



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## ETG-Chausson

Question orale n° 254

### Texte de la question

M. Jacques Brunhes appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la situation de l'entreprise ETG-Chausson de Gennevilliers. La direction de Renault, dont ETG-Chausson est filiale à 100 %, envisage, malgré tous ses engagements antérieurs, de délocaliser à Luton, en Grande-Bretagne, la production du futur véhicule utilitaire léger (W 83) remplaçant du Trafic actuellement produit à Gennevilliers, en fonction d'un accord conclu avec la General Motors. Cette décision conduira à la fermeture du site de Gennevilliers d'ici 3 à 5 ans, à la disparition de 1 100 emplois et à un nouvel affaiblissement du potentiel économique industriel de la région parisienne et de la commune, déjà fortement affectée par le chômage. Renault entend faire encore appel aux fonds publics, par le biais de départs en préretraites, pour préparer cette fermeture. L'entreprise ETG serait pourtant parfaitement en situation de prendre à sa charge la fabrication du « W 83 ». Elle pourrait également répondre à la demande grandissante de véhicules utilitaires spéciaux - tels le 4 4 - en réalisant le véhicule Express, toujours performant à l'export. Il serait donc paradoxal qu'un groupe dont l'Etat est encore actionnaire à 46 % se considère exonéré des priorités décidées par le Gouvernement en matière d'emplois et continue de solliciter des fonds publics pour supprimer des effectifs. Il lui demande donc comment le Gouvernement entend réagir concernant ETG-Chausson.

### Texte de la réponse

M. le président. M. Jacques Brunhes a présenté une question, n° 254, ainsi rédigée:

«M. Jacques Brunhes appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie sur la situation de l'entreprise ETG-Chausson de Gennevilliers. La direction de Renault, dont ETG-Chausson est filiale à 100 %, envisage, malgré tous ses engagements antérieurs, de délocaliser à Luton, en Grande-Bretagne, la production du futur véhicule utilitaire léger (W 83) remplaçant du «Trafic» actuellement produit à Gennevilliers, en fonction d'un accord conclu avec la General Motors. Cette décision conduira à la fermeture du site de Gennevilliers d'ici trois à cinq ans, à la disparition de 1 100 emplois et à un nouvel affaiblissement du potentiel économique industriel de la région parisienne et de la commune, déjà fortement affectée par le chômage. Renault entend faire encore appel aux fonds publics, par le biais de départs en préretraite, pour préparer cette fermeture. L'entreprise ETG serait pourtant parfaitement en situation de prendre à sa charge la fabrication du «W 83». Elle pourrait également répondre à la demande grandissante de véhicules utilitaires spéciaux - tel le 4 P 4 - en réalisant le véhicule «Express», toujours performant à l'export. Il serait donc paradoxal qu'un groupe dont l'Etat est encore actionnaire à 46 % se considère exonéré des priorités décidées par le Gouvernement en matière d'emplois et continue de solliciter des fonds publics pour supprimer des effectifs. Il lui demande donc comment le Gouvernement entend réagir concernant ETG-Chausson.»

La parole est à M. Jacques Brunhes, pour exposer sa question.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le secrétaire d'Etat à l'industrie, il y a quinze jours, je vous interrogeai sur le plan social décidé par le groupe Renault et sur la suppression de 2 700 emplois qu'envisage sa direction en 1998. Aujourd'hui je vous pose une question un peu plus précise concernant l'entreprise ETG-Chausson de Gennevilliers, filiale à 100 % de Renault. En effet, malgré tous les engagements pris antérieurement, la direction

du groupe envisage de délocaliser en Grande-Bretagne la production du futur véhicule utilitaire léger, le W 83, qui remplacera le Trafic, actuellement produit à Gennevilliers, en application d'un accord conclu avec General Motors. Cette décision pourrait conduire à la fermeture du site de Gennevilliers dans trois à cinq ans, à la disparition de 1 100 emplois et à un nouvel affaiblissement du potentiel économique de la région parisienne, déjà fortement affectée par le chômage, dans la commune de Gennevilliers en particulier.

Je vous rappelle qu'en décembre 1995 le tribunal de commerce de Nanterre avait arrêté, par jugement, le plan de cession de l'usine Chausson de Gennevilliers à Renault, fixant en ces termes les conditions de cette cession: «Reclassement sur le site de Gennevilliers de 100 salariés de Creil-Montataire; maintien de l'effectif inscrit sur les registres en décembre 1995, soit 1250 personnes; des efforts à faire pour obtenir des compléments de charge et pour la recherche d'activités nouvelles propres à atténuer les conséquences de la récession du véhicule Trafic».

