



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Renault

Question au Gouvernement n° 2274

Texte de la question

M. le president. La parole est a M. Yvon Jacob.

M. Yvon Jacob. Monsieur le president, ma question s'adresse a M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications.

Monsieur le ministre, hier, nous avons eu l'annonce brutale de la fermeture par Renault de son usine de Vilvorde en Belgique. Aujourd'hui, c'est la suppression de 2 700 emplois qui est annoncee dans les etablissements francais de la meme societe.

Ces mesures ont surpris, voire traumatise, une opinion publique, qui croyait a bon droit que la large restructuration de notre industrie automobile etait terminee avec la suppression de 130 000 emplois dans ce secteur depuis 1980.

Malgre cette restructuration, M. Schweitzer, president de Renault, va rendre public, le 20 mars prochain, le resultat de son groupe pour 1996, qui fait apparaitre une perte de l'ordre de 5 milliards de francs.

En 1996, Renault a totalise, 113 jours de chomage partiel et a perdu des parts de marche, tant en France qu'en Europe et dans le monde.

La situation de ce groupe et de l'ensemble du secteur automobile, qui comprend des milliers d'entreprises cotraitantes, est inquietante.

Aussi vous poserai-je deux questions.

Premierement, qu'est-ce qui explique cette deterioration du secteur de l'automobile ? Et en quoi celles-ci justifie-t-elle la decision brutale prise par Renault en particulier vis-a-vis de son usine belge ?

Deuxiemement, ou en est la reflexion du Gouvernement sur l'avenir de l'industrie automobile dans notre pays, alors que, dans trois ans, le marche europeen sera ouvert sans restriction aux productions etrangeres, notamment japonaises ? (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la Republique et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du Centre.)

M. le president. La parole est a M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications.

M. Franck Borotra, ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. Monsieur le depute, toute restructuration industrielle a, malheureusement, des consequences sociales difficiles a accepter et a supporter. Une restructuration entraine des problemes economiques, des problemes sociaux et des problemes d'aménagement du territoire.

Concernant Renault, vous m'avez interroge sur l'aspect economique.

Je repondrai clairement.

En 1995, la branche automobile de Renault a perdu 1,7 milliard de francs. En 1996, le marche de l'automobile a connu une tres forte croissance a l'interieur de notre pays: plus de 10 %.

Malgre cette situation favorable, Renault a perdu 2,6 points de parts de marche sur le marche francais. Et, d'apres ce que je lis dans les journaux, la perte d'exploitation de la branche automobile sera de l'ordre de 3 milliards de francs. L'annee 1997 va etre defavorable pour l'automobile, puisqu'on s'attend a une baisse de 10, voire 12 %, des ventes sur le marche francais. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Christian Bataille. Pourquoi ?

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. A la fin du mois de fevrier, les ventes sont en baisse de 21 % par rapport au mois de fevrier 1996.

M. Christian Bataille. C'est «votre» bilan !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. La concurrence sera d'autant plus forte que le marche sera plus restreint.

M. Jean-Pierre Balligand. Mais non ! C'est la fin de la «juppette».

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. La concurrence s'exercera quasi exclusivement sur le niveau des prix.

Par consequent, les entreprises doivent etre suffisamment competitives pour faire face a la concurrence.

Si l'entreprise ne prend pas des mesures pour abaisser ses prix de revient, et donc pour engager les restructurations necessaires, alors ni en 1997, ni en 1998, elle ne sera en etat de retrouver l'equilibre. Et quand, au 1er janvier de l'an 2000, il faudra ouvrir le marche a la totalite de la concurrence mondiale, certes, en particulier aux pays asiatiques, il sera trop tard pour que cette entreprise puisse faire face a la nouvelle donne du marche europeen et francais.

M. Maxime Gremetz. C'est la pensee unique !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. Aussi, aujourd'hui, il y a un objectif qui est economiquement incontournable pour Renault: la necessite d'abaisser ses prix de revient, de reduire ses couts, pour creer les conditions de la competitivite et pour sauvegarder l'avenir. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

Cela ne peut se faire qu'a partir d'une strategie industrielle, qu'il appartient a la direction de Renault de choisir et de mettre en oeuvre, dans le respect de la loi et, bien evidemment, dans le respect des interets sociaux et des interets du territoire ou sont installees les usines concernees.

M. Jean-Claude Lefort. C'est le CNPF qui parle !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. Ce que je souhaite, c'est que le dialogue soit instaure au niveau social avec les salaries en cause,...

M. Christian Bataille. Les licenciements, c'est vous !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications. ... que les contacts soient gardes avec les autorites publiques belges, mais que l'entreprise prenne conscience que, pour la concurrence de l'an 2000, c'est aujourd'hui que se joue le destin de cette grande entreprise. (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la Republique et sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la democratie francaise et du Centre.)

Texte de la réponse

M. le president. La parole est a M. Yvon Jacob.

M. Yvon Jacob. Monsieur le president, ma question s'adresse a M. le ministre de l'industrie, de la poste et des telecommunications.

