



# ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

Chausson

Question écrite n° 5931

## Texte de la question

M. Jacques Brunhes attire une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et telecommunications et du commerce extérieur sur la situation de l'entreprise Chausson. Chausson est le fruit d'une coopération de longue date entre les entreprises françaises Peugeot et Renault, entreprises nationales, pour la fabrication de véhicules utilitaires légers. Dans la question orale que le député posait le 24 juin 1993, il indiquait que la démarche de la direction pourrait aboutir à un dépôt de bilan. Or, le député est informé qu'en date du 13 septembre 1993, l'entreprise vient d'annoncer le dépôt de bilan. C'est l'aboutissement d'une longue dégradation qui s'est encore aggravée au cours des derniers mois. Ainsi qu'il le dénonçait, la situation présente de Chausson résulte pour l'essentiel du sous-emploi de ses capacités industrielles par les deux actionnaires. Renault n'envisage pas de lui confier la fabrication de son nouveau véhicule utilitaire Excel, successeur du Trafic. Le groupe PSA a annoncé l'arrêt pour décembre 1993 des dernières productions de sa marque confiées à Chausson. Il refuse par ailleurs, aujourd'hui, d'assumer sa part des charges financières dans le groupe. La question des responsabilités de l'État se trouve donc posée. A-t-il la volonté politique de maintenir en France la construction de véhicules utilitaires légers et dans cette perspective de promouvoir la coopération entre les firmes françaises ? Les accords Renault-Daf et Peugeot-Fiat vont à contresens d'une coopération Renault-Peugeot qui renforcerait les capacités de la production automobile nationale. Les personnels de cette branche industrielle ne cessent de subir des réductions continues d'emplois : Peugeot vient de décider 2 500 suppressions de postes dans son propre groupe, le rapprochement Renault-Volvo, qui se conclura par une fusion le 1er janvier 1994, s'est traduit depuis quatre ans par 28 000 disparitions d'emplois chez Renault. La privatisation de la Régie nationale risque d'accentuer ce mouvement en réduisant la part française du nouveau groupe à l'avantage de futurs partenaires qui pourraient être Chrysler ou Mitsubishi. Il est clair que le contexte économique actuel, baisse du pouvoir d'achat, financiarisation de l'économie, projet de loi Balladur sur l'emploi, auquel s'ajoute la mainmise japonaise sur le marché européen, de l'automobile complique encore les données du problème. Le maintien des sites de Gennevilliers et de Creil avec leur fonction spécifique dans la fabrication et leur rôle pour l'emploi dans l'économie régionale d'Ile-de-France et de Picardie est encore possible aujourd'hui. Chausson reste cet outil important de coopération franco-française indispensable entre les constructeurs, pour l'automobile et le véhicule utilitaire léger. La situation des 3 500 hommes et femmes et de leur famille est en jeu. Par ailleurs, il existe une contradiction entre la politique de la ville affichée par le Premier ministre et le fait de continuer dans les banlieues à fermer les entreprises, à envoyer les salariés au chômage, à détruire des possibilités de travail pour les jeunes. Dans cette période de chômage massif, cette déclaration de cessation de paiement est d'autant plus inacceptable que les deux constructeurs ont réalisé, en 1992, des bénéfices importants. Les organisations syndicales de l'entreprise ont refusé à l'unanimité la proposition patronale du dépôt de bilan. Il lui demande donc quelles mesures il entend mettre en œuvre pour développer la coopération entre les constructeurs automobiles français, tout particulièrement dans le secteur des véhicules utilitaires légers, et quelles démarches il compte entreprendre pour assurer ainsi la pérennité des établissements Chausson.

