

ANNEXE I

LES CONSTRUCTEURS EUROPEENS SUR L'ECHIQUIER MONDIAL  
LES GRANDS CONSTRUCTEURS DE VEHICULES UTILITAIRES  
LEGERS DANS LA COMMUNAUTE



## La Communauté dans la production automobile mondiale (Chiffres en millions de véhicules)

Années	Communauté	Amérique du Nord	Japon	Monde
1970	11,4	9,5	5,3	29,7
1980	11,7	9,4	11	38,8
1981	10,9	9,2	11,2	37,4
1982	11,3	8,2	10,7	36,4
1983	12	11	11,1	40
1984	11,1	12,8	11,4	42,2
1985	11,6	13,6	12,1	44,7
1986	12,5	13,1	12,3	45,2
1987	13,6	12,6	12,2	46,5
1988	14,4	13,1	12,7	48,8

Source: Commission des Communautés européennes

## Les constructeurs européens sur l'échiquier mondial

GROUPES	VOITURES PARTICULIÈRES	VEHICULES UTILITAIRES	PRODUCTION TOTALE
GENERAL MOTORS (1)	5 978 000	2 152 000	8 130 000
FORD (1)	4 256 000	2 017 000	6 273 000
TOYOTA (2)	3 160 000	1 058 000	4 218 000
VOLKSWAGEN-AUDI-SEAT	2 693 372	155 778	2 849 150
NISSAN (3)	2 080 000	726 000	2 806 000
GROUPE FIAT (4)	2 286 000	264 000	2 550 000
CHRYSLER (5)	1 209 477	1 134 899	2 344 376
GROUPE PEUGEOT S.A.	1 861 568	243 330	2 104 898
GROUPE RENAULT	1 590 792	345 991	1 936 783
HONDA (6)	1 545 000	221 000	1 766 000
MAZDA (2)	1 129 000	376 000	1 505 000
MITSUBISHI (7)	772 000	664 000	1 386 000
SUZUKI (8)	391 803	577 171	968 974
DAIMLER-BENZ	559 713	257 951	817 664
VAZ (LADA)	660 000	70 000	730 000
HYUNDAI	584 339	63 048	647 387
DAIHATSU	160 125	483 360	643 485
FUJI HEAVY	276 448	318 838	595 286
ISUZU	158 750	417 228	575 978
ROVER	469 643	45 612	515 255
BMW	484 121	-	484 121
VOLVO	406 341	65 696	472 037

(1) Etats-Unis + Canada + Europe + Brésil + Mexique + Australie + Argentine (+ Corée pour General Motor.).

(2) Japon + Etats-Unis + Afrique du Sud + Australie (+ Taïwan pour Mazda).

(3) Japon + Etats-Unis + Afrique du Sud + Australie + Royaume-Uni + Espagne + Mexique + Taïwan.

(4) Le total Fiat comprend Fiat, Ferrari, Alfa Lancia, Iveco (Fiat OM, Unic, Magirus, Iveco-Ford), ainsi que les productions turques, argentines et brésiliennes et les Fiat 126 fabriquées en Pologne.

(5) Etats-Unis + Canada + Mexique + Lamborghini.

(6) Japon + Etats-Unis + Canada + Afrique du Sud + Royaume-Uni + Taïwan.

(7) Japon + Australie + Taïwan + Malaisie.

(8) Japon + Espagne + Inde.

/...

**Les grands constructeurs de véhicules utilitaires légers dans la  
Communauté (Chiffres en milliers)**

	1980	1985	1987	1988
Renault	217	205	257	288
PSA	247	220	228	256
Ford	155	132	173	196
Volkswagen	209	140	141	140
Fiat-Iveco	131	103	117	137
Daimler-Benz	88	71	75	87
GM-IBC	68	55	53	76
Nissan-M.I.	19	18	37	47
Leyland-Daf	56	19	20	21
Rover	-	25	17	21
Pegaso	7	3	3	1
Total	1 201	1 006	1 141	1 296

*Source: Commission des Communautés européennes.*

ANNEXE II

LES EFFECTIFS DES FILIALES ETRANGERES DE R.V.I.  
AU 31 DECEMBRE DE CHAQUE ANNEE



	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	Variation 87/88
RENAULT ESPAGNE					2 587	2 580	2 484	2 122	2 053	2 116	2 039	- 3,6
RENAULT GRANDE-BRETAGNE					1 647	1 655	1 575	1 459	1 261	1 323	1 357	- 2,6
MACK TRUCK	17 100	17 027	14 083	13 011	10 525	12 574	15 268	12 193	10 942	9 483	9 348	- 1,4

Source : SEREDOC - R.V.I.

Les effectifs des filiales étrangères de R.V.I. au 31 décembre de chaque année



ANNEXE III

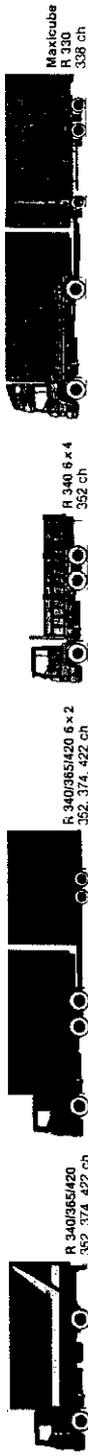
LES GAMMES DE VEHICULES PRODUITS PAR R.V.I.



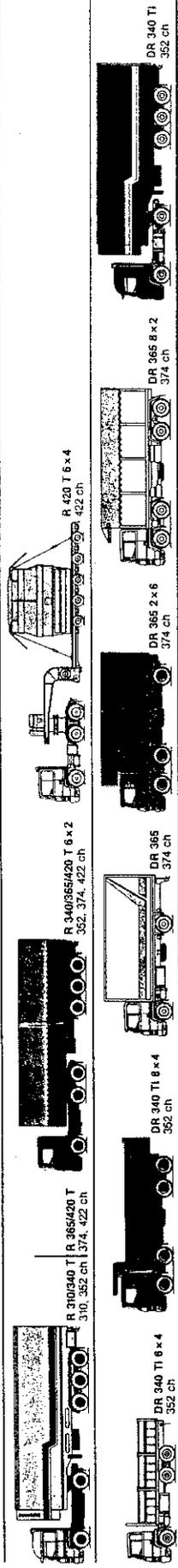
# GAMME

<b>GAMME B</b> DE 3,5 à 6 t PTAC		B 7080 75, 96 ch		B 7080 75, 96 ch		B 7080 75, 96 ch		B 90 86 ch				
<b>SERIE 50</b> DE 3,5 à 7,5 t PTAC		S 35.90/110 85, 109 bhp		S 46.90/110 85, 109 bhp		S 56.90/110 85, 119 bhp		S 66.90/110 85, 119 bhp		S 75.90/110 85, 119 bhp		S 56.90 85 bhp
<b>GAMME Midliner</b> PTAC 6 à 14,5 t PTRA 9,5 à 26,5 t		S 100 98 ch		S 110 103 ch		S 120 132 ch		S 150 159 ch		S 170 182 ch		S 220 226 ch
<b>GAMME COMMANDO</b> PTAC 7,5 à 24,39 t PTRA 20 à 26,42 t		G 08 119 bhp		G 10/11 119, 151 bhp		G 12 BH2 103, 119, 151 bhp		G 19 119, 151, 173 bhp		G 16 B 119, 151, 173 bhp		G 17 119, 151, 173, 234 bhp
<b>GAMME G</b> PTAC 10,99 à 26 t PTRA 19 à 44 t		G 170/210/230 182, 220, 240 ch		G 260/260/320 182, 220, 240 ch		G 260/290/320 6x2 275, 302, 326 ch		G 290 6x4 302 ch		G 260/290/320 6x2/4 275, 302, 326 ch		G 290/320 T 302, 326 ch G 230/260 T 240, 275 ch
<b>GAMME DG</b> PTAC 14,2 à 38 t PTRA 22 à 38/40 t		DG 170 182 ch		DG 210/230 220, 240 ch		DG 280 6x2 302 ch		DG 290 6x4 302 ch		DG 290 T 302 ch		DG 290 T 302 ch

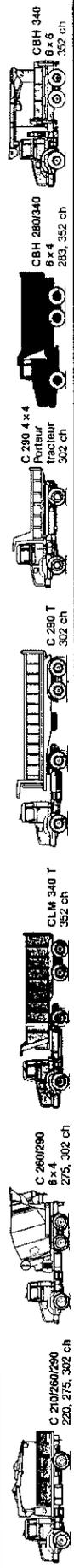
**GAMME R**  
PTAC 17,5 à 26 t  
PTRA 35 à 180 t



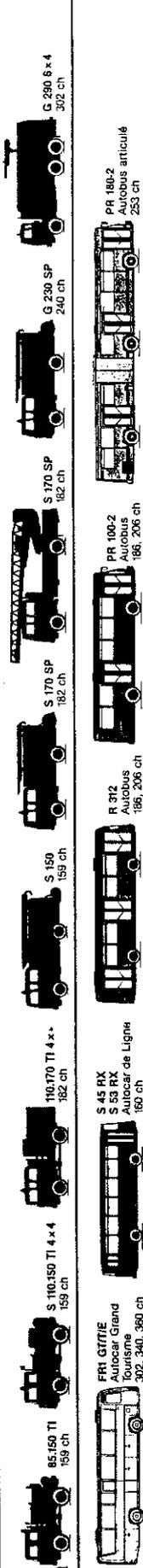
**GAMME DR**  
PTAC 20 à 38 t  
PTRA 38 à 40 t



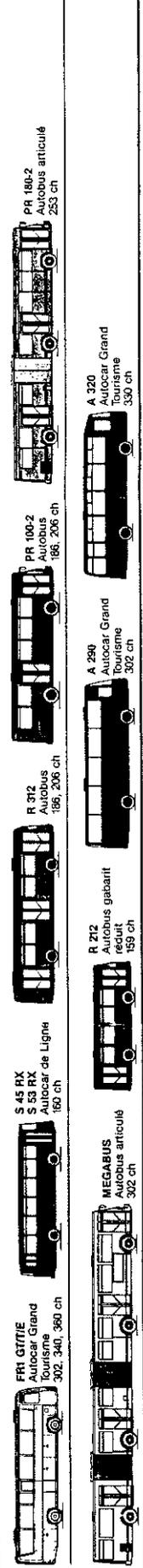
**GAMME C**  
PTAC 19 à 26 t  
PTRA 40 à 100 t



**GAMME VEHICULES INCENDIE**  
PTAC DE 9,5 à 26 t



**GAMME AUTOCARS ET AUTOBUS**



**GAMME MILITAIRE**



ANNEXE IV

LES VEHICULES INDUSTRIELS DE PLUS DE 5 TONNES

DE POIDS TOTAL

PRODUCTION - EXPORTATIONS - IMMATRICULATIONS

DE 1970 à 1988



## FRANCE

## Véhicules industriels de plus de 5 tonnes de poids total

(sont encadrés les chiffres des années "record")

Années	PRODUCTION		EXPORTATIONS		IMMATRICULATIONS	
	5,1 t et plus	Cars et bus	5,1 t et plus	Cars et bus	5,1 t et plus	Cars et bus
1970	52 662	3 108	14 638	470	47 370	3 224
1971	47 311	3 554	14 379	476	46 602	3 287
1972	43 374	3 262	11 229	677	49 781	3 319
1973	48 991	3 596	12 420	939	53 550	3 269
1974	53 970	3 764	20 192	1 085	47 652	3 126
1975	52 598	3 396	29 998	1 318	33 197	2 887
1976	57 957	3 790	23 284	828	48 311	3 793
1977	52 407	3 165	23 327	364	45 459	3 676
1978	46 977	3 683	23 783	400	41 197	4 049
1979	49 706	3 329	27 691	907	41 364	3 445
1980	57 311	3 084	32 695	848	41 843	3 561
1981	45 354	2 816	25 627	345	38 810	3 611
1982	41 353	2 610	20 636	523	40 107	3 790
1983	38 018	2 566	19 297	275	40 449	3 364
1984	37 347	2 633	19 447	482	41 007	3 280
1985	30 516	2 987	15 178	532	34 670	3 452
1986	31 244	2 822	14 077	557	39 467	3 232
1987	33 400	2 556	14 392	465	45 511	3 129
1988	41 500	2 434	16 712	522	50 050	3 014

Source : C.S.C.A



ANNEXE V

IMMATRICULATIONS EN FRANCE DE VEHICULES

INDUSTRIELS NEUFS (de 1984 à 1988)

PAR CATEGORIE DE VEHICULE



I M M A T R I C U L A T I O N S E N F R A N C E D E V. I. N E U F S ( S U R 5 A N S ) T A B L E A U 6. 2.

