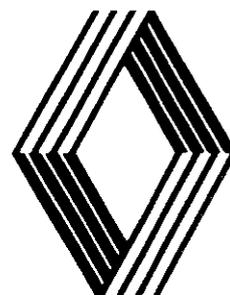


REGION BASSE - NORMANDIE

COMITE  
ECONOMIQUE  
ET  
SOCIAL

RAPPORT

Situation et avenir de l'établissement  
Renault Véhicules Industriels  
de Blainville-sur-Orne



Rapporteur M. J. PICARD

*12 Octobre 1989*



## SOMMAIRE



AVANT-PROPOS

PREMIERE PARTIE : Le GROUPE RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS et ses COMPOSANTES

A/ - Les ETABLISSEMENTS de R.V.I. et leurs ACTIVITES

a) Les établissements français de R.V.I.

- 1/ Vénissieux - Saint-Priest
- 2/ Blainville-sur-Orne
- 3/ Annonay
- 4/ Limoges
- 5/ Bourg-en-Bresse
- 6/ Bouthéon

b) Les filiales françaises de R.V.I.

c) Les filiales étrangères de R.V.I.

- 1/ R.V.I. Espagne
- 2/ R.T.I. (Grande-Bretagne)
- 3/ Mack Trucks (Etats-Unis)

B/ - L'EMPLOI dans le GROUPE R.V.I.

C/ - La PRODUCTION et la PLACE du GROUPE R.V.I. sur le MARCHE

a) La production

b) La place du groupe R.V.I. sur les différents marchés

- 1/ La place de R.V.I. sur le marché européen (+ 5 T.) en 1988
- 2/ La place de R.V.I. Mack sur le marché américain en 1988

/...

D/ - La SITUATION FINANCIERE du GROUPE R.V.I.

DEUXIEME PARTIE : L'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE - SITUATION et CARACTERISTIQUES

A/ - Les ACTIVITES et les FABRICATIONS de l'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE

a) L'assemblage de véhicules

1/ L'assemblage pour les marchés français et européen

2/ L'assemblage pour le secteur militaire

3/ L'assemblage pour le marché américain

b) La mécanique

c) Les composants

d) Les autres activités

B/ - Les INVESTISSEMENTS

C/ - La SOUS-TRAITANCE et les ACHATS

D/ - L'EMPLOI dans l'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE : EVOLUTION et CARACTERISTIQUES

a) Evolution de l'emploi dans l'établissement

b) Analyse qualitative de l'emploi au sein de l'établissement

1/ Répartition par niveau professionnel

2/ Répartition par sexe et âge de l'unité de Blainville-sur-Orne

/...

- 3/ L'origine géographique des salariés de Blainville-sur-Orne
- 4/ Les rémunérations
- 5/ Le chômage partiel et l'absentéisme à Blainville-sur-Orne

c) La formation au sein de l'établissement

TROISIEME PARTIE : L'AVENIR de l'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE

A/ - La PLACE à VENIR de l'ETABLISSEMENT de BLAINVILLE-sur-ORNE dans le GROUPE R.V.I.

B/ - La STRATEGIE d'ALLIANCE du GROUPE R.V.I.

C/ - L'EVOLUTION de la CONJONCTURE INTERNATIONALE

- a) Les fluctuations de la situation économique
- b) L'ouverture du marché unique européen
- c) Les décisions nationales



AVANT-PROPOS



Par courrier en date du 6 juillet 1989, M. René GARREC, Président du Conseil Régional de Basse-Normandie, a demandé au Comité Economique et Social de Basse-Normandie d'émettre un avis sur la situation présente de l'établissement Renault Véhicules Industriels de Blainville-sur-Orne (Calvados), sur ses perspectives de développement et plus généralement sur l'avenir de l'industrie du poids lourd au plan régional.

Le Bureau du Comité a confié à la Commission n° 5 "Développement économique - Recherche - Transferts de Technologie" le soin de préparer cet avis, de rédiger un bref rapport sur ce sujet et de consulter les personnes ou groupements susceptibles de lui donner des informations qualifiées sur l'avenir de l'établissement. Le Bureau a organisé le travail de la manière suivante :

Il a désigné, le 7 juillet 1989, un groupe de travail chargé de la rédaction d'un projet d'avis. Ce groupe, présidé initialement par M. CHAMPAUX, est composé par M. PICARD en tant que Rapporteur et par MM. BAILLEUL, BRIAND, CAUMONT et LEMARCHAND.

Ce groupe s'est réuni à trois reprises :

- le jeudi 7 septembre 1989,
- le vendredi 15 septembre 1989 pour entendre les Syndicats de l'établissement, à savoir la Confédération Générale du Travail (C.G.T.), la Confédération Française Démocratique du Travail (C.F.D.T.), Force Ouvrière (F.O.) et la Confédération Générale des Cadres (C.G.C.),
- et le 20 septembre 1989 pour entendre M. LEBEL, Directeur de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne, assisté de M. CONESA, Directeur du personnel.

La Commission n° 5 s'est réunie le 2 octobre 1989 pour étudier et adopter le projet d'avis présenté par M. PICARD, ce projet devant être soumis à l'approbation de l'ensemble des Conseillers Economiques et Sociaux lors de la session du 12 octobre 1989.