## Texte de la réponse

Filiale à parité des deux groupes Renault et PSA Peugeot-Citroën, la société des usines Chausson (SUC) a été mise en règlement judiciaire par jugement du tribunal de commerce de Nanterre en date du 13 septembre 1993. Spécialisée dans la production de pièces embouties, de caisses « en blanc » et dans l'assemblage de véhicules pour le compte de ses deux actionnaires, et disposant pour ce faire de deux établissements industriels (à Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine et à Creil dans l'Oise), la SUC a enregistré au cours des récentes années une diminution progressive de son plan de charge, conséquence de la baisse du marché automobile et de l'arrêt de certaines fabrications de véhicules arrivés en fin de vie. Après celui des Peugeot J 9 et Citroën C 35 (en 1991), l'assemblage des Peugeot 205 a été arrêté à Creil en mai 1993 et celui du pick-up Peugeot 504 l'a été tout récemment. Dans ce contexte, les perspectives d'activité de l'année 1994 se trouvent désormais concentrées, pour le site de Creil, sur la fabrication des véhicules Renault Trafic et, pour le site de Gennevilliers, sur la fabrication des caisses « en blanc » de ce véhicule et sur la production de pièces embouties (dont Renault comme PSA ont confirmé le besoin). C'est dans cette perspective que l'administrateur judiciaire désigné par le tribunal de commerce de Nanterre a été amené à présenter un plan d'adaptation des effectifs de la SUC. Fondée sur l'hypothèse d'une semaine de travail de quatre jours tant que le marché restera médiocre, cette réduction d'effectifs concerne 661 salariés repartis à raison de 435 salariés pour l'établissement de Creil, 211 salariés pour l'établissement de Gennevilliers et 15 salariés pour le siège social d'Asnières. Les pouvoirs publics se sont engagés à ce que les mesures d'accompagnement, dérogatoires au droit commun, de ce nouveau plan social soient strictement identiques à celles retenues par Chausson dans le cadre du plan social mis en œuvre début 1993. Parallèlement à cet engagement, les pouvoirs publics, conscients de l'importance d'un plan industriel préservant pour le court-moyen terme l'ensemble des sites industriels de cette entreprise, ont demandé à Renault d'examiner et de proposer une solution assurant la continuité de l'activité de Chausson. S'agissant des fournisseurs et sous-traitants de Chausson, certains d'entre eux ont déjà appelé l'attention de l'administrateur judiciaire et des pouvoirs publics sur la situation financière délicate dans laquelle se trouvait leur société du fait du gel des créances consécutif au dépôt de bilan de la SUC. Pour que l'existence même de telle ou telle entreprise ne soit pas remise en cause du fait de cette situation, les pouvoirs publics veilleront avec les préfets des départements d'implantation de ces sociétés, et en liaison avec les trésoriers-payeurs généraux, à ce que toutes les solutions transitoires nécessaires soient examinées dans les délais adéquats. Par ailleurs, l'honorable parlementaire attire l'attention du ministre sur la nécessité d'un accord de coopération franco-français dans le domaine des véhicules utilitaires. Les accords interconstructeurs sont une bonne chose notamment dans le secteur des véhicules utilitaires, compte tenu des frais de développement engendrés pour la fabrication de ces véhicules, produits en séries bien moins importantes que les véhicules particuliers (les séries y sont quatre à cinq fois moins longues). L'association entre constructeurs pour une production commune sous deux, voire sous trois, marques distinctes, en permettant un allongement des séries est donc un paramètre à ne pas négliger. Ces alliances entre les groupes doivent cependant se révéler également opportunes en termes commerciaux, et l'on peut douter à cet égard qu'une alliance entre les deux constructeurs nationaux puisse permettre d'atteindre parfaitement un équilibre d'autonomie et d'image commerciale pour chacun des partenaires, notamment en France. Cette analyse ne signifie toutefois en rien un abandon de stratégie des constructeurs français dans le secteur des utilitaires, comme en témoignent le leadership européen de Renault en ce domaine et l'accord passé par PSA Peugeot-Citroën avec le groupe Fiat pour la production sur le territoire français d'une gamme de monospaces et d'utilitaires.

## Données clés

**Auteur :** [M. Brunhes Jacques](#)

**Circonscription :** - COM

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 5931

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** industrie, postes et télécommunications et commerce extérieur

**Ministère attributaire :** industrie, postes et télécommunications et commerce extérieur

Date(s) clé(s)

**Question publiée le** : 20 septembre 1993, page 3008

**Réponse publiée le** : 31 janvier 1994, page 505