

REGION BASSE - NORMANDIE

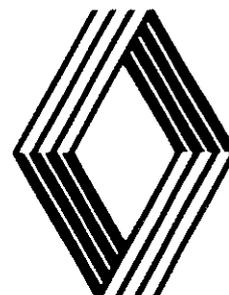
AVIS

COMITE
ECONOMIQUE
ET
SOCIAL

Situation et avenir de l'établissement

Renault Véhicules Industriels

de Blainville-sur-Orne



12 Octobre 1989

Le Comité Economique et Social de Basse-Normandie s'est réuni le 12 octobre 1989, à l'Abbaye-aux-Dames, sous la présidence de M. DROULIN, à l'effet notamment d'émettre un avis sur la situation et l'avenir de l'établissement Renault Véhicules Industriels de Blainville-sur-Orne en réponse à une demande du Président du Conseil Régional de Basse-Normandie en date du 6 juillet 1989.

Le COMITE ECONOMIQUE et SOCIAL de BASSE-NORMANDIE,

- Après avoir pris connaissance de l'avis de la Commission n° 5 "Développement économique - Recherche - Transferts de technologie" ainsi rédigé :

"Le Comité Economique et Social de Basse-Normandie s'était déjà prononcé sur l'unité R.V.I. de Blainville-sur-Orne, lors de sa session du 22 novembre 1985, à une période où la fabrication même de poids lourds en France était menacée. Aujourd'hui, dans un contexte radicalement différent de reprise économique mondiale et d'accélération des échanges commerciaux, le groupe R.V.I. occupe une place enviable sur le marché des véhicules industriels. Ainsi, détient-il le deuxième rang mondial des producteurs de poids lourds de plus de quinze tonnes.

Outre l'amélioration de la situation économique générale, ce redressement spectaculaire est avant tout le fruit des efforts importants consentis par le groupe R.V.I. et ses salariés tant en termes d'emploi que de productivité et d'obtention d'une qualité reconnue des fabrications, comme le TABLEAU N° 1 le montre. De 1978 à 1988, ses effectifs ont diminué en France de 44,4 %. La production, quant à elle, après avoir diminué constamment jusqu'en 1985 s'est accrue nettement après 1987, et selon la Chambre Syndicale de la Construction Automobile "la production évolue depuis dix-huit mois à la limite des capacités disponibles".

Conjointement, le groupe R.V.I. adoptait une nouvelle stratégie de rationalisation des productions reposant en particulier sur une recherche progressive de la spécialisation des sites -"un site par technologie, une technologie par site"- et sur le recours croissant aux flux tendus.

	1976 ⁽¹⁾	1978 ⁽³⁾	1980 ⁽⁴⁾	1985	1988	1989
Effectifs au 31 décembre de chaque année	36 727	33 861	29 466	22 861	18 821	18 617 ⁽⁵⁾
Véhicules de plus de 5 T. produits en France hors autocars et autobus	42 251 ⁽²⁾	30 307	39 475	30 489	40 948	23 778 ⁽⁶⁾

(1) - Année culminante en termes d'effectifs (par addition de Saviem et de Berliet).

(2) - Production cumulée de Saviem et de Berliet (particulièrement axée à cette période sur les petits tonnages).

(3) - Année de la fusion Berliet-Saviem.

(4) - Année culminante de la production depuis la fusion et avant 1988.

(5) - Au 30 juin 1989.

(6) - Au 30 août 1989. Par comparaison 22 437 véhicules produits au 30 août 1988.

TABLEAU N° 1 : Evolution comparée des effectifs et de la production de R.V.I. France

Sources : R.V.I. et Chambre Syndicale de la Construction Automobile (C.S.C.A.)

LA SITUATION DE L'ETABLISSEMENT DE BLAINVILLE-SUR-ORNE

L'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne, intégré dans cette stratégie, est caractérisé par trois centres de fabrication d'importance inégale : la carrosserie, la mécanique et les composants.

- **La carrosserie** emploie aujourd'hui plus de 1 500 personnes et a pour vocation l'assemblage des "midliners" (véhicules de moyenne gamme de distribution urbaine et périurbaine) destinés à l'Europe et aux Etats-Unis (via la filiale Mack), de la gamme G (véhicules de gamme haute standard) destinés notamment au marché européen, et de véhicules militaires (T.R.M. 2 000, 10 000 et V.T.L.). Blainville-sur-Orne et Bourg-en-Bresse sont les deux établissements du groupe R.V.I. spécialisés dans l'assemblage de véhicules.