\* \*  
\* \*

Depuis sa création, le Comité Economique et Social de Basse-Normandie a toujours montré un intérêt constant pour la situation et le devenir du plus important des établissements industriels de Basse-Normandie.

/...

Déjà, le 22 novembre 1985, l'Assemblée Plénière du Comité avait adopté, par 48 voix pour et 8 contre, un avis sur la situation de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne. A cette époque, le groupe Renault et notamment sa filiale R.V.I. connaissaient de graves difficultés dans un contexte économique, il est vrai, particulièrement morose. Dans son avis, le Comité rappelait les atouts indiscutables de l'unité de Blainville-sur-Orne (diversité et spécificité des productions avec Mack et les véhicules militaires, compétitivité et qualité de fabrication reconnues au sein du groupe) et concluait à la nécessité de maintenir cette entreprise vitale pour l'économie bas-normande.

Il faut également signaler que ce n'est pas la première fois que le Comité est appelé à étudier la situation d'une grande entreprise régionale. Ce fut notamment le cas pour Moulinex (mars 1984 et février 1987), la Société Métallurgique de Normandie -S.M.N.- (juillet 1984), Luchaire (avril 1985) et Bocaviande (novembre 1985). En revanche, c'est la première fois que le Conseil Régional demande au Comité d'examiner la situation et l'avenir d'un établissement industriel régional. En agissant ainsi, le Conseil Régional donne au Comité la possibilité d'exercer pleinement son rôle de "conseil" en matière économique et sociale auprès des instances politiques.

\* \* \*

A l'inverse des entreprises déjà étudiées par le Comité, l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne évolue depuis deux ans dans un contexte favorable de croissance (augmentations des profits du groupe et de la production). Ce n'est donc pas l'avenir à court terme de l'établissement qui suscite interrogations et préoccupations, mais bien plutôt son devenir dans le long terme. En effet, depuis quelque temps un certain nombre de craintes est venu affecter l'optimisme ambiant : contraction des crédits militaires, éventualité de fusion avec un autre constructeur européen, réduction de l'activité mécanique au sein de l'unité de Blainville-sur-Orne. C'est d'ailleurs cette dernière hypothèse qui a suscité une démarche du syndicat C.G.T. de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne auprès du Conseil Régional en juin dernier.

C'est dans ce contexte particulier que le Comité Economique et Social doit appréhender l'avenir de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne. L'étude à laquelle se livre le Comité dans ce document procède de deux démarches : l'une descriptive est basée sur l'analyse du groupe R.V.I., de sa production, de sa place sur le marché du poids lourd et de ses établissements et notamment de Blainville-sur-Orne ; l'autre, plus prospective, analyse les diverses éventualités auxquelles le groupe R.V.I. et l'établissement de Blainville-sur-Orne pourront se trouver confrontés dans un avenir plus ou moins proche.

