



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Renault

Question au Gouvernement n° 2372

Texte de la question

M. le président. La parole est à M. Bernard Davoine.

M. Bernard Davoine. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Renault a annoncé la fermeture de l'usine de Vilvorde et la suppression de plus de 3 000 emplois dans des conditions inadmissibles. Continuant sur sa lancée, le groupe prévoit la suppression de 3 000 emplois par an jusqu'en l'an 2000 et la diminution de ses achats, ce qui ne manquera pas d'avoir des repercussions sur tous les équipements et tous leurs salaires.

En réalité, c'est toute l'industrie automobile française qui est confrontée à la baisse du pouvoir d'achat a été masquée par des primes à l'effet illusoire.

Le Nord - Pas-de-Calais compte près de 40 000 emplois liés à l'automobile et serait particulièrement touché par ces mesures. Dans le même temps, on annonce l'implantation possible d'une usine japonaise dans la région, sans doute avec des aides publiques. Quelle incohérence !

Que compte faire le Gouvernement, actionnaire, faut-il le rappeler, à 46 % du groupe Renault ? Qu'attend-t-il pour demander la réunion du conseil des ministres européens de l'industrie, afin d'adopter une attitude commune en vue de donner la priorité aux industries européennes et dynamiser l'activité ? Ne pense-t-il pas que la défense de l'emploi passe par une véritable politique concertée de relance économique capable de porter à nouveau l'industrie automobile française ? (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Que peut faire l'État en tant qu'actionnaire pour permettre à Renault de sortir de la situation dans laquelle elle se trouve ? Eh bien, la laisser prendre les décisions de nature industrielle qui s'imposent pour s'adapter à la concurrence. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

Vous pouvez, bien sûr, rêver d'un seul producteur d'automobiles, vendant les véhicules à des prix qu'il aura lui-même fixés et décidant des personnes qui peuvent les acheter. Ça, c'est le symbole Trabant: c'est terminé !

L'entreprise doit s'adapter aux conditions de la concurrence. Vous avez évoqué la possibilité d'installation en Europe de producteurs japonais ou coreens, ce qui montre bien qu'il faut être capable de vendre des véhicules comparables à des prix compétitifs, sans quoi on est écarté du marché. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Louis Mexandeau. Vous êtes les Trabant de la politique française !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Le président de Renault - et c'est sa responsabilité - a déclaré qu'il fallait, d'ici à l'an 2000, trouver 20 milliards d'économies pour préparer l'entreprise aux conditions de la concurrence. Cela me paraît effectivement l'ordre de grandeur de la somme nécessaire pour permettre à l'entreprise de faire face, en l'an 2000, à ses concurrents sur le marché européen.

(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

Ce que je souhaite, c'est que ces économies ne pèsent exclusivement sur les salaires et sur les équipementiers. C'est indispensable, car la production ne représente qu'environ 20 % du prix de vente du véhicule, alors que les équipements et la matière première en représentent 30 %. Il faut donc que les économies reposent sur la totalité des dépenses de l'entreprise.

Celle-ci doit ensuite choisir une stratégie industrielle, c'est-à-dire organiser l'outil de production, de manière qu'il

soit plus performant, parce qu'il est aujourd'hui trop compliqué, trop dispersé et insuffisamment utilisé.

M. Jean Glavany. Répondez à la question !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Il convient d'augmenter les partenariats industriels. Renault travaille déjà beaucoup avec Volkswagen, Ford, General Motors et PSA. Il faut aller plus loin. Il est indispensable que l'entreprise génère le cash flow dont elle a besoin pour faire face aux investissements, en particulier, pour se développer sur les marchés qui sont porteurs de croissance.