C R E N E A U X	M. T. M.					R E N A U L T V. I.					P E N E T R A T I O N				
	1984	1985	1986	1987	1988	1984	1985	1986	1987	1988	1984	1985	1986	1987	1988
V. I. R E N A U L T															
245 à 5 T.	71.894	73.619	81.147	88.745	100.070	18.194	18.531	19.115	21.382	25.501	25,3	25,2	23,6	24,1	25,6
5T. à 8 T. 9	5.811	4.768	5.281	5.673	5.346	2.209	1.753	1.918	2.233	2.271	38,0	36,7	36,3	39,4	42,5
9T. à 10 T. 5	1.868	1.721	1.668	1.574	1.769	994	821	795	752	859	53,2	47,7	47,7	47,8	48,6
10 T. 5 à 12 T. 5	2.321	2.968	2.630	2.448	2.592	1.342	1.124	983	930	1.014	57,8	37,8	37,4	38	39,1
12 T. 5 à 13 T. 9	3.407	2.243	2.866	3.037	3.357	1.117	956	1.086	1.337	1.660	32,8	42,6	37,9	44	49,4
14 T. à 14 T. 99	1.244	764	962	1.156	1.318	761	490	516	603	742	61,2	64,1	53,6	52,2	56,3
D I V E R S	341	433	429	405	394	58	49	65	97	96	17	11,3	15,2	24	24,4
T O T A L	15.053	12.897	13.836	14.293	14.776	6.481	5.193	5.363	5.952	6.642	43	40,2	38,8	41,6	45,0
G. 170/G. 210/G. 230/260	857	599	612	747	2.128	350	284	340	329	859	40,8	47,4	55,6	44	40,4
G. 170/210/230/260/290	1.089	804	843	1.207	440	387	324	460	460	40,4	40,3	45,9	38,1	38,1	40,4
C. - G.	6.276	5.493	5.950	6.905	7.650	2.862	2.341	2.551	3.006	3.404	45,6	42,6	42,9	43,5	44,5
D I V E R S P O R T E U R S	377	347	436	610	875	6	2	13	49	146	1,6	0,6	3	8	16,7
G. et R.	14.367	11.796	14.654	17.749	19.642	5.691	4.320	5.655	6.733	7.733	39,6	36,6	38,6	37,9	39,4
AUTRES TRACTEURS	1.471	1.368	1.267	1.415	1.402	644	564	545	577	646	43,8	41,2	43	40,8	46,1
6x4	1.569	1.425	1.899	2.602	3.595	771	640	810	1.116	1.488	49,1	44,9	42,7	42,9	41,4
T O T A L	26.006	21.832	25.661	31.235	35.292	10.764	8.475	10.301	12.270	14.276	41,4	38,8	40,1	39,3	40,5
TOTAL PORTEURS + TRACTEURS (+ 5 T.)	41.059	34.729	39.497	45.528	50.068	17.245	13.668	15.664	18.222	20.918	42	39,4	39,7	40	41,8
CARS	2.041	2.204	1.945	1.854	1.932	1.056	1.044	920	939	886	51,7	47,4	47,3	50,6	45,9
BUS	1.021	1.031	1.158	1.112	948	899	991	1.131	1.006	867	88,1	96,1	97,6	90,5	91,5
CHASSIS	166	158	99	146	110	93	98	54	64	45	56	62	54,5	54,5	40,9
TOTAL AUTOCARS AUTOBUS + 6T.	3.228	3.393	3.202	3.112	2.990	2.048	2.133	2.105	2.009	1.798	63,4	62,8	65,7	64,6	60,1
TOTAL CAMIONS + AUTOCARS + AUTOBUS + 5T.	44.287	38.122	42.699	48.640	53.058	19.293	15.801	17.769	20.231	22.716	43,6	41,4	41,1	41,6	42,8
TOTAL GENERAL	116.181	111.741	123.846	137.385	153.128	37.487	34.332	36.884	41.633	48.297	32,3	30,7	29,8	30,3	31,5



ANNEXE VI

LES EXPORTATIONS DE R.V.I. (FRANCE) PAR CRENEAUX



Exportations R.V.I. (France) par créneaux

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
SG + DIVERS	4 226	2 723	2 182	1 091	724	1 096	584	487	300
B 70				57	514	309	429	592	1 323
AUTOCARS	132	132	166	94	149	129	113	110	220
AUTOBUS	213	213	388	254	344	425	444	355	302
5 A 15 T	8 546	8 808	6 588	7 600	9 833	8 463	8 912	9 760	10 432
+ 15 T	7 549	9 190	10 085	6 650	6 625	6 419	5 165	4 632	6 280
EXPORTATION TOTALE	16 095	17 998	16 673	14 250	16 458	14 882	14 077	14 392	16 712
PRODUCTION TOTALE de 5 T et +	39 475	37 238	36 226	31 886	33 728	30 489	31 171	33 120	40 948

Source : R.V.I. et C.S.C.A.



ANNEXE VII

EVOLUTION DES PRINCIPAUX MARCHES EUROPEENS 1988/1987

IMMATRICULATION PAR MARQUES DE VEHICULES INDUSTRIELS NEUFS  
DE PLUS DE 5 TONNES EN REPUBLIQUE FEDERALE ALLEMANDE (R.F.A.)



EVOLUTION DES PRINCIPAUX MARCHES EUROPEENS 1988/1987

	1987			1988		
	M.T.M.	R.V.I.	% RVI	M.T.M.	R.V.I.	% R.V.I.
GRANDE-BRETAGNE + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	56.386 1.801	4.012	7,1	67.918 * 4.639	4.639	6,8
ESPAGNE + 5 T.	22.520	4.569	20,3	28.889 °	6.276	21,7
R.F.A. + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	55.266 4.455	524	0,9	55.839	524	0,9
ITALIE + 5 T.	(23.267)	(722)	3,1			
BELGIQUE + 5 T.	9.122	681	7,5	9.655	772	8,0
PORTUGAL + 5 T.	7.358	672	9,1	8.825	710	8,0
PAYS-BAS + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	14.155 764	312	2,2	14.551	370	2,6
FINLANDE + 5 T.	3.983	85	2,1	4.188	103	2,5
NORVEGE + 5 T.	5.204	74	1,4	3.328	47	1,4
AUTRICHE + 5 T.	5.442	34	0,6	6.382	38	0,6
DANEMARK + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	5.359 406	159	3,0	4.087	131	3,2
SUISSE + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	3.776	72	1,9	4.167	101	2,4
IRLANDE + 5 T.	1.665	103	6,2	1.710	80	4,7
LUXEMBOURG + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	677 36	42	6,2	776	36	4,6
GRECE + 5 T.	290	25	8,6			
SUEDE + 5 T. CARS & BUS + 6 T.	6.749 763			6.423		
TOTAL HORS FRANCE + 5 T.	221.219	12.086	5,5	240.632	14.882	6,2
TOTAL EUROPE + 5 T.	266.747	30.308	11,4	290.700	35.800	12,3

\* (GB) + 3,5 T.  
° (E) + 6 T.

SOURCE : DOC. CCE

/...

ALLEMAGNE

Immatriculations par marques de véhicules industriels  
neufs de plus de 5 tonnes (cars exclus)

Source : B.D.S.A.

	1986		1987		1988		6 mois 1989	
	en unités	en %	en unités	en %	en unités	en %	en unités	en %
Mercedes	30 904	60,2	33 146	60,0	32 954	59,0	18 361	58,0
M.A.N.	7 370	14,4	7 987	14,5	8 104	14,5	4 581	14,5
Iveco	6 511	12,7	7 295	13,2	7 249	13,0	3 937	12,4
VAG	2 057	4,0	2 265	4,1	2 692	4,8	1 843	5,8
Scania	1 292	2,5	1 539	2,8	1 488	2,7	923	2,9
Volvo	1 009	2,0	1 127	2,0	1 259	2,3	792	2,5
Renault V.I.	477	0,9	524	1,0	524	0,9	362	1,1
DAF	-	-	459	0,8	624	1,1	267	0,9
Ford C.E.E.	553	1,0	67	0,1	6	-	2	-
Autres marques	1 193	2,3	853	1,5	939	1,7	599	1,9
Total	51 346	100,0	55 262	100,0	55 839	100,0	31 667	100,0

ANNEXE VIII

LES DOCUMENTS REMIS PAR LES SYNDICATS DE L'ETABLISSEMENT  
R.V.I. DE BLAINVILLE-SUR-ORNE LORS DE LEUR AUDITION  
AU SIEGE DU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL DE  
BASSE-NORMANDIE LE 15 SEPTEMBRE 1989



- DE MULTIPLES MENACES PESENT SUR L'EMPLOI A RVI.
- BLAINVILLE EST TRAITÉ DE FAÇON DISCRIMINATOIRE.

Les menaces nouvelles dont nous allons parler s'ajoutent au dossier "MECANIQUE". Ce dossier, c'est la "liquidation" d'une activité essentielle. Cela concerne directement l'emploi de 700 salariés.

● BLAINVILLE EST TRAITÉ DE FAÇON DISCRIMINATOIRE POUR L'EMBAUCHE

Pourquoi 10% des embauches prévisionnelles pour Blainville alors que l'établissement représente plus de 20% des effectifs de l'entreprise ?

Cette discrimination atteint des sommets dès qu'il s'agit des emplois qualifiés : sur les 200 dessinateurs embauchés, après la suppression de l'établissement de Villiers St Frédéric, 5% sont affectés à Blainville et 95% en Rhône-Alpes !

● UNE ACTIVITE QUALIFIEE MENACEE : L'HABILLAGE MOTEURS

Cela concerne plus de 60 salariés professionnels et agents de maîtrise. Cette activité quitterait l'établissement pour être réalisée à VENISSIEUX.

● ALLIANCE AVEC VOLVO ? DESENGAGEMENT DE CHEZ MACK ?

C'est le scénario décrit dans l'article du 24 août de "l'usine nouvelle" et des "Echos". Certes, il s'agit d'hypothèses et de rumeurs. Toutefois, connaissant les conséquences des restructurations qui suivent les alliances, nous devons tirer sans tarder le signal d'alarme. Nous le faisons particulièrement vers le gouvernement qui possède l'essentiel du pouvoir de décision sur de tels sujets et qui ne peut pas faire l'impasse sur l'aménagement du territoire.

L'éventuel désengagement de RVI de chez MACK concerne particulièrement l'établissement de Blainville. En 1988, la production pour MACK a représenté près du quart de l'activité.

Enfin d'autres secteurs d'activité sont menacés. Il s'agit des essais et du service MAINTENANCE, du service LIVRAISONS.

- - - - -

Le dossier ci-joint permet d'approfondir toutes ces questions en y apportant des précisions.

A EVOLUTION DE LA MECANIQUE

Le secteur d'activité qui en 1976 employait 1965 salariés directs pour 2 millions d'heures de travail a connu depuis cette date une chute très importante. Ainsi, dix ans après, les effectifs sont tombés à 770 salariés directs pour 526000 heures. Au 31-12-88, la mécanique emploie seulement 592 salariés directs.