PREMIERE PARTIE

Le GROUPE RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS

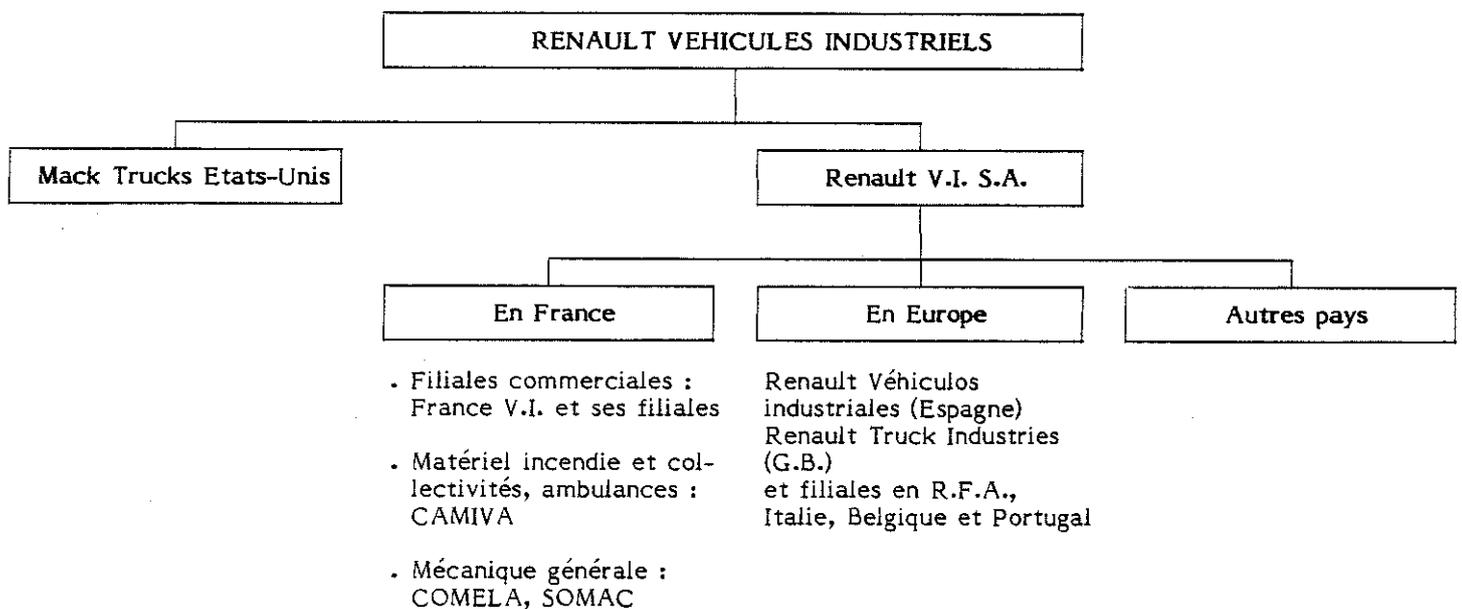
et ses COMPOSANTES



Renault, neuvième constructeur d'automobiles mondial (Cf. ANNEXE I) est aussi le premier groupe industriel français. Mais Renault ce n'est pas seulement l'automobile, c'est aussi la production de poids lourds. Une filiale, Renault Véhicules Industriels, assure dans cette activité l'essentiel de la production française et occupe, au plan mondial, le deuxième rang des constructeurs de véhicules gros porteurs.

Renault Véhicules Industriels résulte de la fusion, entreprise à partir de 1975, de Berliet et de Saviem, Saviem étant la filiale poids lourds de Renault. C'est officiellement en 1978 que Renault Véhicules Industriels est créé. Ce groupe s'étoffe rapidement :

- en 1979, est conclu un accord commercial entre R.V.I. et Mack Trucks Inc ;
- en 1981, R.V.I. et Peugeot Société Anonyme (P.S.A.) concluent un accord d'association relatif à l'activité véhicules industriels de P.S.A. sur la base d'une répartition de 50 % du capital Dodge Grande-Bretagne et Espagne ;
- en 1983, une lettre d'intention est signée entre Renault et le groupe américain Signal pour porter à 45 % la participation de Renault au capital de Mack ;
- en 1983 également, Renault Véhicules Industriels en accord avec Peugeot S.A. va porter sa participation de 50 à 90 % dans Karrier Motors Limited (ex-Dodge Grande-Bretagne) et Hispanisa (ex-Dodge).



En 1988, R.V.I. avait réalisé un chiffre d'affaires de 33 859 millions de francs, employait 34 151 personnes et avait fabriqué et vendu 85 000 véhicules.

Pour sa part, la branche française assurait 51,8 % en 1988 du chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe et ceci à partir principalement de six grands établissements, dont notamment Blainville-sur-Orne.

#### **A/ - Les ETABLISSEMENTS de R.V.I. et leurs ACTIVITES**

Pour répondre au mieux à la diversité de la demande liée à la dimension mondiale du groupe en respectant les spécificités nationales, et pour satisfaire aux exigences d'intégration locale, le groupe R.V.I. a réparti en Europe et en Amérique du Nord l'essentiel de son potentiel de recherche et de production.

En France, R.V.I. dispose de six sites dont les moyens de production font appel à des technologies de pointe. En outre, de nombreuses filiales assurent certaines productions spécifiques.

En Europe, les filiales britanniques et espagnoles produisent des organes mécaniques et assemblent des véhicules particulièrement adaptés à leurs marchés.

En Amérique du Nord, Mack Trucks conçoit ses propres véhicules et leurs principaux organes sont fabriqués et assemblés dans quatre usines (1).

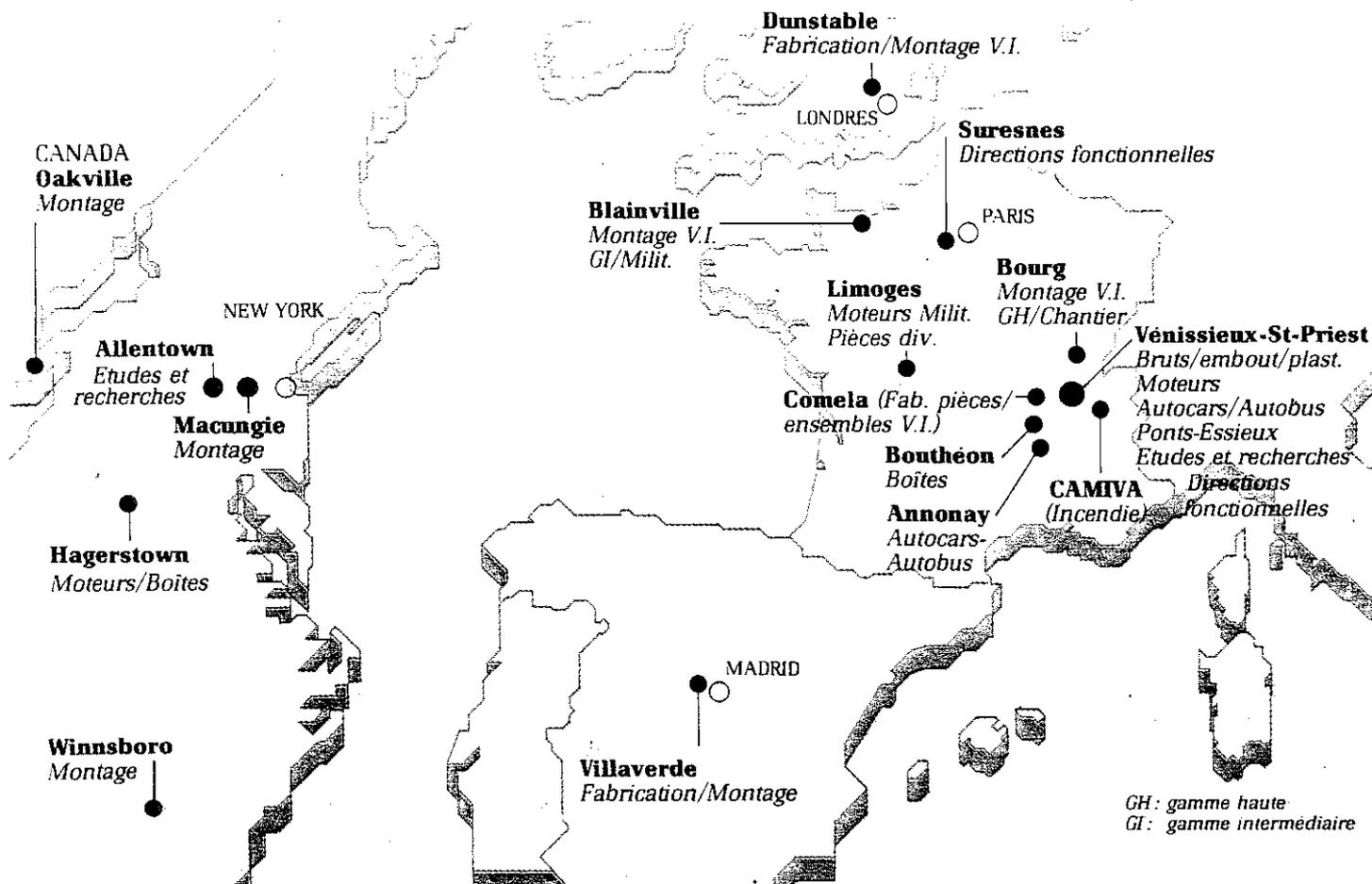
##### **a) Les établissements français de R.V.I.**