Monsieur le ministre, hier, nous avons eu l'annonce brutale de la fermeture par Renault de son usine de Vilvorde en Belgique. Aujourd'hui, c'est la suppression de 2 700 emplois qui est annoncee dans les etablissements francais de la meme societe.

Ces mesures ont surpris, voire traumatise, une opinion publique, qui croyait a bon droit que la large restructuration de notre industrie automobile etait terminee avec la suppression de 130 000 emplois dans ce secteur depuis 1980.

Malgre cette restructuration, M. Schweitzer, president de Renault, va rendre public, le 20 mars prochain, le resultat de son groupe pour 1996, qui fait apparaitre une perte de l'ordre de 5 milliards de francs.

En 1996, Renault a totalise, 113 jours de chomage partiel et a perdu des parts de marche, tant en France qu'en Europe et dans le monde.

La situation de ce groupe et de l'ensemble du secteur automobile, qui comprend des milliers d'entreprises cotraitantes, est inquietante.

Aussi vous poserai-je deux questions.

Premierement, qu'est-ce qui explique cette deterioration du secteur de l'automobile ? Et en quoi celles-ci justifie-t-elle la decision brutale prise par Renault en particulier vis-a-vis de son usine belge ?

Deuxiemement, ou en est la reflexion du Gouvernement sur l'avenir de l'industrie automobile dans notre pays, alors que, dans trois ans, le marche europeen sera ouvert sans restriction aux productions etrangeres,

notamment japonaises ? (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.)

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. Monsieur le député, toute restructuration industrielle a, malheureusement, des conséquences sociales difficiles à accepter et à supporter. Une restructuration entraîne des problèmes économiques, des problèmes sociaux et des problèmes d'aménagement du territoire.

Concernant Renault, vous m'avez interrogé sur l'aspect économique.

Je répondrai clairement.

En 1995, la branche automobile de Renault a perdu 1,7 milliard de francs. En 1996, le marché de l'automobile a connu une très forte croissance à l'intérieur de notre pays: plus de 10 %.

Malgré cette situation favorable, Renault a perdu 2,6 points de parts de marché sur le marché français. Et, d'après ce que je lis dans les journaux, la perte d'exploitation de la branche automobile sera de l'ordre de 3 milliards de francs. L'année 1997 va être défavorable pour l'automobile, puisqu'on s'attend à une baisse de 10, voire 12 %, des ventes sur le marché français. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Christian Bataille. Pourquoi ?

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. À la fin du mois de février, les ventes sont en baisse de 21 % par rapport au mois de février 1996.

M. Christian Bataille. C'est «votre» bilan !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. La concurrence sera d'autant plus forte que le marché sera plus restreint.

M. Jean-Pierre Balligand. Mais non ! C'est la fin de la «juppette».

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. La concurrence s'exercera quasi exclusivement sur le niveau des prix.

Par conséquent, les entreprises doivent être suffisamment compétitives pour faire face à la concurrence.

Si l'entreprise ne prend pas des mesures pour abaisser ses prix de revient, et donc pour engager les restructurations nécessaires, alors ni en 1997, ni en 1998, elle ne sera en état de retrouver l'équilibre. Et quand, au 1er janvier de l'an 2000, il faudra ouvrir le marché à la totalité de la concurrence mondiale, certes, en particulier aux pays asiatiques, il sera trop tard pour que cette entreprise puisse faire face à la nouvelle donne du marché européen et français.

M. Maxime Gremetz. C'est la pensée unique !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Aussi, aujourd'hui, il y a un objectif qui est économiquement incontournable pour Renault: la nécessité d'abaisser ses prix de revient, de réduire ses coûts, pour créer les conditions de la compétitivité et pour sauvegarder l'avenir. (Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

Cela ne peut se faire qu'à partir d'une stratégie industrielle, qu'il appartient à la direction de Renault de choisir et de mettre en œuvre, dans le respect de la loi et, bien évidemment, dans le respect des intérêts sociaux et des intérêts du territoire où sont installées les usines concernées.

M. Jean-Claude Lefort. C'est le CNPF qui parle !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. Ce que je souhaite, c'est que le dialogue soit instauré au niveau social avec les salariés en cause,...

M. Christian Bataille. Les licenciements, c'est vous !

M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications. ... que les contacts soient gardés avec les autorités publiques belges, mais que l'entreprise prenne conscience que, pour la concurrence de l'an 2000, c'est aujourd'hui que se joue le destin de cette grande entreprise. (Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

Données clés

Auteur : [M. Jacob Yvon](#)

Circonscription : - RPR

Type de question : Question au Gouvernement

Numéro de la question : 2274

Rubrique : Automobiles et cycles

Ministère interrogé : industrie, poste et télécommunications

Ministère attributaire : industrie, poste et télécommunications

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 5 mars 1997, page 1576

Réponse publiée le : 5 mars 1997, page 1576

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 5 mars 1997