Cette chute de l'activité mécanique est liée à des transferts : vers d'autres sites RVI, vers la sous-traitance. A cela s'ajoute l'arrêt de fabrication pour le poids lourd de boîtes à vitesses, de ponts, de pièces diverses de mécanique générale.

CE QUE LA C.F.D.T ECRIVAIT le 7 juillet 1987

Au CCE du 24 juin 1986, RIGOLLET, responsable de la direction industrielle, a décidé que la mécanique de Blainville ne fabriquerait plus de produits nouveaux pour le poids lourd.

Des transferts d'activités sont programmés et s'inscrivent dans la politique de rationalisation des sites et une fois de plus se fait au détriment de Blainville et concernent : les ponts 569-669-769 ainsi que des machines performantes (centre d'usinage, commandes numériques, etc...).

Nota : ces transferts font suite au départ de 80 machines pendant les congés 85 qui concernèrent des activités technologiques (couples coniques, prises de mouvement, etc...).

Les contreparties d'emplois directs (faisceaux, tubes, petites presses) n'ont rien apporté en mécanique et ont diminué le nombre d'emplois qualifiés à Blainville et une perte d'emplois techniques (services périphériques).

1er juin 87 : la direction annonce le transfert des essieux J et S ainsi que les ponts EATON et SOMA (20 emplois directs) et précise à cette occasion que la vocation de la mécanique N'EST PLUS DANS LE POIDS LOURD

30 juin 87 : à la réunion du CE, LEBEL annonce la sous-traitance de 100 emplois répartis entre la mécanique générale (50) et les tubes, presses et câblerie (50), et ceci afin d'envoyer ces 100 personnes en carrosserie pour diminuer le retard pris dans la fabrication.

500 EMPLOIS MENACES : l'activité mécanique poids lourd représente environ 60% des heures de travail, ce qui représente l'équivalent de 500 personnes directes de production.

La direction enclanche la vitesse supérieure pour casser la mécanique :

50 emplois directs en mécanique générale

20 emplois directs au montage exxieux J

Non respect des engagements sur les transferts d'activités qui devaient venir à Blainville. La BV 332 ne viendra pas en mécanique.

De la décision d'arrêt d'affectation de produits nouveaux pour la mécanique, la direction en vient à plus de fabrication pour le poids lourd.

Dans le même temps, l'activité pour la Régie avec les BVUN pour la R25 baisse et se trouve compensée partiellement par la hausse des commandes de BVUN pour la SOVAB (Batilly).

La direction locale qui est confrontée à des besoins d'effectifs pour les centres COMPOSANTS et CARROSSERIE annonce qu'elle ne souhaite pas maintenir l'emploi en mécanique (CE du 1-3-89).

LES TRANSFERTS SONT INDICATEURS

La direction a toujours refusé de démentir le bien fondé économique de l'arrêt de fabrication de la mécanique. De plus, les centres de mécanique RVI France sont à saturation (Bouillon, St Priest) et ne peuvent répondre à la demande provoquant des retards dans la fabrication des V.I et une perte de clients.

LA MECANIQUE DOIT VIVRE

La CFDT exige que ce secteur retrouve une activité importante pour le poids lourd et notamment pour les fabrications montées sur les Véhicules Industriels assemblés à Blainville sur la gamme intermédiaire.

- = développer les études et fabriquer une boîte à vitesse de 120 mkg que RVI ne possède plus (ex BV 350)
- = coopération d'activités avec la RNUR sur les BV et protos et notamment pour remplacer la BV de la R25.
- = fabriquer les produits mécanique pour les V.I de moins de 5 tonnes pour la SOVAB.

②

BLAINVILLE EST TRAITE DE FACON DISCRIMINATOIRE POUR L'EMBAUCHE

Que l'usine de Blainville soit traitée de façon discriminatoire, ce n'est pas nouveau et ça n'a que trop duré.

Dès 1982 et après, nous avons alerté les pouvoirs publics locaux mais aussi nationaux sur le déséquilibre existant entre l'usine de Blainville et la région lyonnaise. Cela avait fait l'objet de documents explicites remis à nos interlocuteurs.

Cette situation se poursuit. Et dans le même temps l'intérim et les heures supplémentaires atteignent un niveau record qui justifierait l'ouverture massive de l'embauche. C'est pour ces raisons que la CFDT revendique depuis 2 ans 300 embauches minimum et immédiatement.

	Heures sup	Heures intérim	Total		Valeur emplois
1988	196391	482810	679201		370 emplois
1989 (5mois)	64039	247200	311239		372 emplois

La preuve est ainsi faite que les PACS en 1986-87 ne se justifiaient pas. A cette époque la direction s'est donc bien livrée à une sélection par des mesures répressives sur les malades, les handicapés, les travailleurs combattifs, les militants syndicaux.

Les pouvoirs publics ont entériné la décision de la direction en donnant leur feu vert aux licenciements.

BLAINVILLE VICTIME 2 FOIS

	VOLUME	1988	1989 (prévisions)
RVI	18821	230	700
Blainville	3943 (21%)	12 (5,2%)	75 (10,7%)

39 parts

/...

QUALIFICATION	Pour 1989	
RVI région lyonnaise	200 emplois de haut niveau (*)	
RVI Blainville	10 emplois	5%

(\*) les 200 emplois correspondent à une embauche après la reprise du bureau d'étude de Villiers St Frédéric par la régie Renault.

On observe que l'usine de Blainville est pratiquement exclue des emplois à haute technicité.

### EVOLUTION des EFFECTIFS GLOBAUX

Comparaison Rhône-Alpes-Blainville

	1978	1988	Pourcentage
Rhône-Alpes	20752	12352	- 40,4%
Blainville	6955	3943	- 43,3%

### EVOLUTION des EFFECTIFS selon structure de l'emploi

Comparaison Rhône-Alpes-Blainville

Calcul sur les mêmes années 1978 à 1988

(Ordre de grandeur : chiffres arrondis)

	Ouvriers	ETAM	Cadres
Rhône-Alpes	- 40%	- 30%	- 2%
Blainville	- 35%	- 45%	- 60%

### ③ HABILLAGE MOTEURS

Nous avons appris, par nos propres moyens, que des menaces pèsent sur cette activité.

Jusqu'à maintenant la direction de Blainville est restée muette sur ce sujet; elle n'en a pas dit un mot au comité d'établissement.

Pourtant, selon nos informations, VENISSIEUX se prépare à prendre tout ou partie de cette activité : la chaîne d'assemblage des moteurs a été modifiée et complétée pour réaliser l'habillage.

Une menace pèse donc sur une soixantaine d'emplois plutôt qualifiés :

- 7 OS
- 39 P1
- 1 agent technique
- 2 " de maîtrise
- 2 contrôleurs

Des emplois induits s'ajoutent à ces chiffres : caristes, service production ...

### ④ CHAÎNE LIVRAISON

Là encore, nous sommes sur un sujet qui n'a pas fait l'objet d'une consultation du C.E.

Pourtant, dans l'immédiat, 4 à 5 emplois seront supprimés du fait que les véhicules MACK ne passeront plus sur cette chaîne (ils devraient être bons à livrer dès la sortie de la chaîne de montage).

En 1990 la chaîne livraison devrait disparaître totalement (20 emplois supprimés

/...

D'autre part, du fait de la baisse du budget militaire, une quinzaine d'emplois seront supprimés dans ce secteur (des reclassements dans l'usine seraient prévus).

## 5 VOLVO ?

C'est le scénario décrit dans l'article du 24 août de "l'usine nouvelle" et des "échos". Certes, il s'agit d'hypothèses et de rumeurs. Toutefois, connaissant les conséquences des restructurations qui suivent les alliances, nous devons tirer sans tarder le signal d'alarme. Nous le faisons particulièrement vers le gouvernement qui possède l'essentiel du pouvoir de décision sur de tels sujets et qui ne peut pas faire l'impasse sur l'aménagement du territoire.

Dans l'article de la revue citée ci-dessus, on peut y lire notamment que VOLVO, avec un trésor de guerre de 25 milliards de francs, a les moyens d'absorber l'un de ses concurrents. Egalement il est très internationalisé avec des usines en Belgique, Ecosse, aux USA, Brésil, la firme fabriquant déjà 75% des 60500 poids lourds hors de Suède.

VOLVO est très concentré sur le haut de gamme; c'est le 4ème européen du poids lourd (derrière Mercedes, IVECO et RVI) et 3ème mondial des plus de 15 tonnes. Il cherche à accroître ses capacités de production.

D'autre part, RVI développe dans ses usines de Grande-Bretagne et d'Espagne la production de ses propres véhicules avec le risque de délocaliser l'emploi.

L'information a été connue des travailleurs et des organisations syndicales le 7 septembre 89 par la presse. P. GRAS (l'homme des licenciements et des restructurations) part à la direction générale de la régie Renault. Il est remplacé à son poste par un haut fonctionnaire, JP CAPRON.

Ce changement ne signifie-t-il pas que le nouveau PDG sera l'homme de la PRIVATISATION et des ALLIANCES ?

- La cotation prévue de RVI en bourse,
- La bonne situation financière de RVI,
- L'ouverture du grand marché européen,

- L'insuffisance des capacités de production (prolongeant les délais et pénalisant la clientèle),

voilà autant d'éléments qui vont pousser le nouveau PDG à s'engager rapidement dans les alliances.

- + De quel poids RVI pèsera dans les tractations entre constructeurs ?
- + De quel poids l'usine de Blainville pèsera-t-elle face à RVI Rhône-Alpes ?
- + Quel sera le sort réservé à l'accord MACK dont on sait l'importance aujourd'hui pour l'emploi à Blainville ?

L'enjeu est de taille

Les travailleurs ont déjà connu la fusion SAVIEM-BERLIET... et ils ont déjà beaucoup trop donné.

/...

6

## DESENGAGEMENT DE CHEZ MACK

- L'éventuel désengagement de RVI de chez MACK concerne particulièrement l'établissement de Blainville.

Second handicap : Mack, dont Renault est actionnaire à 45 %, est loin d'être sorti d'affaire. Au premier semestre 1989, l'américain a enregistré une perte de 120 millions de francs (contre 95 millions de bénéfices pour la période équivalente de 1988). Et on annonce une baisse de moitié de la production. Malgré l'optimisme officiellement affiché au siège de RVI, cette évolution n'en est pas moins préoccupante. Mack, « qui a trois ou quatre ans de retard sur la branche européenne », au dire des dirigeants français, n'a en effet pas terminé sa restructuration et reste donc fragile. Un observateur pronostique même « un prochain désengagement de RVI du marché américain du poids lourd, à l'image de la vente d'American Motors par Renault ».

*C'est le scénario décrit dans l'article du 24 août 89 de "L'usine Nouvelle"*

- En 1988 la production pour MACK a représenté près du quart de l'activité de Blainville

Production	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
RVI Blainville					20645	21955	18762	19025	19776	23037
MACK	153	2286	3857	2461	3154	6494	5066	5844	5214	5527
					15,3%	29,6%	27%	30,7%	26,4%	24%

- MACK, c'est aussi :

MACK	83	84	85	86	87	88	1 <sup>er</sup> Sem 89
Commandes	4350	6818	5525	4400	5245	6179	1538
Livraison	3273	6400	5252	5720	5204	5468	3038
Production	3154	6494	5066	5844	5214	5527	

*Il faut noter le décalage important entre les commandes et les livraisons pour le 1<sup>er</sup> semestre 1989*

7

## DIVISION DEFENSE - EQUIPEMENT

Celle-ci est divisée en pôles d'activités :

- militaire défense
- marchés civils
- sécurité civile
- groupes électrogènes

Après l'annonce de la loi de programmation militaire révisant en baisse les crédits affectés à la défense, il est à prévoir une diminution à Blainville de 20% de la production de véhicules industriels militaires soit 500 V.I.

Lors du Comité Central d'Entreprise d'Avril 1989

La direction déclare :

"L'argent public doit servir au développement des entreprises nationales. Les investissements programmés par les communes, le département, la région doivent être des investissements français. Dans la période actuelle, nous assistons à une remise en cause de ce principe.