Au nombre de six, les établissements français du groupe R.V.I. ont assuré la production et la vente en 1988 de 50 000 véhicules, dont 19 000 ont d'ailleurs été exportés. Les effectifs s'élevaient à 18 821 personnes et cette branche a réalisé, en 1988, un chiffre d'affaires de 17 540 millions de francs.

(1) - Il existe une cinquième usine à Oakville au Canada.

La répartition des fabrications, et plus largement des activités, s'appuie de plus en plus sur la volonté de déterminer une vocation par site et un site par vocation. Il s'agit en fait de déterminer, pour chaque site, une spécialisation afin de générer des gains de productivité et d'améliorer la qualité des fabrications. Toutefois, la description qui suit des activités des six grands établissements français traduit encore la conception horizontale de la production qui prévalait voici quelques années.

Enfin, au plan géographique, la répartition des activités privilégie trois zones : Rhône-Alpes, Centre - Ile-de-France, et Basse-Normandie.



CARTE N° 1 : Les principaux sites industriels de R.V.I.

1) Vénissieux - Saint-Priest (Rhône)

Illustration des propos précédents, ces deux établissements, qui n'en font qu'un en réalité, regroupent encore l'ensemble des activités du groupe R.V.I. : études, fabrications de composants, mécanique, assemblage. Ils rassemblaient, fin 1988, 8 070 salariés.

\* Saint-Priest

- **Le Centre d'étude et de recherche** de Saint-Priest constitue un véritable complexe scientifique avec des cellules de mesures et de mise au point des performances des moteurs, des cellules de pollution pour mesurer les émissions gazeuses, un banc de simulation de route, etc....

- **L'activité mécanique** est également présente avec la fabrication de ponts et d'essieux et des pièces nécessaires à cette activité, carters et différentiels notamment. La quasi-totalité des ponts et essieux destinés aux gammes européennes est également montée à Saint-Priest. Cette unité produit environ 250 ponts et 110 essieux par jour.

\* Vénissieux

- La production de **composants industriels de base** est très importante à Vénissieux. Ainsi sont pratiquées des activités de forge (bielles, fusées), de fonderie (blocs, culasses, carters, corps de ponts en fonte, et collecteurs d'admission, carters de boîtes de vitesses, couvercles de culasses en aluminium), d'emboutissage (pièces de cabines de grandes dimensions) et enfin d'estampage thermo-plastique.

- **L'activité mécanique** est représentée par la production de moteurs avec environ 200 moteurs par jour, mais aussi par l'usinage de pignons pour couples de pont.

- L'unité de Vénissieux est spécialisée dans **l'assemblage des autobus urbains** : R. 312, P.R. 100, P.R. 180, P.E.R. 180.

2) Blainville-sur-Orne (Calvados)

Deuxième établissement du groupe par ordre d'importance (3 943 salariés fin 1988), Blainville-sur-Orne dispose également d'un large éventail d'activités :

- La production de **composants industriels de base** prend de l'ampleur et concerne les activités d'emboutissage, de composants électriques et de sellerie.

- **L'activité mécanique**, en déclin, est consacrée à la fabrication de boîtes de vitesses en petites séries pour certaines applications automobiles et pour véhicules utilitaires.

- **L'assemblage de camions** demeure l'activité essentielle de cette unité avec plusieurs types de véhicules : les "midliners" véhicules de distribution urbaine, périurbaine et interurbaine destinés à l'Europe et aux Etats-Unis ; la gamme G, en parallèle avec Bourg-en-Bresse ; les véhicules tactiques toutes roues motrices destinés aux forces armées et en particulier des T.R.M. 2 000 et T.R.M. 10 000, ainsi que des V.T.L..

