

Assemblée Générale Mixte des Actionnaires

Synthèse de la séance des questions de la salle

Quels sont d'après vous les points positifs et les opportunités de progrès de Renault ? (M. Carlos Ghosn, Président de Renault) :

Il semble que ce soit la tradition, quand un nouveau président arrive, qu'il dise d'emblée quels sont les points estimés positifs et les opportunités de progrès pour l'Entreprise. Je vais les dire, mais sachez que je peux changer d'avis dans les trois prochains mois puisque j'irai sur le terrain. Quoi qu'il en soit, je ne pense pas trop me tromper. Les points positifs et les points forts de Renault sont les suivants : créativité, loyauté avec capacité à être très discipliné, audace et générosité. Ces points se traduisent par des réalisations industrielles et une création de valeur assez forte. Les opportunités de progrès sont les suivantes : intégrer plus fortement l'international dans l'entreprise, renforcer la qualité des produits et des services en améliorant notamment le traitement des clients dans le réseau, et enfin élargir la gamme. Il n'y a pas suffisamment de 4x4, de hauts de gamme et de cross-over. Ce sont là autant de chantiers pour l'avenir.

Quelles sont vos intentions en matière de Formule 1 ? (M. Carlos Ghosn) :

Renault investit depuis quatre ans dans la F1. Sur les quatre premières courses de la saison, nous avons remporté quatre victoires. Evidemment nous allons continuer à soutenir la F1 mais ces investissements doivent se traduire en retombées concrètes pour le marketing, le commerce et l'image de la marque. Il faut que cet engagement dans la F1 serve l'entreprise.

Envisagez-vous de réduire les capacités de production en Europe ? (M. Carlos Ghosn) :

La question des capacités ne se pose que lorsque l'on a accepté de ne plus croître. Or aujourd'hui, la bataille est de faire progresser Renault et la marque Renault. Avec tous les plans de croissance qui existent aujourd'hui pour l'entreprise, la question des capacités n'en est pas une. Cependant celle de leur optimisation est toujours ouverte pour un industriel. Notre priorité est de planifier la croissance et de réaliser des volumes en fonction de celle-ci. Les capacités doivent être pleinement utilisées.

Ne pensez-vous pas que la commercialisation de Logan en Europe occidentale risque de cannibaliser l'entrée de gamme de Renault et notamment Clio ? (M. Patrick Blain, DGA, directeur commercial) :

Logan, véhicule extrêmement habitable, robuste et bon marché, a pour cible les véhicules coréens qui sont nos véritables concurrents. En Europe centrale, nous commercialisons Logan depuis six mois et nous ne constatons pas de cannibalisation par rapport à la Clio Tri Corps. D'autre part les dates de lancement de Clio III sur chacun des marchés européens seront séparées de plusieurs mois.

En Europe Occidentale, le premier prix pour Logan sera de l'ordre de 7500 Euros, soit un prix équivalent à celui de la Roumanie, corrigé des écarts d'équipement, de fiscalité et des coûts de transport additionnels.

Comment expliquez-vous que le PER (Price Earning Ratio) de Renault soit si faible ? (M. Thierry Moulouquet, DGA, directeur financier) :

Si l'action Renault représente l'un des PER les plus faibles du CAC 40, cette situation reflète plutôt le passé de l'entreprise. La combinaison de l'évolution de sa performance opérationnelle --Renault était au 1^{er} rang des constructeurs généralistes européens en 2004-- et de ses participations stratégiques conduiront les marchés financiers à réévaluer aussi rapidement que possible les multiples appliqués à Renault.

Les grandes agences de notation ont amélioré d'un cran le rating de Renault pour le porter à BBB+ mais nous pensons que ce n'est pas encore en ligne avec la structure actuelle du Bilan et de ses performances.

De nombreux cadres de Renault dans les années qui viennent vont atteindre l'âge de la retraite à 60 ans. Quelle sera la politique de Renault à l'égard de ces salariés ? (M. Michel de Virville, Secrétaire Général, DRH Groupe) :

Comme de nombreuses entreprises, Renault a pratiqué des formules de départ anticipé avant l'âge de la retraite. D'ici à 2007, ces formules auront totalement disparu et le départ se fera donc à l'âge légal de la retraite.

Quelles actions mène Renault en matière de parité et de recrutement des femmes ? (M. de Virville) :

Notre politique a deux objectifs principaux : s'assurer de la parité de traitement en termes de salaires, de formation et de carrières et développer la place des femmes chez Renault qui a accordé, comme beaucoup d'entreprises industrielles, une place insuffisante aux femmes. Un premier bilan de l'accord passé le 12 octobre 2004 a montré une situation globalement satisfaisante mais avec des pistes d'amélioration car l'on n'est jamais assez vigilant en la matière. Nous sommes parvenus à recruter 30% de femmes lors de nos embauches de jeunes cadres. Cependant l'une des limites que nous rencontrons tient dans le fait que les formations industrielles et techniques ne sont pas suffisamment suivies par des jeunes filles. Nous devons donc assurer la promotion de l'orientation des jeunes femmes vers ces métiers.