Les besoins en véhicules "d'utilité publique" autres que militaires sont importants; c'est une branche à encourager et à développer".

Dans la situation actuelle, nous partageons ce point de vue.

8

## SERVICE INFORMATIQUE

	80	86	88	89	90 ?
Effectifs :	55 personnes + 5 (sociétés service sur 4 ans)	45	38	33	
	61 dont 6 cadres		4	33 2 cadres	13 à 15 ??
	* départ ordinateur sur Lyon				
	1 ordinateur (16 méga) 4 disques 9 dérouleurs 3 imprimantes 4 mini ord			3 imprimantes 3 mini ord	
Terminaux usine	10			350	

Chute importante des études informatiques suite à centralisation sur VENISSIEUX.

De mi 88 à mi 89, les 5 nouveaux départs en douceur (dont le chef de service extrêmement compétent) augurent d'une nouvelle phase de réorganisation.

/...

### LES ACHATS

En 1984, les achats de R.V.I. en Basse-Normandie ne représentaient que 1,6 % du total. De 1981 à 1984, ils avaient baissé de 23 %. R.V.I. ne nous fournit plus les informations à ce sujet. Il serait donc utile de questionner la direction locale sur ce point.

"Les achats à l'étranger (hors importateurs) sont en 1988 en hausse de 22,7 %. Ce qui signifie que leur part dans le total des achats est en hausse.

"La R.F.A. est le premier fournisseur étranger".

(Source : service économique du C.C.E. de R.V.I. 20/4/89)

### VOLVO et MACK

"Depuis septembre 1982, VOLVO procède à l'assemblage (à partir de C.K.D.) du V.I. F7 à DUBLIN en VIRGINIE parallèlement à la fabrication des V.I. White de Général Motors (G.M.C.). Une société est alors créée : VOLVO-GM-HEAVY TRUCKS CORPORATION où VOLVO a la responsabilité, la conception et le développement des nouveaux produits".

(Source : répertoire mondial des activités d'assemblage et de production de R.V.I. automobiles - C.S.C.A.)

"Sur le marché V.I. de plus de 15 Tonnes.

"MACK : 14,7 %

"WHITE + VOLVO : 11,5 %".

(Source : service économique C.C.E. R.V.I.)

A notre connaissance, les modèles des gammes respectives sont concurrents.

- \* PREAMBULE
  
- \* HISTORIQUE CHIFFRE DE RVI ET DE L'ETABLISSEMENT DE BLAINVILLE .
  
- \* LA SITUATION DU MARCHE DU POIDS LOURD
  
- \* EFFECTIF PAR SITE
  
- \* L'ACTIVITE DE LA MECANIQUE
  
- \* L'ACTIVITE MACK
  
- \* L'ACTIVITE MILITAIRE
  
- \* L'ACTIVITE PIECES DE RECHANGE (DPR)
  
- \* LES PROPOSITIONS DE LA CGT

( en annexe , extrait du compte rendu de la réunion du Conseil d'Administration de RENAULT V.I du 4/7/89 )

PREAMBULE

Lorsque notre Syndicat s'est adressé au Conseil Régional réuni le 30 Juin 1989 ,notre démarche était essentiellement axée sur le devenir de la Mécanique Blainville en regard des graves menaces qui pèseraient et pèsent toujours sur ce secteur de production.

Malheureusement, depuis, nos craintes se sont élargies à d'autres secteurs de l'Etablissement .Craintes basées sur des déclarations diverses ou prises de position hélas trop claires .  
C'est en substance ce que nous exposons dans ce document .

Nous avons pour la compréhension de ce document découpé notre argumentaire en 3 chapitres .

Chapitre premier : Rapide historique chiffré de RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS et de l'Etablissement de BLAINVILLE.

Chapitre deux : La situation du marché du poids lourd :  
a) Au niveau international et européen.  
b) Au niveau national .

Chapitre trois : Nos propositions .

Nous nous tenons à votre disposition pour tous compléments d'informations et explications .

◇◇◇◇◇

/...

HISTORIQUE CHIFFRE DE RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS  
ET DE L'ETABLISSEMENT DE BLAINVILLE .

EVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES EFFECTIFS  
 DE 1976 à 1988

00000

ANNEES	EFFECTIF		* PRODUCTION			
	RENAULT V.I	BLAINVILLE	* RENAULT V.I * UNITES	EQ. 9T (a)	Immat.P.L + 5 T. % FRANCE	BLAINVILLE
1976	36 727	7 587	* 64 475	83 933	47,1	38 341
1977	36 020	7 237	* 55 514	71 102	46,8	32 495
1978	33 861	6 942	* 48 948	64 971	45,0	28 925
1979	30 028	6 077	* 45 819	61 629	40,3	28 207
1980	29 466	5 863	* 54 086	73 492	41,7	33 376
1981	28 196	5 644	* 46 924	67 390	43,0	29 911
1982	27 797	5 412	* 43 988	66 352	40,2	26 345
1983	26 944	5 233	* 35 491	56 367	36,4	22 209
1984	24 809	4 891	* 33 748	59 727	42,0	22 698
1985	22 861	4 626	* 34 394	57 515	39,4	19 364
1986	21 369	4 411	* 34 478	56 800	39,7	19 614
1987	19 216	3 976	* 35 647	57 100 (coe)	40,0	20 054
1988	18 821	3 943	* 43 595	69 736	41,8	23 037
1989			* *			

(a) Equivalent 9 T. = unité de production qui correspond à la réalisation d'un camion de poids total autorisé en charge de 9 tonnes .

De 1976 à 1988 ,l'Etablissement de BLAINVILLE a perdu 3 644 emplois soit 48,02 % .

Cette perte a été opérée dans toutes les catégories de travailleurs avec plus d'importance chez les "indirects" .

ACTUELLEMENT, NOUS OBSERVONS UNE PERTE IMPORTANTE DE  
MATIERE GRISE DANS L'ETABLISSEMENT.

00000

/...

## LA SITUATION DU MARCHÉ DU POIDS LOURD

La première donnée, pour l'obtention des bons résultats financiers et commerciaux de RENAULT V.I est caractérisée par trois faits .

- 1°) Cette "bonne santé" est précaire .
- 2°) Elle se situe dans un contexte d'accroissement du marché du P.L
- 3°) Les résultats se sont faits exclusivement par un accroissement de la productivité donc une dégradation des conditions de travail. Enfin, le niveau des salaires n'a jamais été aussi bas en regard des indices servant de référence .

Dans l'avenir, l'évolution des normes Européennes, le renouvellement des parcs , le développement des échanges et la préférence donnée à la route pourront être des éléments structurels essentiels au maintien d'un bon niveau du transport routier de marchandises en FRANCE et en Europe .

L'Observatoire Economique et Statistique des Transports prévoit un taux de croissance de transport des marchandises par la route de près de 35% entre 1987 et 1993 .

Ajoutons à cela les perspectives que semble dégager une certaine ouverture des marchés des Pays de l'Est (ceux-ci représentant environ 51% du marché mondial) .

Motivé par l'accroissement de la rentabilité, la Direction a développé une stratégie dès la fin des années 70 de croissance externe (MACK aux USA, RENAULT TRUCK INDUSTRIE en Grande Bretagne, RENAULT V.I en Espagne) et de restructurations, rationalisations en FRANCE .

Cette politique s'est traduite par :

- Une internationalisation des capitaux .
- Une internationalisation des marchés .

Signalons au passage que c'est avec la CEE que les déficits sont les plus importants (voir tableau) .

- Une internationalisation de la production .

Si la production du Groupe RVI a augmenté d'environ 34 % de 1976 à 1988 , la production France connaît dans le même temps une baisse de près de 33 % .

Cette internationalisation de la production s'exprime également par l'évolution du niveau d'intégration qui ne profite pas à la FRANCE . Notamment en ce qui concerne les activités mécanique , motorisation, etc...

◇◇◇◇◇

/...

V.I + 5 Tonnes estimation 1988	Total des immatriculations du marché considéré	Variation 87/88 en %	Constructeurs Nationaux sur marché National (ex RVI FRANCE) (chiffres 87)	Pénétration RVI dans le Pays considéré en %
Grande Bretagne ( + 3,5 T.)	67 900	+ 17,2	18	6,8
R.F.A	57 000	+ 4,8	75	1,0
FRANCE	50 068	+ 10,0	40 (41,8 en 88)	--
ITALIE	30 000	+ 9,0	67 (en 86)	3,5
ESPAGNE (+ 6 T.)	28 889	+ 28,9	29,5	21,7
PAYS-BAS	14 900	+ 5,2	28,9	2,7
BELGIQUE	9 600	+ 5,4		7,8
PORTUGAL	8 500	+ 15,5		9,2
SUEDE	6 749(en 87 )		83	N.S
.....				
MARCHE TOTAL EUROPE DE L'OUEST	291 158			12,3

Dans le même temps, RENAULT V.I a restructuré et procédé à une véritable recombinaison des rapports sociaux.

Cette politique s'est traduite par des suppressions massives d'emplois par des abandons de productions au détriment des parts du marché et du potentiel industriel .

Aujourd'hui, RENAULT V.I FRANCE est en sous capacité de production, le taux d'utilisation des installations industrielles est comprise entre 90 et 100 % .Dans le même temps, RENAULT V.I enregistre des retards énormes dans ses productions et par conséquent, dans ses délais de livraison, jusqu'à 3 mois pour être livré des véhicules commandés .

◇◇◇◇◇

/...



Fondamentalement l'ouverture du marché unique Européen de 1993 amène RENAULT V.I à adopter une stratégie qui ne peut que nous inquiéter. Plusieurs faits nous amène à penser que des décisions importantes sont à la veille d'être prises dans ce contexte de redistribution des cartes des constructeurs Européen et mondiaux .

1988 RENAULT V.I : 41,8% du marché National .

1989 RENAULT V.I : 42 % du marché National . Cela dans un marché en forte progression . Ce manque d'ambition et le peu d'investissements prévus et réalisé nous laisse penser que l'entreprise est en position d'attente d'autant que le nombre d'intérimaires est en augmentation constante :

- BLAINVILLE : 330 intérimaires prévus de septembre à décembre soit 8,5% de l'effectif.

- Le nombre d'heures supplémentaires est aussi en augmentation (prévisions pour le site à partir de septembre 108 personnes travaillant tous les samedis .

Autre fait notable, c'est le rachat à RENAULT de 30% des actions RENAULT V.I par des banques, coté l'an prochain en bourse. RENAULT V.I s'éloignerait de l'entreprise Nationale pour commencer à tomber dans le privé avec toutes les spéculations possibles .

- Enfin, le changement récent de PDG à la tête de la société et les rumeurs non démenties de rachat confirmant nos craintes de voir RENAULT V.I sacrifié sur "l'autel de l'Europe" .

Rappelons pour mémoire que loin d'être une vue de l'esprit, cette situation a déjà existé sous un autre scénario puisqu'il y a environ deux ans, la Direction de RENAULT V.I envisageait très sérieusement le dépôt de bilan et que les réactions résolues de la CGT et du personnel ont arrêté ce projet .

Enfin, les divers paramètres évoqués plus haut dans le contexte du marché Européen conduisent à penser et la CGT n'est pas la seule à le faire qu'un constructeur au moins est de trop en Europe .

En regard de cette situation, examinons ses conséquences sur le site de BLAINVILLE. Nous l'avons dit en préambule si en début juillet, l'avenir de la Mécanique était plus qu'incertain, la Direction programme de fait sa disparition.

Aujourd'hui, ce sont quatre productions ou secteurs sur lesquels pèsent des menaces , nous vous proposons d'examiner ces quatre points de façon succincte et en fonction des éléments que nous possédons à cette heure .

