



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Renault

Question écrite n° 43288

Texte de la question

M. Jacques Brunhes attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications sur la situation de l'emploi au sein du groupe Renault, et plus particulierement pour les unites implantees a Boulogne. Au debut de cette annee, M. Louis Schweitzer, president-directeur general de Renault, a annonce un nouveau plan de 2 824 reductions des effectifs dans les usines et le reseau commercial du groupe Renault. Il provoquera 347 suppressions d'emplois et licenciements negocies sur le site de Boulogne auxquels il faut ajouter l'objectif de reduction des couts de 10 p. 100, presente au printemps, qui pourra se traduire jusqu'a 970 suppressions d'emplois. Ce dernier projet remet en cause la veracite des elements fournis pour justifier le plan social initialement presente. Ces nouvelles perspectives de reductions d'effectifs entrent en totale contradiction avec l'interet national et celui de Renault. Cette situation appelle, a l'inverse des choix operes par cette societe, une politique audacieuse visant a developper l'emploi. Ainsi, le syndicat CGT de Renault-Billancourt travaille depuis plusieurs mois avec le personnel sur un projet social et industriel qui permettrait la creation de 5 000 emplois sur le site de Boulogne. Ce syndicat propose d'assurer la releve de futurs departes en retraite en mettant en place le tutorat a partir de l'age de cinquante ans, la reduction du temps de travail a trente-cinq heures, la reduction de la charge de travail et la limitation des heures supplementaires non payees pour les techniciens, ingenieurs et cadres, l'embauche des salaries en contrat a duree determinee et interimaire et l'arret du recours a de tels statuts, un plan de formation permettant aux personnels de suivre l'evolution de leur metier. Dans le domaine industriel, il propose la creation d'un grand pole de biens d'equipement, de prototypes, la reouverture de chaines de fabrication de vehicules, notamment dans l'ile Seguin, permettant la fabrication d'un vehicule economique qui manque desormais a la gamme Renault, depuis l'arret de la Super 5 Five, mais egalement la mise en fabrication d'un vehicule electrique. A l'inverse du projet d'aménagement urbain du Val-de-Seine qui ne repond pas aux besoins d'emplois, du necessaire equilibre entre secteur industriel et tertiaire, du developpement de la recherche, ce projet permettrait la creation de plusieurs milliers d'emplois et de developper une industrie automobile performante dans la boucle sud des Hauts-de-Seine. L'Etat, principal actionnaire de cette entreprise, a un role important a jouer pour appuyer ces propositions permettant de conjuguer, dans l'interet de tous, efficacites economique et sociale. Il lui demande en consequence de bien vouloir etudier avec attention ces propositions et lui faire connaitre s'il compte prendre des mesures permettant d'y repondre favorablement.

Texte de la réponse

La question concerne la strategie du groupe Renault. Il convient de rappeler quelques elements qui permettront de remettre celle-ci en perspective. S'agissant du contexte commercial dans lequel evolue actuellement l'entreprise, il est tout d'abord necessaire d'insister sur le fait que le marche n'a pas encore totalement compense la chute de 1993 meme si les primes gouvernementales ont permis une augmentation de l'activite qui a profite a tous les constructeurs. La faiblesse du volume global du marche en France comme en Europe ainsi que l'apparition de nouveaux concurrents ont entraine une augmentation des efforts commerciaux de la part de tous les constructeurs sur un marche toujours plus competitif. Dans ce cadre, Renault a vu sa part de marche s'eroser, passant de 31,2 % du marche sur les dix premiers mois de 1995 a 27,8 % du marche sur la meme

periode en 1996. Ces difficultes ne doivent pas masquer que la creativite de l'entreprise n'est pas entamee, les nouveaux modeles presentes au Mondial de l'Automobile en sont un temoignage supplementaire. L'enjeu pour l'entreprise est donc sa capacite a assurer la commercialisation de ses vehicules tout en maintenant des marges compatibles avec le developpement de son activite. Les grands constructeurs automobiles mondiaux se sont engages dans une politique de reduction des couts dans tous les domaines et il est necessaire que cela se traduise aussi par des efforts de reduction des couts internes a l'entreprise. C'est dans cette perspective qu'il faut apprecier la strategie de Renault et son effort d'amelioration de la competitivite, que ce soit en matiere d'evolution de l'appareil de production, d'adaptation des effectifs ou d'amelioration de la qualite ou de renouvellement des gammes. Le transfert d'une partie des activites de Boulogne vers Guyancourt repond aussi a ce souci. La recherche, bien que vitale pour la survie de l'entreprise ne saurait etre exoneree des efforts demandes. Il s'agit alors de viser a une utilisation optimale des credits de recherche. En regroupant ses activites de recherche sur un site adapte, a Guyancourt, l'entreprise va pouvoir, tout en reduisant les couts, beneficier pleinement des synergies entre ses differentes activites. De plus, l'ouverture du technocentre de Guyancourt en 1998 combinee a la creation en 1994 des deux directions integrees pour la mecanique et pour les vehicules doit permettre d'economiser en moyenne, lors de la conception et de l'industrialisation de chaque nouveau vehicule, 1,5 milliard de francs sur les couts et 20 mois sur les delais portant ainsi le delai de conception de 58 mois a 38 mois en l'an 2000. Concernant l'avenir du site de Boulogne-Billancourt, il faut rappeler que la production d'automobiles a cesse en 1992 et que cette decision etait principalement liee aux problemes de logistique que posaient l'approvisionnement et la livraison des vehicules produits. En effet, le tissu urbain de cette zone etait particulierement inadapté aux vehicules de transports lourds. Ces contraintes subsistant, il est donc difficile d'envisager reprendre la production sur ce site. Ce choix ne signifie toutefois pas l'abandon par Renault de Boulogne-Billancourt puisqu'il est prevu que l'entreprise y etablisce son nouveau siege social en remplacement des locaux actuels qui sont loues. L'Etat, principal actionnaire, ne peut donc que soutenir cette demarche qui, parce qu'elle assure la competitivite de l'entreprise, est garante de son developpement.

Données clés

Auteur : [M. Brunhes Jacques](#)

Circonscription : - COM

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43288

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : industrie, poste et télécommunications

Ministère attributaire : industrie, poste et télécommunications

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 30 septembre 1996, page 5139

Réponse publiée le : 9 décembre 1996, page 6470