



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Renault : quelles conditions au prêt de l'État ?

Question écrite n° 29950

Texte de la question

Mme Clémentine Autain interroge M. le ministre de l'économie et des finances sur les conditions posées par le Gouvernement au prêt garanti par l'État de 5 milliards d'euros promis au constructeur Renault. En pleine crise économique et sociale, on apprend que Renault envisage la fermeture de plusieurs sites en France et qu'il est question d'un plan de suppression de 5 000 postes d'ici 2024. Pourtant, le Gouvernement (actionnaire du groupe à hauteur de 15 %) a promis à l'entreprise un prêt de 5 milliards d'euros et annoncé un plan de soutien à la filière automobile qui s'élève à huit milliards d'euros. Ces fermetures de site interrogent également : l'usine de Choisy-le-Roi, qui fait partie des sites menacés, est spécialisée dans la rénovation et le reconditionnement de pièces mécaniques et avait reçu en 2014 le trophée de l'économie circulaire. Le directeur de l'usine l'avait alors qualifiée de « porte-drapeau de l'engagement du groupe » en matière environnementale. La fermeture ou le transfert de ce site serait inexplicable, alors que tout pousse à redessiner la production à l'aune de l'urgence écologique. M. le ministre a déclaré récemment que « le Gouvernement n'envisagera pas que Renault s'engage à ne fermer aucun site industriel en France ». Emmanuel Macron a précisé que le prêt serait cependant conditionné à « l'octroi de garanties concernant les sites de Douai et de Maubeuge », sans faire toutefois mention de la Fonderie de Bretagne, du site de Choisy et du site de Dieppe. L'argent public doit servir une stratégie industrielle au long court et non accompagner des suppressions d'emplois, sans même organiser de reconversions professionnelles ni se soucier de transition écologique. La soutenabilité écologique des choix de production et l'éventuelle conversion professionnelle des personnels doivent faire l'objet de garanties solides de la part du groupe Renault. Elle l'interroge donc sur les conditions précises de ce prêt.

Texte de la réponse

L'automobile fait partie des secteurs les plus sinistrés par la crise. Les mesures de confinement ont conduit à la quasi interruption de la production et des ventes de véhicules (-70% en mars 2020 ; - 90% en avril par rapport à 2019). Dans ce contexte, la crise du Covid-19 a un impact considérable et sans précédent sur l'activité de Renault, qui a conduit à une dégradation significative de sa trésorerie. Le dispositif de PGE, auquel toutes les entreprises sont éligibles, est un outil particulièrement adapté aux besoins de Renault, en raison de l'impact profond mais temporaire de la crise sur ses liquidités. L'octroi du PGE à Renault, dont l'arrêté a été signé le 2 juin dernier, constitue une mesure de soutien essentielle pour permettre à l'entreprise de sécuriser la couverture de ses besoins de trésorerie et de continuer à payer ses fournisseurs et ses salariés. Il ne s'agit pas d'une faveur accordée à Renault ; ce prêt sera remboursé par Renault et la garantie apportée par l'Etat sera bien rémunérée, comme c'est le cas pour toutes les entreprises utilisant ce dispositif. Les engagements significatifs attendus en retour de l'entreprise ont d'ores et déjà été pris (absence de dividende en 2020, absence de remise en cause de la réglementation européenne sur les émissions de carbone). Par soucis d'exemplarité et à leur initiative, les dirigeants de Renault ont également annoncé qu'ils renonçaient à une partie de leur rémunération en 2020. Le prêt accordé à Renault vise un objectif bien précis qu'il convient de distinguer du projet de plan d'économies prévu pour réduire de 2 milliards d'euros les coûts fixes du groupe d'ici 2022, dévoilé par l'entreprise le 29 mai, s'attache, pour sa part, à restaurer la compétitivité de long terme de l'entreprise,

indispensable à la préservation au développement de son activité. Renault fait face à un problème de surcapacité majeur : en particulier son appareil de production et son ingénierie sont surdimensionnés par rapport aux ventes actuelles et aux perspectives des prochaines années. Ce constat a été fait par la direction de l'entreprise avant la crise liée au Covid-19, actant l'échec de la stratégie précédente de course aux volumes. La crise actuelle ne fait qu'en renforcer la nécessité. Aujourd'hui, c'est la capacité de l'entreprise à rester compétitive et à relever les enjeux de transformation du secteur de l'automobile qui est en jeu. Cela est impératif pour que Renault maintienne et développe son leadership sur les véhicules électriques, qui sont la clé de son avenir, et sécurise sur le moyen terme en France le centre de la recherche et de développement du Groupe. Cela étant, l'Etat, en tant qu'actionnaire de référence de Renault, est particulièrement attentif à la mise en œuvre de ce plan d'économies, qui doit impérativement répondre à certains principes clés, parmi lesquels la qualité du dialogue social et les enjeux de transition écologique, cités par l'auteur de la question. En premier lieu, l'Etat veillera attentivement à ce que la stratégie de transformation de l'entreprise soit associée à un dialogue social exemplaire afin d'en limiter les conséquences sur les salariés du Groupe. Comme s'y est engagé son président, Jean-Dominique Senard, le projet de plan présenté par Renault sera détaillé et enrichi à l'occasion des concertations qui seront menées dans le cadre du dialogue social de l'entreprise (processus d'information – consultation des instances représentatives du personnel). Cette concertation, qui doit également associer les élus locaux selon des formes à définir, constitue un préalable à la mise en œuvre de ce plan d'économies par Renault. De surcroît, tous les départs qui pourraient être décidés seront accompagnés de mesures de gestion prévisionnelle des emplois et des carrières (GPEC), reconversions, mobilités géographiques ou départs volontaires en cours et en fin de carrière. En tout état de cause, au regard de l'engagement du président de Renault, il n'y aura aucun licenciement en France dans le cadre de ce plan. En second lieu, s'agissant de la transition écologique, la stratégie du Gouvernement est bien que la reprise de l'économie s'accompagne d'efforts accrus et marqués en faveur de la décarbonation. C'est en ce sens que Renault s'est engagé, à la demande de l'Etat, sur le triplement de la production en France des véhicules électriques d'ici 2022 et son quadruplement d'ici 2024. C'est également pour servir cet objectif que Renault a confirmé sa participation au programme de batteries initié sur le plan franco-allemand en devenant co-actionnaire de la société ACC. Enfin, les engagements de Renault pour accélérer la transition énergétique passent aussi par la promotion de l'économie circulaire. Le projet actuel vise à faire de Flins un centre unique par sa dimension spécifiquement dédié à l'économie circulaire, sur lequel seront notamment réalisés la remise en état de pièces et véhicules d'occasion, de même que le recyclage des batteries. En son sein, les activités actuellement réalisées sur le site de Choisy devront non seulement être maintenues mais surtout développées. Renault doit trouver le chemin d'une compétitivité retrouvée et de l'excellence environnementale, dans le cadre d'un dialogue social exemplaire. C'est cet objectif qui guide l'action de l'Etat en tant qu'actionnaire de référence de cette grande entreprise industrielle française.

Données clés

Auteur : [Mme Clémentine Autain](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - La France insoumise

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 29950

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Économie et finances](#)

Ministère attributaire : [Économie, finances et relance](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [2 juin 2020](#), page 3737

Réponse publiée au JO le : [22 décembre 2020](#), page 9548