Ces quatre points sont :

- LA MECANIQUE
- LA PRODUCTION MACK
- L'ACTIVITE MILITAIRE
- L'ACTIVITE PIECES DE RECHANGE (DPR)

## ACTIVITE DE LA MECANIQUE

### Situation actuelle : (premier semestre 89)

- ◇ 15 % d'activité pour les prototypes RENAULT et gamme F (véhicules utilitaires) .
- ◇ 50 % d'activité liée au véhicule industriel.
- ◇ 35 % d'activité de sous-traitance RENAULT et de marques étrangères.

### Situation future :

- ◇ De par sa définition, l'activité prototypes est conjoncturelle.
- ◇ L'activité gamme F reste stable .
- ◇ Activité liée au véhicule industriel : transfert total ou sous-traitance vers les sites LYONNAIS.
- ◇ Sous-traitance RENAULT : arrêt de la boîte à vitesses U.N.1 en 1993 .  
Arrêt de la boîte U.N.5 en 1995 .
- ◇ Sous-traitance pour les marques étrangères en baisse en raison de la conjoncture des marchés des pays concernés.

— En dernier chapitre nous vous développerons nos propositions industrielles concrètes et réalistes qui ne portent atteinte ni à d'autres Etablissements RENAULT V.I , ni à la REGIE RENAULT mais préserveraient indéniablement l'emploi local et régional et assureraient un débouché aux écoles tout en optimisant l'utilisation des capacités industrielles, techniques et humaines sur l'ensemble du Groupe RENAULT .

Si rien n'est rapidement mis en oeuvre pour préserver et développer l'emploi technique qualifié du Centre Mécanique de BLAINVILLE, nous irons inévitablement vers une paupérisation de l'emploi industriel régional par ailleurs déjà durement touché .

/...

L'ACTIVITE MACK

Elle représente 25 % de l'activité du site de BLAINVILLE et plus encore, la quasi totalité de cette production se situe à BLAINVILLE .Elle est en baisse constante et loin des objectifs initiaux de production de la Direction lors du rachat de cette firme par RENAULT V.I 16 000 V.I par an prévus pour aujourd'hui 5 500 unités réalisées .

Le marché Américain laisse des pertes financières considérables ce qui amène le PDG de RENAULT principal actionnaire de RENAULT V.I à des déclarations récentes tonitruantes et peu rassurantes .

Pour mémoire, l'abandon d'A.M.C par RENAULT présenté pourtant par la Direction de cette entreprise comme une conquête du marché Américain s'est opéré lui aussi après des pertes financières donc commerciales identiques .

L'IMPORTANCE DE CETTE PRODUCTION A BLAINVILLE METTRAIT EN CAUSE LA PERENITE DU SITE .

Aucune production de substitution ne pouvant dans l'état actuel des choses prétendre être envisagées sérieusement .

Pour notre part, en qualifiant la production de MACK "d'activité à risques", notre proposition de reconquête du marché intérieur à hauteur de 50 % , n'en prend que plus de valeur .

L'ACTIVITE MILITAIRE

Invoquant une prétendue baisse des crédits militaires, c'est fin juin que la Direction a annoncé une baisse d'activité de 20 % de cette production pour BLAINVILLE .

Rappelons que sur le site, sur plus de 100 véhicules produits par jour, 8 à 9 d'entre eux sont des véhicules militaires (TRM 2 000 - TRM 10 000) .

Cette production spécifique à BLAINVILLE et à LIMOGES pour la partie moteur, est vouée à une disparition lente mais dont les produits de substitution envisagés par la Direction sont loin d'être concrets .

Le passage en "biseau" de la production militaire à BLAINVILLE, sur une autre activité , selon les propos de la Direction ne sont que des projets .

De même et confirmant nos craintes après l'abandon du TRM 4 000 des études devaient être engagées pour un nouveau type de véhicule le TRM 5 000 . A ce jour, nous n'avons aucune information sur la suite donnée à cette étude .

Pour notre part, nous ne pouvons que remarquer que les catastrophiques incendies de forêt de cet été ont révélé un cruel manque de moyens pour lutter contre ces incendies , nécessitant un type de véhicule particulier et déjà fabriqué par RENAULT V.I et une de ses filiale. L'équipement nécessaire au Pays présente une ouverture de marché et de production intéressant RENAULT V.I BLAINVILLE .

C'est une activité de substitution aux productions militaires réaliste et réalisable à condition que la volonté politique s'affirme avec des crédits nécessaires .

/...

L'ACTIVITE PIECES DE RECHANCHE

Enfin, nous terminerons par l'activité traditionnellement dénommée D.P.R , activité concernant la pièce de rechange .

Aujourd'hui il existe à BLAINVILLE un magasin central de pièces de rechange. 300 personnes sont concernées par cette activité.

La fusion SAVIEM-BERLIET s'est accompagnée de la disparition de magasins de pièces de rechange plus ou moins importants notamment celui d'ISLE D'ABEAU dans la Région RHONE-ALPES. Le seul équivalent de BLAINVILLE dans cette Région , est aujourd'hui le magasin P.R de FEUILLAT .

Or, à plusieurs reprises, la Direction a évoqué sous couvert d'une étude "ouroumof" la possibilité d'une évolution rapide et là encore, néfaste pour BLAINVILLE.

Ces craintes sont confirmées par des déclarations quasi public de responsables de cette activité. N'attachant pas une importance particulière à ces déclarations, il n'en reste pas moins qu'elles existent, que l'étude elle aussi existe et que surtout le seul souci de rentabilité de la Direction nous conduit à penser qu'un regroupement pièces de rechange sur un seul site (et lequel ?) est une hypothèse sérieuse .

◇◇◇◇◇

/...

N O S   P R O P O S I T I O N S

S'il est plus ou moins aisé de dresser un bilan de la situation de l'entreprise, les chiffres parlant quasiment d'eux-même, il va s'en dire que nous restons pas au constat. Bien qu'en soi l'examen de la situation de RENAULT V.I présente au moins l'intérêt de faire ressortir et apparaître au grand jour les dangers qui planent sur notre devenir, cela ne suffit pas loin s'en faut pour assurer la pérennité de l'Entreprise .

-PRESERVER ET DEVELOPPER L'EMPLOI :

Comment ? Premièrement en s'assurant que l'argent des contribuables soit investi par l'Etat avec discernement . En clair, que les Entreprises du service Public et Nationalisé s'équipent de véhicules RENAULT V.I tout comme les Pays voisins s'équipent de véhicules de leurs propres Marques .

Deuxièmement : En incitant les transporteurs des Entreprises privées à acheter RENAULT par des facilités de financement, des taux d'intérêt privilégiés etc...

La qualité RENAULT ayant accompli les efforts nous permettant de nous situer au niveau de la concurrence, il convient de développer un marketing à la hauteur des marchés avec la volonté politique et la détermination d'atteindre très rapidement 50 % du marché intérieur .

Le développement de l'emploi passe incontestablement par le développement de l'activité. Cela revient à dire que plus on a de travail à réaliser, plus il faut de personnel pour le faire .

Or , il est un domaine peu exploité par la Direction porteur d'activité et par conséquent d'emploi , c'est l'intégration du produit .

Actuellement, l'intégration du produit est en deça des réelles possibilités de RENAULT V.I. Donc, pourquoi ne pas le faire, intégrons davantage pour développer l'activité et l'emploi.

A ce propos, nous nous étendrons davantage comme nous l'avons annoncé précédemment sur nos propositions industrielles pour l'activité du Centre Mécanique . Mais avant, nous tenons à souligner ceci :

" Il est à noter que les vocations des sites RENAULT VI relève d'une décision contestable et non fiable industriellement et pour illustrer ceci, nous prendrons l'exemple des prises de mouvement . La Direction a décidé de transférer les prises de mouvement vers les sites Lyonnais, pour des raisons d'infaisabilité en Région Lyonnaise, ces pièces sont actuellement sous-traitée en ITALIE à des coûts de production supérieurs à ce qu'ils étaient lorsque celles-ci étaient réalisées à BLAINVILLE ."

PROPOSITIONS INDUSTRIELLES DE LA CGT  
POUR LA MECANIQUE BLAINVILLE :

RENAULT V.I a acheté pour 21 Milliards de centimes en 1987 de boîtes de vitesses et de boîtiers de direction . Dans ces achats, Blainville peut trouver un créneau correspondant à ses potentialités humaines et techniques .

Il-y-a un accord entre CHRYSLER et RENAULT . On peut être pour ou contre un tel accord mais il existe! Nous revendiquons que la chaîne cinématique se rapportant à cet accord soit composée d'organes français . BLAINVILLE a les compétences pour réaliser une bonne partie de ces organes .

/...

Le " petit véhicule" utilitaire (- 5 T.) a une chaîne cinématique presque exclusivement étrangère. Là encore, il y a une possibilité porteuse d'emploi et de technicité pour le département Mécanique- Blainville .

Actuellement, il y a des renouvellements de boîtes à la REGIE RENAULT . Il est possible de réaliser à la MECANIQUE BLAINVILLE les gammes marginales égales ou inférieures à 300 BV/Jour cela permettrait une meilleure utilisation des capacités de production dans le Groupe .

Maintien et développement de l'activité "prototypes" . Il est anormal que la Direction de RENAULT V.I refuse l'activité dans ce domaine .

RENAULT V.I achète pour ses véhicules une BV automatique à l'étranger. Il y a actuellement au bureau d'études une boîte de vitesses (ref 015). Pourquoi ne pas l'industrialiser à la MECANIQUE BLAINVILLE ?

Les prises de mouvement (ref 010 et 015) actuellement sous-traitées en ITALIE doivent réintégrer la MECANIQUE BLAINVILLE. Nous possédons le savoir-faire pour les réaliser , de même pour les couples de direction .

Voilà brièvement résumée la situation présente et à venir de la MECANIQUE BLAINVILLE et les potentialités d'activité porteuses d'avenir pour ce Département et plus largement l'ensemble du site R.V.I-BLAINVILLE .

pour

Une réelle politique de l'emploi et l'établissement d'une solide assise de l'industrie du véhicule industriel dans notre Région de façon durable nécessite de se donner tous les moyens pour mener à bien une telle entreprise .

Cela passe par une décentralisation des pouvoirs de décision devant se traduire notamment par l'ouverture du site sur l'économie régionale, par une augmentation significative des achats locaux et régionaux (actuellement moins de 1%).

Cela peut également passer (et c'est nous le rappelons une proposition que nous avons formulé de longue date) par l'organisation d'une sorte de forum des entreprises (par exemple sous l'égide de la Préfecture, de la Chambre de Commerce et d'Industrie, du Conseil Général, du Conseil Régional etc...) où RENAULT V.I exprimerait ses besoins en matière de biens d'équipement, d'organes etc... et où les industriels régionaux analyseraient ces besoins et feraient connaître leurs difficultés pour les réaliser .

D'une dynamique industrielle locale et régionale autour du V.I sur le site de BLAINVILLE découlerait sans nul doute sur la nécessité de recourir à des compétences toujours plus avancées pour répondre aux besoins de l'évolution technologique.

Une telle démarche nécessiterait l'embauche de jeunes techniciens (BTS-DUT) et ingénieurs et assurerait un débouché pour nos écoles . De même, l'évolution des métiers permettrait absorber le flot grandissant des jeunes sur le marché du travail .

Et enfin pour terminer, nous préconisons dès à présent de développer des coopérations Franco-Françaises et internationales sur la base de productions Nationales, des produits nouveaux répondant aux multiples besoins non assurés jusqu'à maintenant, tels les moyens de préventions des incendies ou catastrophes naturelles ou toutes autres applications aussi diverses soient-elles .

Nous vous remercions de l'attention que vous avez bien voulu nous accorder .

/...

EXTRAIT DU COMPTE RENDU DE LA REUNION  
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION R.V.I (du 04 juillet 1989)

compris en investissant dans de nouvelles machines-outils. Limoges pourrait se voir affecter en priorité des petites séries mais doit pour cela faire des efforts pour assurer sa compétitivité, ce qui peut obliger dans certaines périodes à utiliser le chômage économique, les heures supplémentaires ou les intérimaires.