- **La mécanique** emploie environ 700 personnes. Elle assure une production de boîtes de vitesses à destination des véhicules légers et utilitaires (Renault et autres clients) mais conformément à la nouvelle stratégie mise en place dans le groupe R.V.I., l'activité de fabrication de boîtes de vitesses à destination du poids lourd est aujourd'hui quasi-inexistante et est assurée sur le site de Bouthéon (département de la Loire). Cependant, subsiste sur le site de Blainville-sur-Orne une activité de fabrication de pièces diverses à destination du poids lourd, qui représente encore 45 % de l'activité de cet atelier et qu'il convient de préserver ou de compenser par l'apport d'activités mécaniques ou similaires.

A l'avenir, le volume de l'activité de fabrication de boîtes de vitesses à Blainville-sur-Orne dépendra donc principalement des commandes adressées à cet établissement par Renault et par d'autres constructeurs automobiles.

- **Les composants**, qui regroupent essentiellement des activités de confection de faisceaux, de sellerie, de presse et de tubes pour R.V.I., occupent aujourd'hui environ 700 personnes. Depuis 1985, ce centre de fabrication prend une importance croissante et constitue de ce fait une autre spécialité de l'unité de Blainville-sur-Orne.

A côté de ces activités principales, il convient de signaler que l'unité de Blainville-sur-Orne compte d'autres services :

- magasin de pièces de rechange (300 personnes environ),
- service de contrôle et de qualité,
- services commerciaux,
- services d'études,
- direction et services généraux.

/...

La politique mise en oeuvre ces dernières années par le groupe R.V.I., dans un contexte économique certes favorable, lui a permis de connaître un net redressement, lequel a également profité à l'établissement de Blainville-sur-Orne. Ainsi, l'emploi a cessé de décroître et l'année 1989 est caractérisée par une stabilisation des effectifs et par un mouvement d'embauches : 75 prévues à Blainville-sur-Orne dont 39 ont été réalisées en septembre 1989. En outre, pour faire face au surcroît de travail, il a été fait appel à des intérimaires, au nombre de 324 en septembre 1989 et à l'accomplissement d'un nombre d'heures supplémentaires important. Par ailleurs, le Comité regrette que cette stratégie ait abouti à une réduction sensible du nombre de cadres.

	GROUPE R.V.I.			BLAINVILLE-sur-ORNE		
Décembre 1976 (1)	36 727	<u>base 100</u>	-	7 586	<u>base 100</u>	-
Décembre 1978 (2)	33 861	92,19	<u>base 100</u>	6 935	91,42	<u>base 100</u>
Décembre 1988	18 821	51,24	55,58	3 943	51,97	56,85
Août 1989	18 617	50,69	54,98	3 948	52,04	56,92

(1) - Année culminante en termes d'effectifs (par addition de Saviem et de Berliet).

(2) - Année de la fusion entre Saviem et Berliet.

TABLEAU N° 2 : Evolution comparée de l'emploi dans le groupe R.V.I.
et dans l'établissement de Blainville-sur-Orne

La direction de l'établissement de Blainville-sur-Orne indique qu'elle poursuivra les efforts d'amélioration de la productivité et de rationalisation de la production afin d'augmenter la compétitivité de Blainville-sur-Orne au sein du groupe et d'affirmer la spécificité de l'unité bas-normande, le maintien de l'emploi sur le site étant conditionné par l'accomplissement de ces objectifs.

Toutefois, il n'empêche que des problèmes conjoncturels se posent et qu'il est utile de les analyser :

- Le premier est lié à la diminution, annoncée au printemps 1989, des crédits inscrits dans la Loi de Programmation Militaire. Elle affecte essentiellement la production des T.R.M. 2 000 dont la production est passée de 7 véhicules par jour à 4,5, soit une baisse d'environ 20 % de l'activité véhicules militaires de Blainville-sur-Orne. En revanche, les T.R.M. 10 000 et les V.T.L. ne sont pratiquement pas concernés par cette mesure.

/...

- Le deuxième a trait aux difficultés rencontrées par la filiale Mack sur le marché américain actuellement en récession. En l'état actuel des choses, ce sont surtout les gammes hautes -CH 400 et CH 600- qui sont touchées et non la gamme moyenne assemblée à Blainville-sur-Orne. A priori, la production de Blainville-sur-Orne à destination des Etats-Unis doit pratiquement conserver son niveau d'aujourd'hui. Des mesures de redressement ont été rapidement prises pour surmonter ce problème. Cependant, compte tenu des pertes financières enregistrées au cours des neuf premiers mois de 1989, le groupe R.V.I. devra jouer son rôle d'actionnaire.