### 3) Annonay (Ardèche)

Deux activités caractérisent l'établissement d'Annonay qui emploie 2 114 salariés :

- La production de **composants industriels de base** avec notamment l'emboutissage d'éléments pour autocars et autobus et la sellerie.

- **L'assemblage d'autocars et d'autobus** est l'activité essentielle de cet établissement. Trois gammes différentes y sont montées : la gamme FR 1 (autocars de tourisme), la gamme S 45 - S 53 (autocars interurbains) et la gamme S 105 (autobus urbains).

### 4) Limoges (Vienne)

L'établissement de Limoges avec 1 520 salariés voit sa production axée sur deux activités :

- **L'activité de mécanique** se caractérise par la rénovation de moteurs et par la fabrication de composants en petites séries (ponts et bras de suspension destinés aux autocars et autobus).

- En revanche, l'usine de Limoges est spécialisée dans la **fabrication des moteurs et des transmissions spécifiquement militaires** : moteur de char et chaîne cinématique du véhicule blindé à roues, le V.A.B..

### 5) Bourg-en-Bresse (Ain)

Prototype de la volonté de R.V.I. d'appliquer sa stratégie "un site par technologie, une technologie par site", l'établissement de Bourg-en-Bresse (1 194 salariés) procède uniquement à **l'assemblage de camions**, de trois gammes différentes :

- la gamme R, véhicules grands routiers nationaux et internationaux,

/...

- la gamme G, véhicules de distribution de masse en courte, moyenne et longue distances,
- la gamme C, véhicules de chantiers et d'approche de chantier.

#### 6) Bouthéon (Loire)

Plus petit des établissements de production (441 salariés), Bouthéon fabrique des boîtes de vitesses destinées essentiellement aux gammes européennes et participe ainsi à l'**activité mécanique** du groupe R.V.I..

#### b) Les filiales françaises de R.V.I.

Parmi elles, cinq doivent être citées :

. au plan commercial, France Véhicules Industriels (chiffre d'affaires : 2 421 millions de francs),

FILIALES	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	EVOLUTION % 87/88
SEDEMS						215	219	183	153	135	131	- 2,9
COMELA	333	344				333	323	316	290	295	302	+ 2,4
CAMIVA	483	409	374	384	394	385	375	320	252	233	218	- 6,4
SINPAR					63	52	62	62	39	38	34	-10,5
SOMAC	61	54	61	56	53	52	49	48	48	47	33	-19,1
SAIREP						42	42	38	35	33	33	-
SANICAR (*)						56	56	51	52	51	-	-
FRANCE VI	2.510	2.266	2.037	2.054	2.129	1.941	1.882	1.771	1.656	1.628	1.603	- 1,5

(\*) - Vendue par R.V.I..

#### TABLEAU N° 1 : Effectif des filiales françaises de R.V.I.

(Source : Service de documentation économique et sociale  
du C.C.E. de R.V.I. -SEREDOC-)

/...

- . matériel de lutte contre l'incendie avec la CAMIVA (chiffre d'affaires : 134 millions de francs),

- . composants mécaniques avec la COMELA (chiffre d'affaires : 126,5 millions de francs),

- . études et recherches concernant les activités militaires avec la SEDEMS (chiffre d'affaires : 49,9 millions de francs),

- . transformation de véhicules avec la SOMAC (chiffre d'affaires : 32,3 millions de francs).

Il faut noter que la CAMIVA et la COMELA notamment sont situées dans la région Rhône-Alpes, renforçant ainsi l'implantation géographique du groupe R.V.I. dans cette région.

### **c) Les filiales étrangères de R.V.I.**

Les implantations à l'étranger s'avèrent indispensables au développement de la stratégie internationale de R.V.I.. Entre autres raisons, cette politique permet aussi de mieux pénétrer les marchés étrangers. Outre les filiales britanniques, espagnoles et américaines, de nombreux pays bénéficient de contrats d'assistance et d'aides à la maintenance, de contrats d'industrialisation, de fournitures d'organes, de cessions de licences ou de montages à partir de composants fabriqués en France (1).

#### **1) Renault Vehiculos Industriales S.A. (Espagne)**

La Société Hispano Francesa de Vehiculos Industriales S.A. (Hispanavisa) a été créée fin 1981 par Peugeot pour regrouper en Espagne les activités véhicules industriels précédemment exploitées par Barreiros, puis par Dodge. En 1982, R.V.I. a progressivement porté sa participation dans cette société à 90 %. R.V.I. est le deuxième constructeur de poids lourds en Espagne ; la première place étant occupée par Pegaso. R.V.I.-Espagne emploie 2 039 personnes essentiellement dans son établissement de Villaverde spécialisé

(1) - Le Conseil Economique et Social National dans un rapport du 17 août 1984 sur l'industrie française de l'automobile dresse un inventaire des types de coopération engagés (page 102 du rapport du Conseil).

dans l'usinage de vilebrequins et l'assemblage de véhicules de la gamme DR (véhicules grands routiers nationaux) et de la gamme DG (véhicules de distribution polyvalents maxicodes très adaptés au marché espagnol). Cette unité produit également des autocars de tourisme A 290 et A 320 et possède enfin un centre de recherche.