En ce qui concerne Blainville, on pourra trouver des compensations notamment sur la production civile, mais pour ce qui est de l'activité mécanique liée à la fabrication d'une boîte de vitesse qui doit disparaître, il faudra trouver des activités de substitution.

A cette occasion, le Président précise au sujet de MACK que l'inquiétude que l'on peut avoir n'est pas d'ordre commercial puisque la pénétration se maintient à 5,6 %, mais d'un autre ordre, la capacité de MACK a généré des profits substantiels. Il précise en ce qui concerne l'outil de production que WINSBORRO est une usine moderne qui atteint les niveaux de performance et de qualité que l'on attendait, mais qu'il reste une incertitude par suite du conflit avec l'U.A.W..

Enfin, il informe le conseil de l'arrivée chez MACK d'un Directeur Général Adjoint (C.O.O.) qui a toutes les compétences pour s'occuper du problème des prix de revient.

Par ailleurs, en ce qui concerne les statistiques, il précise que l'écart entre le nombre de véhicules livrés à fin Mai (2.700) et les prises de commandes (1.400) s'explique par un changement de mode de prises de commande. Désormais la prise de commande s'effectue au client final connu.

Suite à différentes questions posées concernant les stocks, le Président confirme qu'il n'y a pas de changement dans la volonté de réduction des stocks. Les statistiques peuvent dépendre à un moment donné, de retard de livraison, d'un parc important de véhicules de démonstration, d'un problème ponctuel à traiter. Aujourd'hui, pour les véhicules mis en fabrication on connaît le client final dans 92/93 % des cas, 77 % à M+1, 65 % à M+2.

A une question posée par M. FROISSART sur l'augmentation de la pénétration étrangère en bus, le Président souligne le manque de cohérence des Français. Le R 312 qui a été conçu par la profession n'est pas bouclé par un cahier des charges achat. Il en serait différemment dans d'autres pays européens, toutefois RENAULT V.I. est entré dans le réseau de SARREBRUCK.

Pour le moment il n'y a pas d'inquiétude à avoir dans la mesure où les commandes de R 312 sont supérieures aux capacités de fabrication.

Dans ses prochains contacts avec les autorités françaises, le Président demandera que l'on soit vigilant et que RENAULT V.I. puisse faire jeu égal avec les autres constructeurs européens.

Monsieur le Président répond ensuite à différentes questions posées par M. BERLIET sur les suites du voyage du Président de la RNUR en Algérie, et à M. PELLET-ROBERT sur le Cameroun.

/...



CONFEDERATION GENERALE  
DU TRAVAIL

**FORCE OUVRIERE**

R.V.I.

Blainville.

DOCUMENT DE TRAVAIL

POUR LE GROUPE CHARGE DE L'ETUDE DE L'AVENIR DE RVI

SITUATION ECONOMIQUE

Après une longue période difficile, R.V.I. commence à retrouver la sante : l'année 1988 a été exceptionnelle et au delà des prévisions.

Deux raisons peuvent expliquer cela, les actions menées pour redresser l'Entreprise et qui comprennent des apports financiers extérieurs et un niveau des marchés qui a dépassé toutes les prévisions. Les estimations pour 1989 se situent également à un bon niveau mais la tendance annonce plutôt une stagnation des ventes et nous craignons que les objectifs soient difficiles à atteindre.

Une politique d'investissement plus hardie et notamment dans l'emploi, nous semble nécessaire afin d'utiliser au mieux les capacités de l'Entreprise et de mieux satisfaire les désirs de la clientèle.

L'image de marque de R.V.I. s'est nettement améliorée, d'importants progrès ont été réalisés sur la qualité, le confort des produits, il reste à améliorer les délais de livraison et la volonté commerciale ; de plus la concurrence reste très forte.

L'Usine de BLAINVILLE aura à faire face à un handicap dès le début de l'année prochaine : il s'agit de la réduction de fabrication de véhicules militaires. Il conviendrait de rechercher dès maintenant, des débouchés à l'extérieur pour ces types de véhicules.

Le marché MACK, dont les fabrications sont également affectées à BLAINVILLE reste un marché incertain, et les nouvelles gammes ne font qu'une percée encore trop timide. Pour faire face aux variations de production, le véhicule G, véhicule de bas de Gamme Haute, sert à équilibrer les fabrications entre les deux usines de montage de RVI qui sont : BLAINVILLE pour les gammes intermédiaires et BOURG EN BRESSE pour les hauts de gamme.

/...

SITE DE BLAINVILLE

L'Usine de BLAINVILLE qui occupe actuellement 3954 salariés plus une moyenne de 300 Intérimaires est divisée en 3 Centres de Fabrication.

Le Centre CARROSSERIE MONTAGE avec 1540 personnes est la principale activité du site.

Le CENTRE COMPOSANTS avec 678 personnes est le plus récent des groupes existant à BLAINVILLE. Il regroupe des activités de tubes pour le poids lourd, de Presse et de Peinture, de cablerie électrique et de sellerie, c'est un centre en expansion qui peut voir ses effectifs progresser encore un peu avec, notamment, de nouvelles fabrications de faisceaux.

Le CENTRE MECANIQUE qui compte à l'heure actuelle 687 personnes est le plus ancien. Ce Centre se trouve remis en cause par la nouvelle politique de RVI, de regrouper par site toutes fabrications de même type. Ainsi toutes les fabrications mécaniques pour le poids lourd faites autrefois à BLAINVILLE, seront regroupées sur les sites Lyonnais. Pour compenser ce vide RVI recherche des activités mécaniques en sous-traitance à la RNUR entr'autre et chez ses filiales. Actuellement, le Centre Mécanique fabrique des BV pour la R25 et R21, pour les trafics et masters et ainsi que des pièces mécaniques pour l'Usine de BATILLY.

Des discussions sont semblent-il en cours afin d'obtenir des fabrications chez d'autres constructeurs. Nous pouvons donc conclure que le Centre Mécanique sera à terme, un centre uniquement voué à la sous-traitance avec toutes les incertitudes que cela comporte.

Le reste des activités de BLAINVILLE comprend un Magasin Central de pièces de rechange qui emploie 300 personnes et pour lequel il n'y a pas d'évolution envisagée. Plus des services communs à l'ensemble de l'Usine.

SITUATION SOCIALE

Depuis 1976 où nous avons atteint le sommet avec environ 7650 personnes, les effectifs n'ont cessé de diminuer, par le recours de différentes mesures de licenciement, nous sommes aujourd'hui au dessous de 4000 personnes.

Nous sommes persuadés à FORCE OUVRIERE que d'importantes possibilités existent pour que l'Usine de BLAINVILLE soit un bassin d'emplois et participe activement à une politique régionale de lutte contre le chômage.

D'abord en embauchant le Personnel Intérimaire, car depuis fin 1987 la Direction est à la recherche de toutes sortes de moyens pour assurer ses fabrications sans embaucher, heures supplémentaires, Intérimaires, Stagiaires Etc...

/...

Un minimum de 300 personnes supplémentaires est nécessaire et pourrait même insuffisant pour assurer les besoins actuels. L'avenir de ces personnes peut-être garanti si la volonté de RVI était de développer sa commercialisation, sur le marché national ; position que FORCE OUVRIERE n'a cessé de revendiquer. L'objectif peu ambitieux de la Direction de 42% seulement de pénétration pour l'unique fabricant de poids lourds français, ne sera pas probablement pas atteint. Mais aussi sur les marchés européens et mondiaux où dans certains cas, la place de RVI est très faible. L'avenir de ces personnes serait garanti aux Centres Composants en pleine évolution et qui utilise en ce moment le plus grand nombre d'intérimaires avec plus de 160 personnes. Il pourrait être garanti et même augmenté au Centre Mécanique si la Direction accepte de conserver les activités restantes dans ce centre concernant le poids lourd, ou en apportant de nouvelles activités de sous-traitance, des surfaces importantes restant inoccupées et ne demandant qu'à être rentabilisées.

Enfin, si au lieu, de vider des bâtiments pour chercher à les vendre, RVI voulait s'engager à proposer des fabrications pour sa consommation, là aussi il y aurait sûrement une ouverture possible de développement du site de BLAINVILLE.

Mais RVI est plutôt préoccupé à appliquer une politique de répression anti-sociale comme elle ne l'a jamais faite. Elle participe largement au développement des emplois précaires dans notre région, saisit toutes les occasions d'utiliser les possibilités offertes par les pouvoirs publics pour aider les Entreprises, quant à ses propos salariés elle multiplie les heures supplémentaires, remet en cause tous les acquis du passé, augmente les charges du travail et pénalise les travailleurs en mauvaise santé. Cette attitude vise le profit maximum à n'importe quel prix. Dans ce cas difficile, notre Syndicat FORCE OUVRIERE BLAINVILLE constate avec intérêt que le CESR veuille bien considérer nos problèmes et vous demande d'intervenir auprès des responsables qualifiés pour envisager un avenir plus serein et une plus grande ouverture aux problèmes d'emploi de notre région.

BLAINVILLE, le 15 Septembre 1989

<p><b>C.G.T. FORCE OUVRIERE</b>  <b>SECTION SYNDICALE</b>  <b>R.V.I. BLAINVILLE 14550</b></p>
---

/...

C.G.C.

## DOSSIER R.V.I.

## PLACE DE R.V.I. AU NIVEAU INTERNATIONAL.

\*\*\*\*\*

1° EN VÉHICULES DE +5 TONNES (CHIFFRES 87 HORS CHINE ET COMECOM.)

1ER: MERCEDES AVEC 148038 VÉHICULES PRODUITS.

2° : G.MOTORS 139715 " " .

3° : NAVISTAR 69709 " " .

4° : RVI-MACK 65850 " " .

5° : IVECO 61146 " " .

6° : FORD

7° : HINO-TOYOTA

8° : VOLVO

2° EN VÉHICULES DE + 15T

1ER: MERCEDES AVEC 69322 VÉHICULES PRODUITS

6° : SCANIA

2° : VOLVO 48905

7° : IVECO

3° : RVI 44327

8° : G.MOTORS

4° : NAVISTAR 35325

9° : HINO-TOYOTA

5° : PACCAR 32797

10° : MITSUBISHI

## PLACE DE R.V.I. SUR LES PRINCIPAUX MARCHÉS D'EUROPE DE L' OUEST.

\*\*\*\*\*

## VÉHICULES DE + 5 TONNES (CHIFFRES 88)

	VOLUMES	PART RENAULT V. I	
MARCHÉ TOTAL	: 291 158	11,8%	12,3%
DONT G.B	: 67 908	8,7%	6,8%
R.F.A	: 57 000	0,9%	1,0%
FRANCE	: 50 068	40,0%	41,8%
ITALIE	: 30 000	3,2%	3,5%
ESPAGNE	: 28 889	20,3%	21,7%
PAYS-BAS	: 14 900	2,2%	2,7%
BELGIQUE	: 9 600	7,5%	7,8%
PORTUGAL	: 8 500	9,1%	9,2%
		1987	1988