Le tribunal n'avait donc accepté l'offre d'achat qu'à condition que soit assuré le maintien de l'emploi. En contrepartie, Renault réalisait une bonne affaire en achetant pour 116 millions de francs un site d'exploitation évalué à 450 millions de francs.

A l'évidence, les termes de ce jugement ne sont pas aujourd'hui respectés. Un plan social est en cours qui prévoit la suppression de 338 postes, et la direction laisse clairement entendre qu'il ne sera pas le dernier. Certes, une commission paritaire a été mise en place, sous la pression des salariés, mais les scénarios présentés par la direction aboutissent soit à la transformation du site en une petite PME de tôlerie et d'emboutissage, soit à la fermeture pure et simple.

En fait, aucun projet industriel n'est sérieusement envisagé et le «plan social» ne garantit ni l'avenir de tous les salariés concernés ni leurs intérêts immédiats. Du coup, cette situation provoque de vives tensions dans l'entreprise et une dégradation du climat social.

Bien entendu, Renault entend faire encore appel aux fonds publics, en faisant financer les départs en préretraites. Or la Cour des comptes a stigmatisé ce recours systématique au Fonds national de l'emploi par les constructeurs français. Le Gouvernement s'en est aussi ému, ainsi que la mission parlementaire sur l'automobile.

L'entreprise ETG serait pourtant parfaitement en situation de prendre à sa charge la fabrication du W 83. Elle pourrait également répondre à la demande grandissante de véhicules utilitaires spéciaux - tels les 4 P 4 - en réalisant le véhicule Express, toujours performant à l'exportation.

Il serait paradoxal qu'un groupe dont l'Etat est encore actionnaire à 46 % considère qu'il est exonéré des priorités décidées par le Gouvernement en matière d'emploi - je pense notamment aux 35 heures - et continue de solliciter des fonds publics pour supprimer des effectifs.

Je voudrais donc savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, comment le Gouvernement entend réagir pour que soit maintenue l'entreprise ETG ainsi que les emplois sur Gennevilliers et la région parisienne.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'industrie.

M. Christian Pierret, secrétaire d'Etat à l'industrie. Monsieur le député, le Gouvernement partage largement l'inspiration de vos remarques sur l'utilisation par les entreprises automobiles, que certains ont jugée abusive, des dispositifs du Fonds national de l'emploi. C'est d'ailleurs pourquoi une réflexion a été engagée pour associer les aides en question sur des bases nouvelles.

Le Gouvernement est notamment conscient de l'importance que revêtira dans les tout prochains mois la mise en oeuvre de la réduction-aménagement du temps de travail, notamment dans les entreprises automobiles. Tel est le contexte dans lequel je réponds à la question difficile, vous en conviendrez, de l'avenir de l'usine Emboutissage et tôlerie de Gennevilliers, l'ancienne usine Chausson, dont vous avez rappelé, aujourd'hui et il y a quelques semaines dans cette même enceinte, qu'elle était forte d'un grand passé industriel et qu'elle était implantée dans votre ville depuis plusieurs décennies.

Cette entreprise a déjà payé un lourd tribut à la modernisation puisqu'elle n'emploie plus aujourd'hui que 900 salariés après en avoir compté plusieurs milliers. Ainsi que je vous l'ai déjà indiqué lorsque nous avons évoqué, à plusieurs reprises, cette question, le Gouvernement mesure combien cette évolution est difficile à vivre pour les salariés, leur famille, la population de Gennevilliers et ses élus dont vous êtes.

Les perspectives du site restent à définir précisément. La production du modèle Trafic, pour lequel ETG fournit essentiellement les caisses en blanc cessera en 2000 ou en 2001. Or le véhicule qui lui succédera, aux termes des accords conclus entre GME et Renault, devrait être partiellement produit en Angleterre, le reste de la gamme étant, quant à lui, fabriqué sur le site Renault de Batilly, en Lorraine, où 300 emplois seront créés à ce

titre.

J'ai souhaité, en tant que membre du Gouvernement en charge de l'industrie, qu'une procédure de concertation sur l'avenir du site et de ses salariés soit engagée par Renault, avec davantage d'intensité - nous nous en sommes entretenus - que jusqu'à présent. A cet égard, la mise en place, au mois de février dernier, d'un groupe de réflexion paritaire au sein d'ETG constitue un premier pas constitutif d'un progrès significatif.

Malgré certains débordements récents et un climat social très alourdi qui, dans certains cas, a dépassé les limites communément admises, je souhaite que ce groupe de travail puisse continuer ses travaux avec sérieux et dans la sérénité. Composé de représentants d'associations, d'organisations professionnelles et de la direction, il devra formuler avant cet été - donnons-nous trois mois - des propositions et analyser les principales solutions industrielles possibles pour le site. Celles que vous avez présentées et celles récemment avancées par le syndicat CGT constituent autant de pistes de réflexion.

