



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

Renault

Question orale n° 1513

Texte de la question

M. Patrice Martin-Lalande s'inquiète à nouveau auprès de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie de l'inaction du Gouvernement pour sauvegarder les emplois de Matra-Auto à Romorantin-Lanthenay, menacés par la délocalisation à Sandouville de la production de l'Espace Matra-Renault. Certes, le classement, enfin obtenu, en zone objectif 2 et PAT devrait permettre de créer à terme de nouveaux emplois dans le bassin de Romorantin-Lanthenay. Il souhaiterait savoir ce que comptent faire le Gouvernement et l'Etat, actionnaire principal de Renault pour que Renault ne délocalise pas à Sandouville avant que le plan de charge de Matra-Romorantin ne soit assuré au moins pour les 1 918 emplois existants et ce que compte faire l'Etat actionnaire pour que Renault, après avoir bénéficié formidablement sur le plan de la conquête de nouveaux marchés comme sur le plan financier de la commercialisation de l'Espace, s'engage activement afin d'assurer l'avenir des personnels de Matra-Auto, y compris en cas de vente de la société Matra-Auto par le groupe Lagardère.

Texte de la réponse

SITUATION DE MATRA AUTO

À ROMORANTIN-LANTHENAY DANS LE LOIR-ET-CHER

M. le président. M. Patrice Martin-Lalande a présenté une question, n° 1513, ainsi rédigée :

« M. Patrice Martin-Lalande s'inquiète à nouveau auprès de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie de l'inaction du Gouvernement pour sauvegarder les emplois de Matra Auto à Romorantin-Lanthenay, menacés par la délocalisation à Sandouville de la production de l'Espace Matra-Renault. Certes, le classement, enfin obtenu, en zone objectif 2 et PAT devrait permettre de créer à terme de nouveaux emplois dans le bassin de Romorantin-Lanthenay. Il souhaiterait savoir ce que comptent faire le Gouvernement et l'Etat, actionnaire principal de Renault, pour que Renault ne délocalise pas à Sandouville avant que le plan de charge de Matra-Romorantin ne soit assuré au moins pour les 1 918 emplois existants et ce que compte faire l'Etat actionnaire pour que Renault, après avoir bénéficié formidablement sur le plan de la conquête de nouveaux marchés comme sur le plan financier de la commercialisation de l'Espace, s'engage activement afin d'assurer l'avenir des personnels de Matra Auto, y compris en cas de vente de la société Matra Auto par le groupe Lagardère. »

La parole est à M. Patrice Martin-Lalande, pour exposer sa question.

M. Patrice Martin-Lalande. Matra Auto était le premier employeur privé de la région Centre, avec près de 3 000 salariés travaillant sur les sites de Romorantin-Lanthenay et de Thillay en Loir-et-Cher. C'est pourquoi, depuis 1993, j'ai défendu, comme député auprès des gouvernements successifs un certain nombre de demandes pour maintenir ce formidable pôle d'emplois.

Je rappellerai mes différentes démarches.

Ma dénonciation, en mai et octobre 1993, de l'aide européenne de 5 milliards de francs à l'implantation d'une usine Ford-Volkswagen au Portugal, faussant la concurrence avec le créateur du monospace, Matra Auto, jamais aidé. En 1991, les autorités françaises n'ont malheureusement pas soutenu le recours déposé par Matra Auto devant la Cour européenne de justice.

Ma demande, dès octobre 1994, de classement européen en zone objectif 2 pour le bassin d'emplois de Romorantin, classement enfin obtenu en 1999 ainsi que me l'avait annoncé Mme Voynet en avril 1999, et me l'avait confirmé Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie ici même le 16 novembre dernier.

Ma demande d'inscription en 1996 au programme KONVER des financements nécessaires pour accompagner le développement à Romorantin d'un pôle automobile autour de Matra.

Aujourd'hui, le Loir-et-Cher est inquiet : une partie des emplois de Matra Automobile est déjà supprimée, notamment les CDD, et une autre est menacée par le transfert de la production de l'Espace, décidé par Renault, de Romorantin à Sandouville.