TOTAL DES 8 PAYS 266 857 SOIT 91,7% DU MARCHÉ EUROPE

PENETRATION R.V.I EN R.F.A

R.V.I = 1%

MERCEDES = 60%

MAN = 14,5%

PENETRATION R.V.I EN ESPAGNE

R.V.I = 21,7%

PEGASO = 29,2%

EBRO (NISSAN) = 12,7%

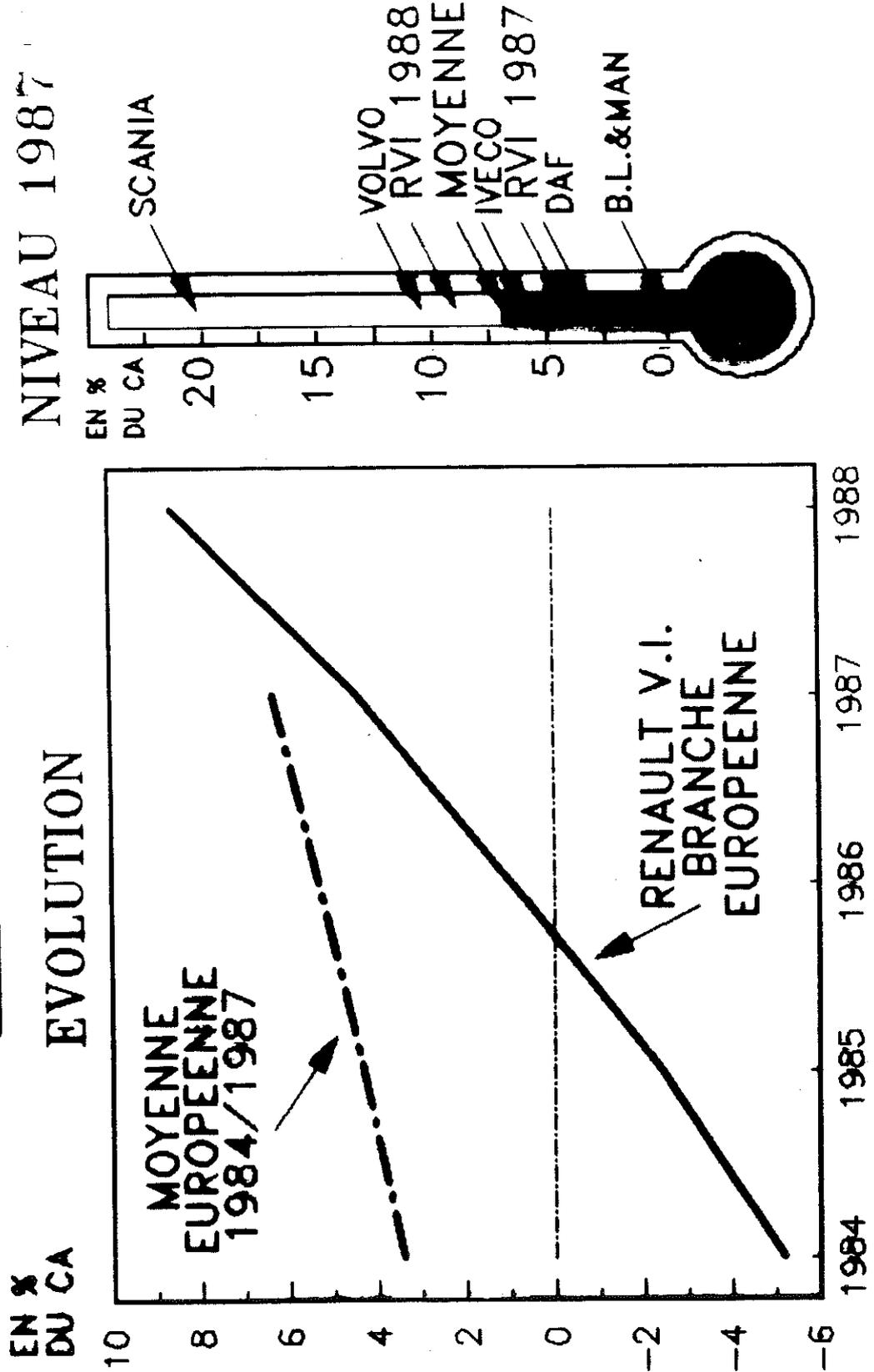
/...

R.V.I FACE À SES PRINCIPAUX CONCURRENTS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS  
\*\*\*\*\*

CAMIONS DE + 5 TONNES - % PÉNÉTRATION À FIN MAI 89

	1988	1989
RENAULT V.I	41,3%	41,3%
IVECO	13,9%	14,3%
MERCEDES	19,1%	18,1%
VOLVO	9,6%	9,9%
DAF	7,4%	5,8%
SCANIA	4,4%	5,9%
MAN	2,2%	2,6%
FORD	0,8%	0,6%
PEGASO	0,5%	0,7%

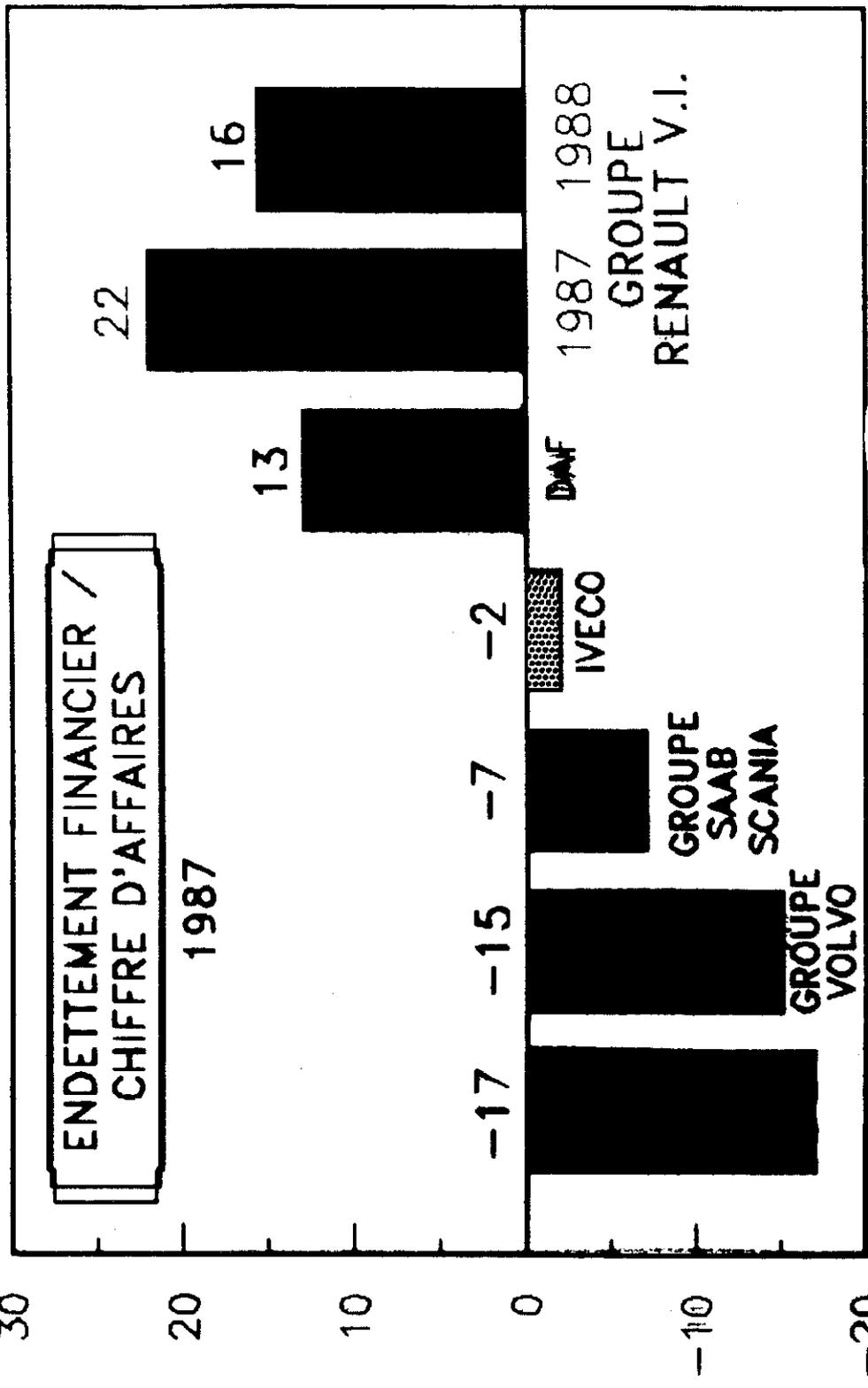
# LE RESULTAT D'EXPLOITATION



...

# L'INDUSTRIE EUROPEENNE DU V.I. STRUCTURES FINANCIERES

EN %



ANNEXE IX

LA SITUATION ACTUELLE DE MACK (Les Echos 15/09/1989)

L'ACTIVITE MACK POUR L'ETABLISSEMENT R.V.I.

DE BLAINVILLE-SUR-ORNE

(Source Syndicat C.F.D.T. de l'Etablissement)



Camions

# Mack va supprimer un emploi sur cinq

*La filiale US de R.V.I. qui a perdu 50 millions de dollars au troisième trimestre va réduire sa production de 45 %.*

**P**HILIPPE GRAS n'a pas traîné. Au lendemain de la venue du patron de Renault V.I. chez Mack Trucks aux Etats-Unis, les mesures « *dracونيennes* » annoncées à Francfort (« Les Echos » du 13 septembre) sont déjà connues. La filiale américaine de R.V.I. va voir sa production (en rythme mensuel) réduite de 45 % d'ici à la fin de l'année, et ses effectifs de 21 %, soit une réduction de quelque 1.900 postes sur un total de 9.400 personnes dans les quatre usines américaines. Une thérapie de choc.

Il est vrai qu'il y a urgence : après les 18 millions de dollars de pertes du premier semestre, le déficit de Mack a plongé sur le seul troisième trimestre à 50 mil-

lions de dollars (330 millions de francs). De sorte que le constructeur de camions américain, détenu à 45 % par Renault VI, pourrait dépasser les 100 millions de dollars de pertes sur l'ensemble de l'année, après moins de 32 millions de dollars de bénéfice l'an dernier (pour un chiffre d'affaires de 2,1 milliards de dollars).

## Baisse du marché américain

Cette brutale détérioration des résultats de Mack provient de retards dans le lancement de certaines versions de son nouveau camion CH 600, qui a entraîné nombre d'annulations de commandes. A cela s'ajoute la baisse du marché US du poids lourds, en particulier dans la

« classe 8 », celle des gros tonnages. Les stocks de la firme ont ainsi gonflé démesurément, d'où la réduction drastique de la production. Une chute que l'on ne voit pas s'enrayer chez Mack, cette année, où les ventes de poids lourds aux Etats-Unis devraient être inférieures de 12 % à celles de 1988.

Pour mener à bien le redressement de la filiale américaine de R.V.I., Philippe Gras a finalement fait confiance aux hommes en place, non sans procéder à quelques mouvements. Ainsi, le PDG de la firme, John Curcio, devra désormais se contenter du poste de président (chairman), cédant la direction générale (CEO) à son adjoint Ralph E. Rains.

**P. G.**

• En 1988 la production pour MACK a représenté près du quart de l'activité de Blainville

	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
Production										
RVI Blainville				20645	21955	18762	19025	19776	23037	
MACK	153	2286	3857	2461	3154	6494	5066	5844	5214	5527
				15,3%	29,6%	27%	30,7%	26,4%	24%	

• MACK, c'est aussi :

	83	84	85	86	87	88	1 <sup>er</sup> Sem 89
MACK	4350	6818	5525	4400	5245	6179	1538
Commandes	3273	6400	5252	5720	5204	5468	3038
Livraison	3154	6494	5066	5844	5214	5527	

ANNEXE X

EVOLUTION EN POURCENTAGE DES EFFECTIFS INSCRITS

EN FIN D'ANNEE DANS LE GROUPE

R.V.I. (par niveau)



EVOLUTION EN % DES EFFECTIFS INSCRITS EN FIN D'ANNEE (1988/1987)

EN %	ANNONAY	BLAINVILLE	BOURG	BOUTHEON	LIMOGES	PONTS	VENISSIEUX	D.E.R.	FEUILLAT	COMMERCIAL	SURESNES	TOTAL
NIVEAU I	- 17,0	- 7,3	- 19,3	- 5,6	- 3,1	- 5,8	- 11,7	0	3	0		- 9,9
NIV. II	- 2,3	1,2	4,3	0,5	- 0,7	8,4	- 2,7	- 11,8	6,9	- 9,9	n o n	- 0,8
NIV. III	3,3	- 4,2	- 3,8	+ 10,2	- 2,7	2,1	- 3,8	- 6,7	6,7	0,6	c o m m u	- 2,4
NIV. IV	- 1,3	4,2	- 0,7	3,2	3,8	- 4,5	- 1,6	4,5	32	6,5		1,5
NIV. V	0	3	4	=	1	7,4	- 5,3	4,1	23	- 2,6		- 2
CADRES	- 6,4	- 3,9	- 6,3	- 10	=	=	0,9	5,9	-25	- 0,7		- 1,9



ANNEXE XI  
L'AGE MOYEN PAR ETABLISSEMENT DANS  
LE GROUPE R.V.I.