Il lui appartiendra aussi d'étudier les mesures sociales qu'il conviendrait de mettre en oeuvre parallèlement aux dispositions économiques et industrielles qui seront retenues.

Les pouvoirs publics souhaitent fermement que l'entreprise et le groupe Renault approfondissent le dialogue sur ce dossier difficile et que celui-ci soit constructif, pour permettre de dégager des perspectives positives, individuelles et collectives, pour tous les salariés du site. Si cela était nécessaire, le Gouvernement et les pouvoirs publics apporteraient leur concours, résolu et vigilant, à l'application des solutions qui auraient pu être dégagées par la concertation interne.

Monsieur le député, je propose que nous restions en relation étroite, pour aider, chaque fois que cela sera possible, au choix de perspectives économiques et industrielles positives, et pour faire en sorte que la concertation soit fructueuse. Il convient, en effet, de ne pas s'en tenir à ce qu'a annoncé l'entreprise et de rechercher, dans les trois ou quatre mois qui viennent, des mesures plus conformes à l'intérêt économique de la commune et de faire en sorte que l'avenir économique et industriel soit plus florissant que celui qui a fait l'objet des premières concertations.

Le sujet est très difficile, je le répète. Les contraintes économiques, nationales et internationales, sont fortes. Groupons nos énergies et nos capacités d'innovation, pour trouver les meilleures solutions économiques et sociales.

M. le président. La parole est à M. Jacques Brunhes.

M. Jacques Brunhes. Monsieur le secrétaire d'Etat, je dois d'abord souligner que je suis sensible au ton que vous avez employé et aux propositions que vous avez formulées. Pour la première fois a été exprimée officiellement dans cette assemblée par le représentant du Gouvernement la volonté de pousser à un dialogue sérieux entre les partenaires sociaux et la direction de Renault, la direction d'ETG-Chausson.

Je souhaite que cette démarche aboutisse, parce que, comme vous l'avez indiqué très justement, il est impératif de définir rapidement des perspectives industrielles. Nous sommes tout à fait disposés à travailler avec vous et à participer à une procédure de concertation avec Renault, d'autant que nous pouvons apporter notre pierre pour résoudre certains problèmes, notamment fonciers.

La mise en place du groupe paritaire est incontestablement un premier progrès. Il résulte sans nul doute de la mobilisation des salariés et des élus. A cet égard, j'ai bien entendu que vous avez parlé d'actions à la limite du supportable, mais il faut comprendre que, lorsqu'ils n'obtiennent aucune réponse à leurs préoccupations, les salariés de Chausson manifestent des inquiétudes d'autant plus légitimes qu'ils ont déjà vécu la douloureuse expérience de la fermeture définitive du site de Creil.

Une première réponse leur a donc été apportée avec la création du groupe paritaire qui devra organiser un dialogue constructif. L'évocation de perspectives positives et précises que vous avez faite nous convient parfaitement. En effet, il ne faudrait pas s'en tenir au premier schéma établi. Je souhaite donc que ce dialogue puisse aboutir.

Je partage aussi votre opinion, monsieur le secrétaire d'Etat, selon laquelle il ne s'agit pas d'un dossier facile. Néanmoins, vous devez comprendre notre inquiétude, car ce serait la première fois, dans l'histoire de Renault, qu'un nouveau modèle serait fabriqué dans un pays étranger. Il n'est d'ailleurs même pas certain qu'il s'agira de la Grande-Bretagne, parce que les exigences de General Motors sont telles que l'entreprise rencontre l'opposition des syndicats anglais. Elle fait donc un chantage à l'installation de cette fabrication au Portugal, voire en Pologne.

Nous devons veiller à ce que fait Renault en ayant à l'esprit qu'il est indispensable de mener une grande politique nationale dans le domaine des véhicules utilitaires légers afin de développer en France l'industrie

automobile dans ce secteur, notamment en faveur des 4 P 4.

En tout cas, monsieur le secrétaire d'Etat, je suis heureux que votre réponse soit infiniment plus constructive que celle, beaucoup plus générale, que j'avais obtenue il y a quinze jours. Les éléments qu'elle contient devraient nous permettre d'avancer vers des solutions plus acceptables.

## Données clés

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

**Circonscription :** Hauts-de-Seine (1<sup>re</sup> circonscription) - Communiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 254

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** économie

**Ministère attributaire :** économie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 1er avril 1998, page 2312

**Réponse publiée le :** 8 avril 1998, page 2585

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er avril 1998