## 2) Renault Trucks International (Grande-Bretagne)

Karrier Motors, qui construit la gamme Dodge au Royaume-Uni a suivi un processus analogue à Hispanavisa et est passé sous contrôle à 90 % de R.V.I.. En 1988, R.T.I. employait 1 357 personnes.

L'établissement de Dunstable monte des véhicules de la série 50 (Véhicules de distribution urbaine et minibus) des véhicules de distribution (urbaine, périurbaine et interurbaine de moyens tonnages) et de la gamme G (véhicules de distribution de masse et grands routiers internationaux).

## 3) Mack Trucks (Etats-Unis)

Ce constructeur, dont R.V.I. possède 45 % du capital, distribue aux Etats-Unis et au Canada des véhicules R.V.I. de la gamme intermédiaire construits à l'usine de Blainville-sur-Orne. Il s'agit là, pour R.V.I., d'une référence mondiale, d'autant plus nécessaire que la plupart des constructeurs mondiaux de poids lourds sont présents sous une forme ou sous une autre sur ce marché.

Mack compte quatre usines aux Etats-Unis :

- Allentown en tant que centre de recherche,
- Hagerstown en tant qu'unité de montage de moteurs et de boîtes de vitesses,
- Macungie en tant qu'unité d'assemblage des gammes "ultraliners" et des CH 400 notamment,
- Winnsboro en tant qu'unité de production de la nouvelle gamme CH 600.

Ces quatre unités emploient 9 348 personnes.

Enfin, il existe au Canada une unité à Oakville spécialisée dans l'assemblage de camions.

## B/ - L'EMPLOI dans le GROUPE R.V.I.

Au 31 décembre 1988, le groupe R.V.I. employait 34 151 personnes dont 24 803 en Europe et 18 821 en France. Pour mémoire, les effectifs des filiales étrangères sont passés en Espagne de 2 587 en 1982 à 2 039 fin 1988, en Grande-Bretagne de 1 647 à 1 357 et enfin ceux de Mack de 10 525 à 9 348 (Cf. ANNEXE II).

En France, depuis la création en 1978 de R.V.I. (fusion de Berliet avec Saviem, filiale poids lourds de Renault), les effectifs n'ont cessé de décroître, certains établissements disparaissant purement et simplement, ainsi que le TABLEAU N° 1 en apporte la preuve.

Les mauvais résultats, particulièrement depuis 1984, ont incité R.V.I. à mettre en oeuvre des plans d'amélioration de la compétitivité. Parallèlement, il était procédé à de nombreuses suppressions d'emplois basées pour la plupart sur le volontariat (départs en pré-retraites, départs avec allocation-reconversion, retours au pays). Ainsi, fin 1984, 2 135 emplois furent supprimés, 1 948 en 1985, 1 492 en 1986 et 2 153 en 1987.

De la sorte, les effectifs passèrent de 36 727 personnes en 1976, à 33 861 en 1978 (année de la fusion), à 24 809 en 1984 et à 18 821 fin 1988. De 1978 à 1988, la diminution globale des emplois du groupe R.V.I. en France s'est élevée à - 44,4 % touchant plus ou moins sévèrement l'ensemble des établissements du groupe. Vénissieux a perdu de 1978 à 1988, 50,6 % de ses salariés, Blainville-sur-Orne 43,1 %, Limoges 42,3 %, Annonay 27,3 %, Bourg-en-Bresse 27,1 % et Bouthéon 22,4 %.

Au plan détaillé, le TABLEAU N° 2 analyse la diminution des effectifs par grandes catégories professionnelles. Ce sont les techniciens agents de maîtrise et les ouvriers qui ont le plus souffert de ces restructurations avec des évolutions négatives atteignant respectivement - 44,6 % et - 44,9 %. Les cadres, pour leur part, ont été moins touchés avec une diminution de 36,1 %. Pourtant, la modernisation des structures de production et la réduction des effectifs ne se sont pas encore traduites par une modification profonde de la structure des emplois à R.V.I. (Cf. TABLEAU N° 3).

Mais il est possible que la structure des emplois connaisse une évolution à partir d'aujourd'hui. En effet, depuis 1988, R.V.I. diminue ses effectifs tout en procédant à de nouvelles embauches : 230 recrutements en 1988, 500 programmés en 1989, dont 270 ont déjà été réalisés. La grande majorité de ces nouveaux emplois étant pourvue à un niveau relativement plus élevé : cadres et techniciens notamment.