Age moyen par établissement au 31.12.

	1986				1987				1988			
	ouvriers	ETAM	cadres	total	ouvriers	ETAM	cadres	total	ouvriers	ETAM	cadres	total
SIEGE SOCIAL	48	40,9	46,3	42,6	43	41,4	45,1	42,6	44,4	42,4	45,1	43,8
ANNONAY	39,7	41,3	42,7	40,1	40,2	42	40,5	40,6	41,2	42,9	41,4	41,6
BLAINVILLE	39,8	42,3	43,2	40,4	40,1	42,7	42,8	40,8	41,1	43,6	44,6	41,7
BOURG	40,5	43	44,2	41	40,6	43,5	43,9	41,3	41,3	44,3	46,3	42,0
BOUTHEON	36	40,2	39,8	36,9	36,8	40,8	38,6	37,6	37,4	40,7	40,0	38,1
LITRAGES	40,2	41,9	44,6	40,7	40,4	41,8	45,2	40,8	41,4	42,6	45,5	41,7
PONTS SE PRIEST	41,4	43,7	43,8	41,8	40,9	43,5	44,1	41,4	40,9	43,5	44,5	41,4
S.E.A.P. SE PRIEST	42,1	43,7	47	42,6	42,1	43	48	42,4	43	43,4	49	43,2
VENISSEUX	41,6	42,8	43,9	42,1	41,4	42,9	44	42	42,2	43,5	43,3	42,7
D.E.R. SE PRIEST	40,2	39,8	42,7	40,3	40,7	40,5	42,8	40,9	42,1	41,2	43,8	41,8
VILLIERS SE FREDERIC	38,3	40,7	44	40,2	38,7	41,5	43,4	40,7	41,2	43	46	42,8
FEUILLAY	39,1	39,1	46,7	39,2	40,2	39,7	44,6	40,2	41,1	40,9	44,8	41,1
VILLENEUVE LA U.					43,7	47,4		44,8	44,4	48,4		45,7
COMMERCIAL SE PRIEST	39,7	41,8	45,3	42,4	40,3	40,9	45,2	41,6	42,8	41,2	45,2	41,9
SURESNES	40,7	41,2	43,8	42	42,9	41,2	44,2	42,4	43,2	41,7	43,9	42,6
AUTRES ETABL.	34,4	42,1	45,9	42,8	36,4	41,6	46,4	42,8	39,1	42,0	46,2	43,2
TOTAL	40,3	41,8	44,1	41	40,5	42,1	44	41,2	41,4	42,7	44,1	42

Source bilan social - indicateur 116 Bis



ANNEXE XII

LE CABOTAGE ROUTIER : ANALYSE ET CONSEQUENCES

(Source Bulletin des Transports n° 2 333

du 26 avril 1989)



« Le cabotage apparaît, pour la France, à la fois comme un danger et une opportunité », reconnaît l'O.E.S.T. dans sa note mensuelle d'avril dernier.

La position de « terre de transit » de notre pays a été suffisamment soulignée dans nos colonnes pour n'avoir pas ici à revenir sur l'aspect « danger » présenté.

En revanche, l'aspect « opportunité » développé par l'Observatoire est intéressant à relever : « La possibilité donnée aux transporteurs étrangers de recharger des transports intérieurs redonnera une meilleure chance aux transporteurs français en transport international, actuellement monopolisé par les transporteurs étrangers dans certaines régions. Et cela leur donnera, dès lors, de plus grandes possibilités de faire du cabotage à l'étranger », écrit en effet l'O.E.S.T.

**Un cabotage à deux faces, comme Janus, en somme.**

Cela étant, l'Observatoire de la rue Brillat-Savarin s'étonne qu'aucun effort n'ait été jusqu'à présent tenté pour chiffrer l'enjeu économique du cabotage, son incidence en termes de parts de marché :

**Une grande nébuleuse, donc...**

A cet égard, il y a lieu de distinguer le cabotage simple « fret de retour » des prestations véritablement « organisées ». L'introduction du cabotage devrait essentiellement revêtir ce premier aspect au départ : un transporteur étranger qui entend effectuer durablement des transports entre deux (ou plusieurs) régions françaises aura en effet intérêt à s'installer, ce qu'il peut d'ores et déjà faire, d'ailleurs.

Citant les statistiques SITRAM (base de données des trafics), l'O.E.S.T. chiffre comme suit les déséquilibres globaux de flux routiers qu'enregistrent, avec notre pays, les principaux pavillons nationaux concurrents (en milliers de tonnes) :

- Belgique : + 4 672	- Italie : - 316
- Pays-Bas : + 1 283	- Grande-Bretagne : - 16
- R.F.A. : + 224	- Espagne : + 717

« Cela signifie, explique l'O.E.S.T., que - globalement - les transporteurs des Pays-Bas amènent en France près d'1,3 million de tonnes de plus qu'ils n'en rechargent. En d'autres termes, 65 000 camions néerlandais repartent à vide de France chaque année. En revanche, la capacité de rechargement des camions allemands est, globalement, relativement faible. Quant aux transporteurs italiens et anglais, ils rechargent plus en France qu'ils n'y

déchargent. Les transporteurs français, pour leur part, importent de la C.E.E. 688 milliers de tonnes de marchandises de plus qu'ils n'en exportent - ce solde traduisant le déséquilibre (en tonnage) de notre commerce extérieur avec les Onze... ».

Cette vision globale des éventuelles possibilités de rechargement des professionnels étrangers ne tient compte ni des parcours de transit ni des situations régionales, prend soin de souligner l'O.E.S.T. : car, au plan régional, les situations sont, actuellement, très contrastées. Les transporteurs belges, par exemple, sont à la recherche de fret essentiellement dans la région frontalière du Nord. La présence d'un de leurs camions, vide, dans cette région, n'a, dès lors, pas la même conséquence sur une éventuelle opération de cabotage que la présence de ce même véhicule dans la région lyonnaise... Quant aux transporteurs allemands, ils présentent une forte capacité de rechargement en région parisienne (plus de 900 000 tonnes), alors qu'ils sont en « sur-rechargement » (de plus de 600 000 tonnes) dans la région frontalière de l'Est. On peut en conclure que ces transporteurs d'outre-Rhin qui, pour des raisons réglementaires, repartent aujourd'hui à vide de la région parisienne jusque dans l'Est de notre pays, apparaissent comme des « caboteurs » potentiels. Au moins sur l'axe Paris/Alsace.

Et l'O.E.S.T. de noter que, dans certaines régions, les déséquilibres de flux internationaux (hors régions frontalières) pèsent dans le même sens que nos déséquilibres intérieurs. Exemple, la région parisienne : le déséquilibre de flux Paris/Est des transporteurs allemands dont nous venons de parler s'inscrit dans la même tendance que notre propre déséquilibre sur la relation. Avec l'addition de ces déséquilibres, la concurrence risque d'être rude ! Il est, en revanche, des régions, comme celles de l'Ouest, où les transporteurs étrangers (essentiellement les Belges) déchargent plus qu'ils ne rechargent en international. L'introduction du cabotage devrait leur permettre de participer au trafic intérieur, excédentaire, depuis ces régions. En clair, les professionnels belges pourraient, avec le cabotage, venir « capter » une part des trafics intérieurs français au départ de la Bretagne...

G.F.C. ■



LISTE DES TABLEAUX



- TABLEAU N° 1 : Effectif des filiales françaises de R.V.I..
- TABLEAU N° 2 : L'évolution, par établissement, des effectifs du groupe R.V.I. (1977-1988).
- TABLEAU N° 3 : Evolution de la structure des emplois chez R.V.I. (1978-1988).
- TABLEAU N° 4 : Répartition de la production du groupe R.V.I. en 1988.
- TABLEAU N° 5 : Production R.V.I. (France) par créneaux.
- TABLEAU N° 6 : Production de véhicules par sites.
- TABLEAU N° 7 : Taux d'utilisation des capacités de production.
- TABLEAU N° 8 : Evolution des heures travaillées de 1983 à 1988.
- TABLEAU N° 9 : Ventes totales R.V.I. en 1987 et 1988 et évolution.
- TABLEAU N° 10 : Les immatriculations en France des véhicules de plus de cinq tonnes.
- TABLEAU N° 11 : Immatriculation par marque de véhicules industriels neufs de plus de cinq tonnes (cars exclus) en France.

- TABLEAU N° 12 : Taux de pénétration en Europe de R.V.I..
- TABLEAU N° 13 : Taux de pénétration de R.V.I. dans le marché des Etats-Unis.
- TABLEAU N° 13 bis : Taux de pénétration de R.V.I. dans le marché du Canada.
- TABLEAU N° 14 : Les résultats financiers de R.V.I. en 1987 et 1988.
- TABLEAU N° 15 : Société R.V.I. : évolution de l'activité et du point mort.
- TABLEAU N° 16 : L'endettement de R.V.I. en 1987 et 1988.
- TABLEAU N° 17 : Heures de dépassement R.V.I. par établissement en 1988.
- TABLEAU N° 18 : Evolution de l'emploi au sein de l'établissement de Blainville-sur-Orne.
- TABLEAU N° 19 : Les mesures d'ajustement de l'effectif de R.V.I. Blainville-sur-Orne.
- TABLEAU N° 20 : Evolution comparée de l'emploi dans le groupe R.V.I. et dans l'établissement de Blainville-sur-Orne.
- TABLEAU N° 21 : Répartition par niveau professionnel des emplois au sein de l'établissement de Blainville-sur-Orne.

/...

- TABLEAU N° 22 : Répartition de l'effectif de chaque établissement par niveau.
- TABLEAU N° 23 : Répartition par sexe, par âge et ancienneté de l'effectif total au 31.12.1986, 1987 et 1988.
- TABLEAU N° 24 : Rémunération et charges accessoires.
- TABLEAU N° 25 : Pourcentage d'absentéisme par établissement.
- TABLEAU N° 26 : La formation dans l'établissement de Blainville-sur-Orne.



LISTE DES ANNEXES



- ANNEXE I : Les constructeurs européens sur l'échiquier mondial. Les grands constructeurs de véhicules utilitaires légers dans la communauté.
- ANNEXE II : Les effectifs des filiales étrangères de R.V.I. au 31 décembre de chaque année.
- ANNEXE III : Les gammes de véhicules produits par R.V.I..
- ANNEXE IV : Les véhicules industriels de plus de cinq tonnes de poids total. Production, exportations, immatriculations de 1970 à 1988.
- ANNEXE V : Immatriculations en France de véhicules industriels neufs (de 1984 à 1988).
- ANNEXE VI : Les exportations de R.V.I. (France) par créneaux.
- ANNEXE VII : Evolution des principaux marchés européens 1988-1987. Immatriculation par marques de véhicules industriels neufs de plus de cinq tonnes en République Fédérale Allemande.
- ANNEXE VIII : Les documents remis par les syndicats de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne lors de leur audition au siège du Comité Economique et Social de Basse-Normandie le 15 septembre 1989.
- ANNEXE IX : La situation actuelle de Mack (Les Echos 15.09.1989). L'activité Mack pour l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne.

ANNEXE X : Evolution en pourcentage des effectifs inscrits en fin d'année dans le groupe R.V.I..

ANNEXE XI : L'âge moyen par établissement dans le groupe R.V.I..

ANNEXE XII : Le cabotage routier : analyse et conséquences.