Sur quels critères objectifs vous basez-vous pour dire que Renault est aujourd'hui en bonne position en matière de qualité ? (M. Jean-Louis Ricaud, DGA, directeur qualités et ingénieries) :

Nous utilisons les publications de la presse spécialisée, notamment le baromètre annuel de l'*AutoJournal* en octobre, qui classe les grandes marques en termes de qualité/fiabilité et de qualité/ finition ainsi que les enquêtes de la SOFRES et de JD POWER. Depuis trois années, nous constatons des progrès continus. Nous employons également des indicateurs internes, comme le coût de garantie et le nombre d'incidents remboursés; Ils nous montrent que, depuis trois ans, la situation s'améliore très notablement puisque nous avons pratiquement divisé par deux les coûts de garantie supportés par l'entreprise. Ces progrès sont indéniables mais nous avons encore beaucoup à faire pour être parmi les trois meilleurs mondiaux au plan de la qualité.

Comment se situe Renault en matière d'émission de CO2 et de particules ?

M. Jean Louis Ricaud :

Renault est en tête des constructeurs européens pour les émissions de gaz carbonique, avec 147 grammes, grâce aux très grandes performances de ses moteurs diesels en matière de consommation. En termes d'émissions de particules, nous développons actuellement une gamme de moteurs équipés de filtres à particules, dont la fonction est de retenir puis brûler ces particules sans émission dans l'atmosphère. Les moteurs diesels 2.2 l en sont déjà équipés et nous nous apprêtons à commercialiser le moteur 1.9 l, sur Scénic, puis sur Laguna. En début d'année 2006, nous commercialiserons les filtres à particules sur les petits moteurs diesels de la gamme 1.5 l. Ainsi, tous les véhicules de Renault et tous les diesels de Renault pourront être équipés d'un filtre à particule au début 2006. En coopération avec Nissan, nous travaillons sur des projets de véhicules hybrides qui pourraient voir le jour en 2009 ou 2010.

M. Georges Douin : Il s'agit évidemment d'une préoccupation majeure de notre entreprise. Nous travaillons à la réduction des consommations ; nous sommes parmi les mieux placés en Europe sur ce point. Le fait que le pétrole soit cher n'a pas que des inconvénients puisque cela incite les pétroliers à faire des investissements et à remettre en usage des puits et des exploitations délaissés jusqu'ici. La raréfaction ne devrait donc pas apparaître à court terme. Les autres sources d'énergie sont aussi intéressantes à exploiter, notamment le gaz naturel. Nous commençons à faire des modèles au gaz naturel, en Europe mais aussi en Iran, où cela est prioritaire. Nous utilisons aussi les biocarburants comme additifs, en proportion maximale de 5 % actuellement, et nous préparons nos moteurs pour des teneurs supérieures dans le futur. Enfin, à plus long terme, les moteurs hybrides prendront une part du marché dans les années 2010 à 2020, comme la pile à combustible après 2020, de façon significative.

Finalement, le point essentiel est celui des émissions de gaz carbonique. L'on peut être légitimement inquiet quand on voit l'accroissement de la motorisation dans les pays émergents. L'Inde et la Chine auront des émissions d'oxyde et de dioxyde de carbone gigantesques dans les années à venir. Même si le transport, qui se développera, ne reste qu'une partie des émissions de CO² liées à l'économie et à l'industrie en général. Nous ferons notre part du travail, mais il faut aussi compter sur une approche globale.

Le caractère et la personnalité de l'actuel et du futur président du groupe Renault ont été, sont et seront très importants. Quelle part selon vous, représentent ces caractéristiques pour un groupe comme Renault ? (M. Louis Schweitzer, Président du Conseil d'Administration) :

« Je ferai deux remarques. Tout d'abord je crois qu'il n'y a pas un seul modèle de bon président. Des personnalités différentes peuvent réussir. Mon espoir est que cela soit bien confirmé par la pratique de Renault. Ensuite je ne connais pas de président qui ait réussi seul. Dans une entreprise, une réussite est nécessairement collective. Mais je ne connais pas non plus une entreprise mal dirigée qui ait bien réussi. Il faut un bon « fit » entre le président et l'entreprise. Je ne me fais pas beaucoup de souci sur le fait que cela sera le cas demain ».