J'ai demandé au Premier ministre, lors des questions au Gouvernement, le 24 avril dernier, puis par courrier du 25 juin, comment l'Etat compte agir, d'une part, comme actionnaire principal de Renault et, d'autre part, comme puissance publique face à la menace de suppressions nombreuses de CDD et même de CDI à Romorantin. Les réponses de Christian Pierret ne nous ont pas convaincus, pas plus que celle du Premier ministre qui m'a répondu le 29 août en m'assurant être particulièrement attentif à la situation de Matra Automobile et avoir recommandé à M. Pierret un examen bienveillant de ma demande d'audience que nous serions d'ailleurs heureux de voir aboutir rapidement, avec les autres élus du secteur de Romorantin.

En effet, nous avons le sentiment que le Gouvernement se dérobe face à cette épreuve de vérité pourtant bien simple : quel est l'avantage économique et social d'avoir comme actionnaire principal d'une entreprise l'Etat, plutôt qu'un actionnaire privé ?

Le Gouvernement, s'il veut rester crédible, doit faire la démonstration que l'Etat, qui détient 43 % de Renault, agit mieux qu'un actionnaire privé. Or, pour que l'Etat soit un actionnaire exemplaire, le Gouvernement doit obtenir de Renault l'engagement que son réseau mettra tout en oeuvre pour commercialiser le plus activement possible l'Avantime dès les prochaines semaines, car c'est le véhicule qui va fournir l'essentiel des emplois de remplacement suite à la délocalisation de l'Espace. C'est en faisant passer très rapidement la production du minimum contractuel actuel de quatre-vingts véhicules par jour à cent vingt ou cent quarante que le transfert à Sandouville supprimera le moins d'emplois à Romorantin.

Pour que l'Etat soit un actionnaire exemplaire, le Gouvernement doit également obtenir de Renault que le transfert à Sandouville n'intervienne pas avant 2003, afin de laisser le temps nécessaire à la montée en puissance de la production de l'Avantime, du deuxième véhicule - petit véhicule du nom de M72 - et du troisième véhicule, toujours à l'étude.

Au-delà de sa responsabilité d'actionnaire, l'Etat doit ainsi assumer sa responsabilité de puissance publique. Ainsi le Gouvernement s'est-il déjà engagé, comme me l'a affirmé ici M. Pierret, à mobiliser l'ensemble des dispositifs d'accompagnement public afin de faciliter la réalisation d'une nouvelle usine. Cela est important, et j'en remercie le Gouvernement. Néanmoins, il va falloir assez rapidement passer aux actes ; c'est notre souhait à tous.

Le Gouvernement doit ensuite s'engager à cofinancer la formation des salariés de Matra aux nouvelles méthodes de production rendues nécessaires par la délocalisation de l'Espace.

Il doit enfin s'engager sur la formation et le reclassement rapide des salariés dont les contrats à durée déterminée n'ont malheureusement pas été renouvelés, à cause du transfert à Sandouville.

En conclusion, nous attendons de l'Etat, en tant qu'actionnaire et puissance publique, qu'il mène une action exemplaire pour compenser totalement la délocalisation par Renault à Sandouville d'activités qui faisaient vivre jusqu'à 3 000 salariés dans le Loir-et-Cher et aux alentours.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement.

M. Yves Cochet, ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Monsieur le député, l'avenir du site Matra Automobile est important pour le bassin d'emplois de Romorantin et le Gouvernement lui accorde la plus grande attention. Vous avez déjà abordé le sujet avec M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie, à de multiples reprises.

Il faut d'abord souligner que Renault est aujourd'hui soumis, comme toutes les entreprises du secteur de l'automobile, aux contraintes d'un marché caractérisé notamment par une très forte concurrence, par la nécessité d'adapter constamment les produits et d'améliorer sans cesse la compétitivité afin de dégager les marges nécessaires au développement.

Le transfert de la fabrication de l'Espace à Sandouville, prévu en 2002, s'explique dans ce contexte par des raisons industrielles fortes : le volume de vente atteint par l'Espace nécessite de nouvelles modalités de production sur un plan technique ainsi que le recours à une plateforme commune à plusieurs modèles comme l'Espace, la Laguna II et la Vel Satis.

M. Patrice Martin-Lalande. Autre concurrent potentiel !

M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Pour ce qui concerne l'avenir du site de Romorantin, dont les dirigeants et les actionnaires de Matra Automobile sont en premier lieu responsables, le lancement de l'Avantime (*M. le ministre prononce à la française*), avec des perspectives commerciales favorables, et l'accord trouvé avec Renault pour la commercialisation dans son réseau du petit véhicule innovant M 72 sont des points très positifs.

