  
 Paul Loridant  
 François Louisy  
 Philippe Madrelle  
 Michel Manet  
 Jean-Pierre Masseret  
 Jean-Luc Mélenchon  
 Michel Moreigne  
 Georges Othily  
 Albert Pen

Guy Penne  
 Daniel Percheron  
 Louis Perrein  
 Jean Peyrafitte  
 Louis Philibert  
 Robert Pontillon  
 Claude Pradille  
 Roger Quilliot  
 Albert Ramassamy  
 René Regnault  
 Jacques Roccaserra  
 Gérard Roujas  
 André Rouvière  
 Claude Saunier  
 Franck Sérusclat  
 René-Pierre Signé  
 Fernand Tardy  
 André Vallet  
 André Vezinhet  
 Marcel Vidal  
 Robert Vigouroux

#### N'ont pas pris part au vote

François Abadie  
 Philippe Adnot  
 Michel d' Aillières  
 Paul Alduy  
 Michel Alloncle  
 Jean Amelin  
 Hubert d' Andigné  
 Maurice Arreckx  
 Jean Arthuis  
 Alphonse Arzel  
 Honoré Bailet  
 José Ballarello  
 René Ballayer  
 Bernard Barbier  
 Bernard Barraux

Jean-Paul Bataille  
 Gilbert Baumet  
 Henri Belcour  
 Claude Belot  
 Jacques Bérard  
 Georges Berchet  
 Daniel Bernardet  
 Roger Besse  
 André Bettencourt  
 Jacques Bimbenet  
 François Blaizot  
 Jean-Pierre Blanc  
 Maurice Blin  
 André Bohl  
 Roger Boileau

Christian Bonnet  
 Amédée Bouquerel  
 Joël Bourdin  
 Yvon Bourges  
 Raymond Bourgine  
 Philippe de Bourgoing  
 Jean-Eric Bousch  
 Raymond Bouvier  
 André Boyer  
 Jean Boyer  
 Louis Boyer  
 Jacques Braconnier  
 Paulette Brispierrier  
 Louis Brives  
 Guy Cabanel  
 Michel Caldaguès

Robert Calmejane  
 Jean-Pierre Camoin  
 Jean-Pierre Cantegrit  
 Paul Caron  
 Ernest Cartigny  
 Louis de Catuelan  
 Joseph Caupert  
 Auguste Cazalet  
 Jean Chamant  
 Jean-Paul Chambriard  
 Jacques Chaumont  
 Michel Chauty  
 Jean Chérioux  
 Roger Chinaud  
 Auguste Chupin  
 Jean Clouet  
 Jean Cluzel  
 Henri Collard  
 Henri Collette  
 Yvon Collin  
 Francisque Collomb  
 Charles-Henri  
 de Cossé-Brissac  
 Maurice  
 Couve de Murville  
 Pierre Croze  
 Michel Crucis  
 Charles de Cuttoli  
 Etienne Dailly  
 André Daignac  
 Marcel Daunay  
 Désiré Debavelaere  
 Luc Dejoie  
 Jean Delaneau  
 François Delga  
 Jean Delong  
 Charles Descours  
 André Diligent  
 Michel Doublet  
 Franz Dubosq  
 Alain Dufaut  
 Pierre Dumas  
 Jean Dumont  
 Ambroise Dupont  
 Hubert Durand-Chastel  
 André Egu  
 Jean-Paul Emin  
 Jean Faure  
 Marcel Fortier  
 André Fosset  
 Jean-Pierre Fourcade  
 Philippe François  
 Jean François-Poncet  
 Jean-Claude Gaudin  
 Philippe de Gaulle  
 Jacques Genton  
 Alain Gérard  
 François Gerbaud  
 François Giacobbi  
 Charles Ginéy  
 Jean-Marie Girault  
 Paul Girod  
 Henri Goetschy  
 Jacques Golliet  
 Marie-Fanny Gournay  
 Yves  
 Goussebaire-Dupin