- Le troisième est lié au maintien à Blainville d'un magasin de pièces de rechange, le groupe R.V.I. possédant deux unités de ce genre en France. Le devenir -localisation et nombre- de ce service fait l'objet actuellement d'une étude.

L'AVENIR DE L'ETABLISSEMENT DE BLAINVILLE-SUR-ORNE

A côté de ces préoccupations conjoncturelles se posent aussi des problèmes permanents de quatre dimensions qui ne peuvent laisser indifférente la région bas-normande puisqu'ils déterminent l'avenir de l'établissement :

- le maintien de l'emploi sur le site,
- la formation et la qualification des salariés de Blainville,
- la poursuite des investissements dans cette unité,
- le maintien du magasin de pièces de rechange,
- l'intégration de l'établissement dans le tissu économique régional.

• S'il est évident que le maintien du niveau actuel d'emploi de l'établissement de Blainville-sur-Orne reste tributaire dans l'absolu de la tenue du marché du poids lourd et de la consolidation de la place occupée par le groupe R.V.I. (41,3 % du marché français aujourd'hui), il n'en reste pas moins que l'avenir de l'emploi dans l'unité bas-normande passe aussi par la diversification de certaines de ses fabrications et bien sûr par la reconquête du marché intérieur. Le Comité Economique et Social souhaite également :

- que le secteur mécanique conserve et développe son activité de fabrication pour les gammes de poids lourds actuellement réalisées à Blainville-sur-Orne ;
- que l'activité relative à la production de boîtes de vitesses pour les véhicules légers soit développée autant que possible.

/...

Cette réflexion se justifie par le fait que Blainville se situe dans la mouvance géographique des grandes unités de construction automobile implantées dans la vallée de la Seine par Renault.

- Concernant la formation, le Comité estime qu'elle doit être développée le plus possible, notamment en direction des ouvriers de l'établissement, pour répondre aux exigences des conditions de production actuelles et d'avenir et aussi pour assurer une promotion sociale pour l'ensemble des salariés, et pour favoriser les ajustements internes que vit l'unité bas-normande actuellement, notamment dans le domaine de la fabrication de boîtes de vitesses pour l'automobile.

- L'avenir des activités de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne passe aussi, selon le Comité, par la poursuite des investissements sur le site : installation d'une unité de traitement des accessoires par cataphorèse et de peinture des accessoires des véhicules, achats de tours à commandes numériques et d'un centre d'usinage, parmi les investissements les plus importants en cours.

- Le magasin de pièces de rechange de Blainville-sur-Orne est moderne et adapté, des surfaces sont encore disponibles. Le Comité Economique et Social Régional souhaite donc qu'il soit maintenu et développé.

- Le secteur de la sous-traitance automobile est en Basse-Normandie relativement important et peut de ce fait répondre à certains des besoins industriels de R.V.I.. Pour cette raison, le Comité souhaite que soient recherchées des solutions de rapprochement susceptibles de renforcer l'intégration de Blainville-sur-Orne dans le tissu économique régional.

Cependant, la stratégie développée progressivement par R.V.I., et reposant notamment sur la spécialisation des sites et le recours aux flux tendus, ne peut être poursuivie avec des chances réelles de succès que si elle s'appuie sur une amélioration des rapports sociaux et de la communication tant au sein du groupe qu'au sein de l'établissement de Blainville-sur-Orne.

*
* *
*

Il est clair que l'ensemble des réflexions et préoccupations exprimé à ce jour ne vaut que dans le contexte actuel du marché international et de la structure présente du groupe.

/...

Il faut bien être conscient que tôt ou tard, dans l'optique du grand marché européen, de nouvelles données devront être prises en compte. Elles se traduiront par des alliances, des fusions ou des accords avec d'autres groupes. M. GRAS, ex-Président Directeur Général de R.V.I., ne déclarait-il pas, en septembre 1989, à la presse : "Je regrette de ne pouvoir vous annoncer aujourd'hui un accord avec tel ou tel constructeur.... Une telle stratégie d'alliance est incontournable même pour le numéro un mondial Mercedes".

Ces discussions et ces négociations se tiennent au plus haut niveau -directions générales et gouvernements concernés-. Dès le moment où les accords seront conclus, la place de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne devra être reconsidérée avec une grande attention. Le Comité tient à affirmer déjà que s'agissant d'une entreprise nationale, la notion d'aménagement du territoire français devra être prise en compte et la Région mobilisera alors tous les moyens dont elle dispose pour défendre la pérennité de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne."

- Après en avoir délibéré,

A D O P T E à l'unanimité moins 7 abstentions l'avis de la Commission n° 5.

Le PRESIDENT,

Maurice DROULIN