EFFECTIF INSCRIT (au 31 décembre)	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Siège social				70	91	139	139	137	125	178	164	177
<u>Etablissements industriels</u>												
ANNONAY	2 883	2 813	2 716	2 723	2 596	2 546	2 511	2 419	2 385	2 315	2 170	2 114
BATILLY		85	276									
BLAINVILLE-sur-ORNE	7 237	6 935	6 077	5 863	5 644	5 412	5 256	4 891	4 626	4 411	3 976	3 943
BOURG	1 703	1 638	1 525	1 493	1 464	1 499	1 446	1 370	1 334	1 299	1 197	1 194
BOUTHEON	556	539	488	550	522	609	615	564	505	472	440	441
LIMOGES	2 757	2 635	2 589	2 549	2 400	2 336	2 263	2 096	1 912	1 719	1 529	1 520
MEYZIEU	69	66	60	65	62							
MIONS	100	87	83	83	81	82	72	69	769	533		
MONPLAISIR	1 277	1 173	993	977	961	955	943	860	572	574	526	537
PONTS-SAINT-PRIEST	1 101	1 010	873	859	796	797	750	655	633	633	526	537
SEAP SAINT-PRIEST	169	173	164	168	158	171	171	159	163	162	165	149
VENISSIEUX	11 162	10 227	9 023	8 879	8 229	8 065	7 699	6 972	6 423	6 117	5 746	5 510
SAINT-CHAMOND					23	23	23	16	17	-		14
<u>Etablissements Etudes et Recherches</u>												
SAINT-PRIEST	1 061	1 091	1 095	1 144	1 188	1 256	1 262	1 214	1 148	1 111	1 068	1 069
VILLIER-SAINT-FREDERIC	303	295	272	330	399	392	369	360	337	368	356	308
<u>Etablissements admin. et commerciaux</u>												
FEUILLAT	1 054	969	810	556	514	531	525	443	357	342	317	342
ISLE-D'ABEAU			5	492	524	551	535	467	390	280		25
VILLENEUVE-LA-GARENNE												805
SAINT-PRIEST	890	820	738	871	868	808	800	761	666	568	801	805
SURESNES	2 496	1 973	1 705	1 200	1 098	1 067	1 010	877	790	643	501	453
TOTAL GENERAL R.V.I.	36 020	33 861	30 028	29 466	28 196	27 797	26 944	24 809	22 861	21 369	19 216	18 821

TABLEAU N° 2 : L'évolution, par établissement, des effectifs du groupe R.V.I.  
1977 - 1988

(Source : R.V.I.)

	1978	1988	
		en %	en valeur absolue
Cadres	5,2 %	6,0 %	1 131
Techniciens et maîtrise	31,9 %	31,7 %	5 972
Ouvriers	62,9 %	62,3 %	11 718

TABLEAU N° 3 : Evolution de la structure des emplois  
chez R.V.I. 1978-1988

(Source : d'après SEREDOC)

L'amélioration notable des résultats, constatée depuis 1987, commence maintenant à produire ses effets en termes d'emploi puisque les effectifs ne déclinent plus que très légèrement : - 204 emplois de janvier à août 1989. En revanche, il est procédé progressivement à des recrutements, comme déjà indiqué, et il est surtout fait recours à l'intérim : 700 personnes sont actuellement en mission d'intérim dans les établissements de R.V.I.. Le souvenir récent et douloureux des plans sociaux et le caractère aléatoire de la reprise économique justifient ces choix et permettent à R.V.I. de disposer, suivant la conjoncture, d'une possibilité d'ajustement des effectifs.

Enfin, pour relativiser les données ayant trait à la diminution des effectifs, il faut signaler qu'un certain nombre d'activités est désormais exercé par des entreprises extérieures à R.V.I.. C'est le cas généralement du gardiennage, de l'entretien, des études et de certaines fabrications désormais sous-traitées.

## C/ - La PRODUCTION et la PLACE du GROUPE R.V.I. sur le MARCHE

### a) La production

En 1987, R.V.I., y compris Mack, se classait au troisième rang mondial pour la production de poids lourds de plus de quinze tonnes qui

/...

représente le segment le plus intéressant du marché. Cette troisième place était acquise avec environ 40 000 unités produites, derrière Daimler - Benz - Freightliner (50 000 unités) et Volvo - White - General Motors (48 000 unités).

En 1988, le groupe R.V.I. améliorait encore cette performance et passait au deuxième rang, cette fois devant Volvo.

Une série de cinq tableaux permet de faire le point de la production globale de R.V.I. (y compris Mack) et de la production française du groupe.

Le TABLEAU N° 4 décrit la production de la totalité du groupe R.V.I., soit en 1988, 86 541 véhicules industriels dont la majorité concerne la gamme haute. En axant sa production sur ce créneau, R.V.I. s'oriente vers un segment du marché qui se révélera probablement essentiel dans les années à venir, notamment en Europe avec l'ouverture progressive du marché unique. Ce tableau prouve également, s'il en était besoin, l'importance de Mack Trucks, filiale américaine de R.V.I. qui représente 35 % de la production totale du groupe. L'ANNEXE III reproduit l'ensemble des gammes et des modèles réalisés par R.V.I..

Le TABLEAU N° 5 montre l'évolution de la production française de R.V.I.. Le point bas est atteint en 1985 avec une production de 30 489 véhicules, due à une conjoncture économique sombre et à un retardement par des transporteurs du renouvellement de leur parc. En revanche, la reprise apparaît très nettement depuis 1987 et est tout à fait confirmée en 1988 avec un bond en avant dans les gammes intermédiaire et haute de 23,6 % de la production.

Il convient de noter que ce tableau ne retrace pas exactement la situation faute d'antériorité suffisante. L'ANNEXE IV montre que l'année la plus favorable pour la production de véhicules de plus de 5 T. fut 1976 avec 57 957 véhicules produits, mais d'un tonnage moyen certainement inférieur.