Adrien Gouteyron  
 Jean Grandon  
 Paul Graziani  
 Georges Gruillot  
 Yves Guéna  
 Bernard Guyomard  
 Jacques Habert  
 Hubert Haenel  
 Emmanuel Hamel  
 Nicole  
 de Hauteclouque  
 Marcel Henry  
 Rémi Herment  
 Daniel Hoeffel  
 Jean Huchon  
 Bernard Hugo  
 Claude Huriet  
 Roger Husson  
 André Jarrot  
 Pierre Jeambrun  
 Charles Jolibois  
 André Jourdain  
 Louis Jung  
 Paul Kauss  
 Pierre Lacour  
 Pierre Laffitte  
 Christian  
 de La Malène  
 Lucien Lanier  
 Jacques Larché  
 Gérard Larcher  
 Bernard Laurent  
 René-Georges Laurin  
 Marc Lauriol  
 Henri Le Breton  
 Jean Lecanuet  
 Bernard Legrand  
 Jean-François  
 Le Grand  
 Edouard Le Jeune  
 Max Lejeune  
 Charles-Edmond  
 Lenglet  
 Marcel Lesbros  
 François Lesein  
 Roger Lise  
 Maurice Lombard  
 Pierre Louvot  
 Roland du Luart  
 Marcel Lucotte  
 Jacques Machet  
 Jean Madelain  
 Kléber Malécot  
 Hubert Martin  
 Paul Masson  
 François Mathieu  
 Serge Mathieu  
 Michel  
 Maurice-Bokanowski  
 Jacques de Menou  
 Louis Mercier  
 Daniel Millaud  
 Michel Miroudot  
 Hélène Missoffe  
 Louis Moïnard  
 René Monory  
 Claude Mont

Geoffroy  
 de Montalembert  
 Paul Moreau  
 Jacques Mossion  
 Arthur Moulin  
 Georges Mouly  
 Jacques Moutet  
 Jean Natali  
 Lucien Neuwirth  
 Henri Olivier  
 Charles Ornano  
 Paul d' Ornano  
 Jacques Oudin  
 Sosefo Makapé Papiio  
 Charles Pasqua  
 Bernard Pellarin  
 Jean Pépin  
 Hubert Peyou  
 Jean-François Pintat  
 Alain Pluchet  
 Christian Poncelet  
 Michel Poniatowski  
 Roger Poudonson  
 Richard Pouille  
 Jean Pourchet  
 André Pourny  
 Claude Prouvoyeur  
 Jean Puech  
 Henri de Raincourt  
 Henri Revol  
 Roger Rigaudière  
 Guy Robert  
 Jean-Jacques Robert  
 Nelly Rodi  
 Jean Roger  
 Josselin de Rohan  
 Roger Romani  
 Olivier Roux  
 Marcel Rudloff  
 Michel Rufin  
 Pierre Schiélé  
 Maurice Schumann  
 Bernard Seillier  
 Paul Séramy  
 Jean Simonin  
 Raymond Soucaret  
 Michel Souplet  
 Jacques Sourdille  
 Louis Souvet  
 Pierre-Christian  
 Taittinger  
 Martial Taugourdeau  
 Jacques Thyraud  
 Jean-Pierre Tizon  
 Henri Torre  
 René Travert  
 René Trégouët  
 Georges Treille  
 François Trucy  
 Dick Ukeiwé  
 Jacques Valade  
 Pierre Vallon  
 Albert Vecten  
 Xavier de Villepin  
 Serge Vinçon  
 Louis Virapoullé  
 Albert Voilquin  
 André-Georges Voisin

**N'a pas pris part au vote**

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste du scrutin ci-dessus.

**SCRUTIN (N° 133)**

sur la motion n° 2 présentée par Mme Hélène Luc et les membres du groupe communiste tendant à opposer la question préalable au projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants ..... 83  
Nombre de suffrages exprimés ..... 83

Pour ..... 16  
Contre ..... 67

Le Sénat n'a pas adopté.