Vous prononcez Avantime à l'anglaise, monsieur le député ?

M. Patrice Martin-Lalande. C'est le choix fait par l'entreprise.

M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Je vérifierai.

Il importe également que Matra poursuive ses efforts pour nouer des partenariats avec d'autres constructeurs, afin de ne pas dépendre d'une seule entreprise.

Même s'il s'agit d'entreprises privées, l'Etat ne peut pour autant être considéré comme inactif. Matra a ainsi préparé un projet de nouvelle usine qui permettrait de réaliser les fabrications dans de meilleures conditions de travail et de coût. D'importantes réunions de travail ont récemment été organisées par les services de M. Christian Pierret et de la préfecture de région. Vous deviez y participer puisque je vous vois hocher la tête.

M. Patrice Martin-Lalande. Je suis au courant !

M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Ces réunions avaient pour but d'examiner, pour ce projet, les modalités d'accompagnement public les plus favorables, au vu des réglementations en vigueur, et de contribuer ainsi, avec les collectivités locales, à renforcer l'avenir de l'activité automobile à Romorantin.

D'une manière plus générale, le bassin de Romorantin-Lanthenay fait l'objet d'une action prioritaire de l'Etat, afin de faciliter la création de nouveaux emplois et la diversification du tissu industriel. Comme vous l'indiquez, le classement en zones objectif 2 et PAT a été obtenu.

M. Patrice Martin-Lalande. Tout à fait !

M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Par ailleurs, sur proposition de Christian Pierret, une réflexion sur l'accueil de nouvelles activités a été lancée en lien avec M. Lombard, délégué aux investissements internationaux, et les services du secrétariat d'Etat à l'industrie. Pour conclure, M. Pierret m'a confirmé son accord pour vous recevoir, ainsi que le maire de Romorantin, et faire le point avec vous sur ce dossier important.

M. le président. La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

M. Patrice Martin-Lalande. Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette réponse. Elle reprend assez largement, et c'est bien normal, les réponses antérieures du Gouvernement et, en particulier, de M. Pierret, avec lequel le dialogue est permanent.

Qu'il me soit simplement permis de souligner que l'engagement de Renault - dont l'Etat, je le rappelle une nouvelle fois, est actionnaire à 43 % - à mettre tout en oeuvre pour la commercialisation rapide de l'Avantime - sans garantie du Gouvernement pour la prononciation -, est un élément très important pour le producteur de cette voiture, Matra, à Romorantin, car le succès de l'Avantime, auquel sont liés 1 200 ou 1 300 emplois, dépend intégralement du réseau de distribution et de commercialisation de Renault. Il faut donc une implication forte de Renault dès le départ. L'Etat actionnaire me semble pouvoir aussi accompagner l'effort nécessaire de Renault en en soulignant l'importance.

Par ailleurs, le transfert à Sandouville de la fabrication de la future quatrième génération de l'Espace doit pouvoir être repoussé à 2003 afin d'éviter qu'il y ait un creux de charge à Romorantin. Il faut savoir que c'est ce transfert qui est la cause des suppressions d'emplois dont j'ai parlé. Là aussi, l'Etat actionnaire a un rôle à jouer - c'est ce qu'il demanderait à n'importe quel actionnaire privé - pour que le calendrier tienne compte d'un certain nombre de considérations économiques et sociales liées à cette délocalisation.

Voilà des points sur lesquels une entente devrait pouvoir être trouvée lors des prochaines rencontres avec le Gouvernement. Celle-ci est nécessaire pour que ce bassin d'emplois déjà traumatisé par l'effondrement des activités de défense - la fermeture de GIAT a entraîné la suppression d'un millier d'emplois, le départ de Matra à Bourges va en concerner 500 autres et d'autres ont déjà disparu -, retrouve rapidement un tissu économique capable de répondre aux besoins de la population et aux attentes des salariés.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Martin-Lalande](#)

Circonscription : Loir-et-Cher (2^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1513

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : économie

Ministère attributaire : économie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er octobre 2001, page 5485

Réponse publiée le : 3 octobre 2001, page 5294

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er octobre 2001