Il faut, enfin, que l'entreprise choisisse une stratégie industrielle qui lui permette de rester concurrentielle et, du même coup, d'être l'un des premiers producteurs en l'an 2000 sur le marché européen et sur le marché mondial. (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

Texte de la réponse

M. le président. La parole est à M. Bernard Davoine.

M. Bernard Davoine. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Renault a annoncé la fermeture de l'usine de Vilvorde et la suppression de plus de 3 000 emplois dans des conditions inadmissibles. Continuant sur sa lancée, le groupe prévoit la suppression de 3 000 emplois par an jusqu'en l'an 2000 et la diminution de ses achats, ce qui ne manquera pas d'avoir des répercussions sur tous les équipements et tous leurs salaires.

En réalité, c'est toute l'industrie automobile française qui est confrontée à la baisse du pouvoir d'achat a été masquée par des primes à l'effet illusoire.

Le Nord - Pas-de-Calais compte près de 40 000 emplois liés à l'automobile et serait particulièrement touché par ces mesures. Dans le même temps, on annonce l'implantation possible d'une usine japonaise dans la région, sans doute avec des aides publiques. Quelle incohérence !

Que compte faire le Gouvernement, actionnaire, faut-il le rappeler, à 46 % du groupe Renault ? Qu'attend-t-il pour demander la réunion du conseil des ministres européens de l'industrie, afin d'adopter une attitude commune en vue de donner la priorité aux industries européennes et dynamiser l'activité ? Ne pense-t-il pas que la défense de l'emploi passe par une véritable politique concertée de relance économique capable de porter à nouveau l'industrie automobile française ? (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications.

M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Que peut faire l'État en tant qu'actionnaire pour permettre à Renault de sortir de la situation dans laquelle elle se trouve ? Eh bien, la laisser prendre les décisions de nature industrielle qui s'imposent pour s'adapter à la concurrence. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

Vous pouvez, bien sûr, rêver d'un seul producteur d'automobiles, vendant les véhicules à des prix qu'il aura lui-même fixés et décidant des personnes qui peuvent les acheter. Ça, c'est le symbole Trabant : c'est terminé !

L'entreprise doit s'adapter aux conditions de la concurrence. Vous avez évoqué la possibilité d'installation en Europe de producteurs japonais ou coreens, ce qui montre bien qu'il faut être capable de vendre des véhicules comparables à des prix compétitifs, sans quoi on est écarté du marché. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Louis Mexandeau. Vous êtes les Trabant de la politique française !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Le président de Renault - et c'est sa responsabilité - a déclaré qu'il fallait, d'ici à l'an 2000, trouver 20 milliards d'économies pour préparer l'entreprise aux conditions de la concurrence. Cela me paraît effectivement l'ordre de grandeur de la somme nécessaire pour permettre à l'entreprise de faire face, en l'an 2000, à ses concurrents sur le marché européen.

(Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

Ce que je souhaite, c'est que ces économies ne pèsent exclusivement sur les salaires et sur les équipementiers. C'est indispensable, car la production ne représente qu'environ 20 % du prix de vente du véhicule, alors que les équipements et la matière première en représentent 30 %. Il faut donc que les économies reposent sur la totalité des dépenses de l'entreprise.

Celle-ci doit ensuite choisir une stratégie industrielle, c'est-à-dire organiser l'outil de production, de manière qu'il soit plus performant, parce qu'il est aujourd'hui trop compliqué, trop dispersé et insuffisamment utilisé.

M. Jean Glavany. Répondez à la question !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Il convient d'augmenter les partenariats industriels. Renault travaille déjà beaucoup avec Volkswagen, Ford, General Motors et PSA. Il faut aller plus loin. Il est indispensable que l'entreprise génère le cash flow dont elle a besoin pour faire face aux investissements, en particulier, pour se développer sur les marchés qui sont porteurs de croissance. Il faut, enfin, que l'entreprise choisisse une stratégie industrielle qui lui permette de rester concurrentielle et, du même coup, d'être l'un des premiers producteurs en l'an 2000 sur le marché européen et sur le marché mondial. (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

Données clés

Auteur : [M. Davoine Bernard](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2372

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : industrie, poste et télécommunications

Ministère attributaire : industrie, poste et télécommunications

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 mars 1997, page 2320

Réponse publiée le : 27 mars 1997, page 2320

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 27 mars 1997