**Ont voté pour**

Henri Bangou  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Danielle Bidard-Reydet  
Paulette Fost

Jacqueline  
Frayssé-Cazalis  
Jean Garcia  
Charles Lederman  
Félix Leyzour  
Hélène Luc

Louis Minetti  
Robert Pagès  
Ivan Renar  
Paul Souffrin  
Hector Viron  
Robert Vizet

**Ont voté contre**

Guy Allouche  
François Autain  
Germain Authié  
Jean-Pierre Bayle  
Gilbert Belin  
Jacques Bellanger  
Maryse Bergé-Lavigne  
Roland Bernard  
Jean Besson  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnes  
Marc Bœuf  
Marcel Bony  
Jacques Carat  
Robert Castaing  
William Chervy  
Claude Cornac  
Marcel Costes  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Michel Darras  
Marcel Debarge  
André Delelis

Gérard Delfau  
Rodolphe Désiré  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Bernard Dussaut  
Claude Estier  
Aubert Garcia  
Gérard Gaud  
Roland Grimaldi  
Robert Guillaume  
Philippe Labeyrie  
Tony Larue  
Robert Laucournet  
Louis Longequeue  
Paul Loridant  
François Louisy  
Philippe Madrelle  
Michel Manet  
Jean-Pierre Masseret  
Jean-Luc Mélenchon  
Michel Moreigne  
Georges Mouly  
Georges Othily

Albert Pen  
Guy Penne  
Daniel Percheron  
Louis Perrein  
Jean Peyraffitte  
Louis Philibert  
Robert Pontillon  
Claude Pradille  
Roger Quilliot  
Albert Ramassamy  
René Regnault  
Jacques Roccaserra  
Gérard Roujas  
André Rouvière  
Claude Saunier  
Franck Sérusclat  
René-Pierre Signé  
Fernand Tardy  
André Vallet  
André Vezinhet  
Marcel Vidal  
Robert Vigouroux

**N'ont pas pris part au vote**

François Abadie  
Philippe Adnot  
Michel d'Aillières  
Paul Alduy  
Michel Alloncle  
Jean Amelin  
Hubert d'Andigné  
Maurice Arreckx  
Jean Arthuis  
Alphonse Arzel  
Honoré Baillet  
José Ballarello  
René Ballayer  
Bernard Barbier  
Bernard Barraux  
Jean-Paul Bataille  
Gilbert Baumet  
Henri Belcour  
Claude Belot  
Jacques Bérard  
Georges Berchet  
Daniel Bernardet  
Roger Besse  
André Bettencourt  
Jacques Bimbenet  
François Blaizot  
Jean-Pierre Blanc

Maurice Blin  
André Bohl  
Roger Boileau  
Christian Bonnet  
Amédée Bouquerel  
Joël Bourdin  
Yvon Bourges  
Raymond Bourguine  
Philippe de Bourgoing  
Jean-Eric Bousch  
Raymond Bouvier  
André Boyer  
Jean Boyer  
Louis Boyer  
Jacques Braconnier  
Paulette Brisepierre  
Louis Brives  
Guy Cabanel  
Michel Caldaguès  
Robert Calmejane  
Jean-Pierre Camoin  
Jean-Pierre Cantegrit  
Paul Caron  
Ernest Cartigny  
Louis de Catuelan  
Joseph Caupert  
Auguste Cazalet

Jean Chamant  
Jean-Paul Chambriard  
Jacques Chaumont  
Michel Chauty  
Jean Chérioux  
Roger Chinaud  
Auguste Chupin  
Jean Clouet  
Jean Cluzel  
Henri Collard  
Henri Collette  
Yvon Collin  
Francisque Collomb  
Charles-Henri  
de Cossé-Brissac  
Maurice  
Couve de Murville  
Pierre Croze  
Michel Crucis  
Charles de Cuttoli  
Etienne Dailly  
André Daugnac  
Marcel Daunay  
Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie  
Jean Delaneau  
François Delga

Jacques Delong  
Charles Descours  
André Diligent  
Michel Doublet  
Franz Dubosq  
Alain Dufaut  
Pierre Dumas  
Jean Dumont  
Ambroise Dupont  
Hubert Durand-Chastel  
André Egu  
Jean-Paul Emin  
Jean Faure  
Marcel Fortier  
André Fosset  
Jean-Pierre Fourcade  
Philippe François  
Jean François-Poncet  
Jean-Claude Gaudin  
Philippe de Gaulle  
Jacques Genton  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
François Giacobbi  
Charles Ginésy  
Jean-Marie Girault  
Paul Girod  
Henri Goetschy  
Jacques Golliet  
Marie-Fanny Gournay  
Yves  
Goussebaire-Dupin  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon  
Paul Graziani  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Bernard Guyomard  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Nicole  
de Hauteclouque  
Marcel Henry  
Rémi Herment  
Daniel Hoeffel  
Jean Huchon  
Bernard Hugo  
Claude Huriet  
Roger Husson  
André Jarrot  
Pierre Jeambrun  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Louis Jung  
Paul Kauss

Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Christian  
de La Malène  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
Bernard Laurent  
René-Georges Laurin  
Marc Lauriol  
Henri Le Breton  
Jean Lecanuet  
Bernard Legrand  
Jean-François  
Le Grand  
Edouard Le Jeune  
Max Lejeune  
Charles-Edmond  
Lenglet  
Marcel Lesbros  
François Lesein  
Roger Lise  
Maurice Lombard  
Pierre Louvot  
Roland du Luart  
Marcel Lucotte  
Jacques Machet  
Jean Madelain  
Kléber Malécot  
Hubert Martin  
Paul Masson  
François Mathieu  
Serge Mathieu  
Michel  
Maurice-Bokanowski  
Jacques de Menou  
Louis Mercier  
Daniel Millaud  
Michel Miroudot  
Hélène Missoffe  
Louis Moirand  
René Monory  
Claude Mont  
Geoffroy  
de Montalembert  
Paul Moreau  
Jacques Mossion  
Arthur Moulin  
Jacques Moutet  
Jean Natali  
Lucien Neuwrith  
Henri Olivier  
Charles Ornano  
Paul d'Ornano  
Jacques Oudin  
Sosefo Makapé Papilio

Charles Pasqua  
Bernard Pellarin  
Jean Pépin  
Hubert Peyou  
Jean-François Pintat  
Alain Pluchet  
Christian Poncelet  
Michel Poniatowski  
Roger Poudonson  
Richard Pouille  
Jean Pourchet  
André Pourny  
Claude Prouvovoyeur  
Jean Puech  
Henri de Raincourt  
Henri Revol  
Roger Rigaudière  
Guy Robert  
Jean-Jacques Robert  
Nelly Rodi  
Jean Roger  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Olivier Roux  
Marcel Rudloff  
Michel Rufin  
Pierre Schiélé  
Maurice Schumann  
Bernard Seillier  
Paul Séramy  
Jean Simonin  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
Jacques Sourdille  
Louis Souvet  
Pierre-Christian  
Taittinger  
Martial Taugourdeau  
Jacques Thyraud  
Jean-Pierre Tizon  
Henri Torre  
René Travert  
René Trégouët  
Georges Treille  
François Trucy  
Dick Ukeiwé  
Jacques Valade  
Pierre Vallon  
Albert Vecten  
Xavier de Villepin  
Serge Vinçon  
Louis Virapoullé  
Albert Voilquin  
André-Georges Voisin

**N'a pas pris part au vote**

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste du scrutin ci-dessus.

**SCRUTIN (N° 134)**

sur la motion n° 2404 présentée par M. Jean-Pierre Masseret et les membres du groupe socialiste tendant au renvoi en commission du projet de loi relatif au statut et au capital de la Régie nationale des usines Renault, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Nombre de votants ..... 314  
Suffrages exprimés ..... 248

Pour ..... 16  
Contre ..... 232

Le Sénat n'a pas adopté.

**Ont voté pour**

Henri Bangou  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Danielle Bidard-Reydet  
Paulette Fost

Jacqueline  
Frayssé-Cazalis  
Jean Garcia  
Charles Lederman  
Félix Leyzour  
Hélène Luc

Louis Minetti  
Robert Pagès  
Ivan Renar  
Paul Souffrin  
Hector Viron  
Robert Vizet

**Ont voté contre**

François Abadie  
 Michel d' Aillières  
 Paul Alduy  
 Michel Alloncle  
 Jean Amelin  
 Hubert d' Andigné  
 Maurice Arreckx  
 Jean Arthuis  
 Alphonse Arzel  
 Honoré Baillet  
 José Ballarelo  
 René Ballayer  
 Bernard Barbier  
 Bernard Barraux  
 Jean-Paul Bataille  
 Gilbert Baumet  
 Henri Belcour  
 Claude Belot  
 Jacques Bérard  
 Georges Berchet  
 Daniel Bernardet  
 Roger Besse  
 André Bettencourt  
 Jacques Bimbenet  
 François Blaizot  
 Jean-Pierre Blanc  
 Maurice Blin  
 André Bohl  
 Roger Boileau  
 Christian Bonnet  
 Amédée Bouquerel  
 Joël Bourdin  
 Yvon Bourges  
 Raymond Bourguine  
 Philippe de Bourgoing  
 Jean-Eric Bousch  
 Raymond Bouvier  
 André Boyer  
 Jean Boyer  
 Louis Boyer  
 Jacques Braconnier  
 Paulette Brisepierre  
 Louis Brives  
 Guy Cabanel  
 Michel Caldaguès  
 Robert Calmejane  
 Jean-Pierre Camoin  
 Jean-Pierre Cantegrit  
 Paul Caron  
 Ernest Cartigny  
 Louis de Catuelan  
 Joseph Caupert  
 Auguste Cazalet  
 Jean Chamant  
 Jean-Paul Chambriard  
 Jacques Chaumont  
 Nicole de Hauteclocque  
 Michel Chauty  
 Jean Chérioux  
 Roger Chinaud  
 Auguste Chupin  
 Jean Clouet  
 Jean Cluzel

Henri Collard  
 Henri Collette  
 Yvon Collin  
 Francisque Collomb  
 Charles-Henri de Cossé-Brissac  
 Maurice Couve de Murville  
 Pierre Croze  
 Michel Crucis  
 Charles de Cuttoli  
 Etienne Dailly  
 André Dagnac  
 Marcel Daunay  
 Désiré Debavelaere  
 Luc Dejoie  
 Jean Delaneau  
 Jacques Delong  
 Charles Descours  
 André Diligent  
 Michel Doublet  
 Franz Duboscq  
 Alain Dufaut  
 Pierre Dumas  
 Jean Dumont  
 Ambroise Dupont  
 André Egu  
 Jean-Paul Emin  
 Jean Faure  
 Marcel Fortier  
 André Fosset  
 Jean-Pierre Fourcade  
 Philippe François  
 Jean François-Poncet  
 Jean-Claude Gaudin  
 Philippe de Gaulle  
 Jacques Genton  
 Alain Gérard  
 François Gerbaud  
 François Giacobbi  
 Charles Ginésy  
 Jean-Marie Girault  
 Paul Girod  
 Henri Goetschy  
 Jacques Golliet  
 Marie-Fanny Gournay  
 Yves Goussebaire-Dupin  
 Adrien Gouteyron  
 Paul Graziani  
 Georges Gruillot  
 Yves Guéna  
 Bernard Guyomard  
 Hubert Haenel  
 Emmanuel Hamel  
 Nicole de Hauteclocque  
 Marcel Henry  
 Rémi Herment  
 Daniel Hoeffel  
 Jean Huchon  
 Bernard Hugo

Claude Huriet  
 Roger Husson  
 André Jarrot  
 Charles Jeambrun  
 Charles Jolibois  
 André Jourdain  
 Louis Jung  
 Paul Kauss  
 Pierre Lacour  
 Pierre Laffitte  
 Christian de La Malène  
 Lucien Lanier  
 Jacques Larché  
 Gérard Larcher  
 Bernard Laurent  
 René-Georges Laurin  
 Marc Lariol  
 Henri Le Breton  
 Jean Lecanuet  
 Bernard Legrand  
 Jean-François Le Grand  
 Edouard Le Jeune  
 Max Lejeune  
 Charles-Edmond Lenglet  
 Marcel Lesbros  
 François Lesein  
 Roger Lise  
 Maurice Lombard  
 Pierre Louvot  
 Roland du Luart  
 Marcel Lucotte  
 Jacques Machet  
 Jean Madelain  
 Kléber Malécot  
 Hubert Martin  
 Paul Masson  
 François Mathieu  
 Serge Mathieu  
 Michel Maurice-Bokanowski  
 Jacques de Menou  
 Louis Mercier  
 Daniel Millaud  
 Michel Miroudot  
 Hélène Missoffe  
 Louis Moinard  
 René Monory  
 Claude Mont  
 Geoffroy de Montalembert  
 Paul Moreau  
 Jacques Mossion  
 Arthur Moulin  
 Georges Mouly  
 Jacques Moutet  
 Jean Natali  
 Lucien Neuwirth  
 Henri Olivier  
 Paul d' Ornano

Jacques Oudin  
 Sosefo Makapé Papilio  
 Charles Pasqua  
 Bernard Pellarin  
 Jean Pépin  
 Hubert Peyou  
 Jean-François Pintat  
 Alain Pluchet  
 Christian Poncelet  
 Michel Poniatowski  
 Roger Poudonson  
 Richard Pouille  
 Jean Pourchet  
 André Pourmy  
 Claude Prouvoveur  
 Jean Puech  
 Henri de Raincourt  
 Henri Revol  
 Roger Rigaudière

Guy Robert  
 Jean-Jacques Robert  
 Nelly Rodi  
 Jean Roger  
 Josselin de Rohan  
 Roger Romani  
 Olivier Roux  
 Marcel Rudloff  
 Michel Rufin  
 Pierre Schiélé  
 Maurice Schumann  
 Bernard Sellier  
 Paul Séramy  
 Jean Simonin  
 Raymond Soucaret  
 Michel Souplet  
 Jacques Sourdille  
 Louis Souvet

Pierre-Christian Taittinger  
 Martial Taugourdeau  
 Jacques Thyraud  
 Jean-Pierre Tizon  
 Henri Torre  
 René Travert  
 René Tréguouët  
 Georges Treille  
 François Trucy  
 Dick Ukeiwé  
 Jacques Valade  
 Pierre Vallon  
 Albert Vecten  
 Xavier de Villepin  
 Serge Vinçon  
 Louis Virapoullé  
 Albert Voilquin  
 André-Georges Voisin

**Se sont abstenus**

Guy Allouche  
 François Autain  
 Germain Authié  
 Jean-Pierre Bayle  
 Gilbert Belin  
 Jacques Bellanger  
 Maryse Bergé-Lavigne  
 Roland Bernard  
 Jean Besson  
 Jacques Bialski  
 Pierre Biarnes  
 Marc Bœuf  
 Marcel Bony  
 Jacques Carat  
 Robert Castaing  
 William Chery  
 Claude Cornac  
 Marcel Costes  
 Raymond Courrière  
 Roland Courteau  
 Michel Darras  
 Marcel Debarge  
 André Delelis

Gérard Delfau  
 Rodolphe Désiré Michel  
 Dreyfus-Schmidt  
 Bernard Dussaut  
 Claude Estier  
 Aubert Garcia  
 Gérard Gaud  
 Roland Grimaldi  
 Robert Guillaume  
 Philippe Labeyrie  
 Tony Larue  
 Robert Laucournet  
 Louis Longequeue  
 Paul Loridant  
 François Louisy  
 Philippe Madrelle  
 Michel Manet  
 Jean-Pierre Masseret  
 Jean-Luc Mélenchon  
 Michel Moreigne  
 Georges Othily  
 Albert Pen

Guy Penne  
 Daniel Percheron  
 Louis Perrein  
 Jean Peyrafitte  
 Louis Philibert  
 Robert Pontillon  
 Claude Pradille  
 Roger Quilliot  
 Albert Ramassamy  
 René Regnault  
 Jacques Roccaserra  
 Gérard Roujas  
 André Rouvière  
 Claude Saunier  
 Franck Sérusclat  
 René-Pierre Signé  
 Fernand Tardy  
 André Vallet  
 André Vezinhet  
 Marcel Vidal  
 Robert Vigouroux

**N'ont pas pris part au vote**

MM. Philippe Adnot, François Delga, Hubert Durand-Chastel, Jean Grandon, Jacques Habert et Charles Ornano

**N'a pas pris part au vote**

M. Alain Poher, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants .....	313
Nombre de suffrages exprimés .....	247
Majorité absolue des suffrages exprimés .....	124

Pour l'adoption .....	16
Contre .....	231

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.