La consultation des données les plus récentes (premier semestre 1989) permet d'enregistrer une poursuite de la hausse de la production des plus de 5 T. : + 6,0 % (23 771 véhicules produits contre 22 429 au premier semestre 1988) (1).

(1) - Source idem ANNEXE IV.

Le TABLEAU N° 6 répartit par site d'assemblage la production de véhicules réalisée en France par R.V.I. et confirme les remarques précédentes, à savoir la forte croissance enregistrée depuis 1987.

Les TABLEAUX 7 et 8 ne concernent pas directement la production à proprement parler, mais apportent la preuve de l'augmentation de l'activité du groupe R.V.I.. Ces tableaux confirment d'ailleurs les commentaires apportés par la Chambre Syndicale des Constructeurs Automobiles dans son bulletin de conjoncture automobile -véhicules utilitaires et industriels - France - Etranger- du deuxième trimestre 1989, à savoir : "Après une accélération des cadences à la fin de 1987, la production évolue, depuis dix-huit mois, à la limite des capacités disponibles".

Ainsi le TABLEAU N° 7 montre que la quasi-totalité des sites de production fonctionne à pleine capacité, soit 90 % voire plus, ce qui en matière industrielle peut être considéré comme plus que remarquable.

Le TABLEAU N° 8 met en évidence une baisse du nombre total d'heures travaillées due à la diminution des effectifs, mais permet de conclure à une hausse du nombre d'heures travaillées par salarié avec une sensible augmentation entre 1987 et 1988.

	FRANCE	ESPAGNE	G. B.	CANADA ETATS-UNIS AUSTRALIE	TOTAL
PETITE GAMME < 5 TONNES			343		7 269
B 70 / B 90	6 425				
SG	421				
J 35	80				
GAMME INTERM. 5 à 15 T. (2)	19 402				
GAMME HAUTE + 15 T.	21 546	4 129	3 499 (4)	28 200	76 776
AUTOCARS	1 227	114 (3)			1 341
AUTOBUS (1)	1 155 (188)				1 155
TOTAL	50 256	4 243	3 842	28 200	86 541
TOTAL hors B70/90	43 831				80 116

- (1) - dont soubassement pour Heuliez.  
 (2) - non compris B 90 de plus de cinq tonnes.  
 (3) - non compris les PR 100 comptés avec la production France.  
 (4) - non compris les G comptés avec la production France.

TABLEAU N° 4 : Répartition de la production  
du groupe R.V.I. 1988

(Source : SEREDOC)

/...

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Ancienne gamme B 70/90	11 632	6 967	5 288 1 414	990 1 707	774 2 777	1 074 2 410	559 3 419	512 4 410	317 6 425
- 15 tonnes	20 211	18 727	16 222	14 934	18 024	15 625	15 171	16 417	19 402
+ 15 tonnes	19 264	18 511	20 004	16 952	15 724	14 864	16 000	16 703	21 546
<b>TOTAL</b>	<b>39 475</b>	<b>37 238</b>	<b>36 226</b>	<b>31 886</b>	<b>33 728</b>	<b>30 489</b>	<b>31 171</b>	<b>33 120</b>	<b>40 948</b>
Autocars et autobus	2 979	2 719	2 502	2 477	2 540	2 831	2 753	2 477	2 382
Dont autocars	1 407	1 410	1 139	1 260	1 596	1 404	1 085	1 195	1 227
autobus	1 498 (1)	1 316 (1)	1 363	1 217	944	1 427	1 668	1 282	1 155

(1) - Avec activité Heuliez.

TABLEAU N° 5 : Production R.V.I. (France) par créneaux

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

	1983	1984	1985	1986	1987	1988
BLAINVILLE-sur-ORNE BU (1) CKD (2)	20 132 1 026	21 524 862	18 160 1 204	18 415 1 220	19 498 556	23 037
BOURG BU	10 529	11 383	11 607	11 841	12 675	16 560
VENISSIEUX BU	434	99	-	-	-	-
SEAP SAINT-PRIEST	761	652	592	244	966	1 616
TOTAL BU	31 115	33 006	29 767	30 256	32 173	39 597
TOTAL CKD	1 787	1 514	1 796	1 464	1 522	1 616
<b>TOTAL GENERAL BU CKD</b>	<b>32 902</b>	<b>34 520</b>	<b>31 563</b>	<b>31 720</b>	<b>33 695</b>	<b>41 213</b>
VENISSIEUX	-	770	1 050 (dont 4 CKD)	1 036	964	951
ANNONAY	-	1 770	1 781	1 657	1 513	1 431
TOTAL autocars/autobus	2 477	2 540	2 831	2 753	2 477	2 382
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>35 379</b>	<b>37 060</b>	<b>34 394</b>	<b>34 473</b>	<b>36 172</b>	<b>43 595</b>

(1) - Véhicule entièrement monté sur place.

(2) - Véhicule préparé dans un site pour être monté dans un autre.

**TABLEAU N° 6 : Production de véhicules par sites**

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

		<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>
Lignes de montage	BOURG.....	65 %	70 %	90 %
	BLAINVILLE-sur-ORNE.....	66 %	68 %	90 %
Fonderie.....		78 %	90 %	90 %
Forge.....		61 %	95 %	100 %
Emboutissage.....		67 %	78 %	100 %
Moteurs civils	LIMOGES.....	84 %	-	-
	VENISSIEUX.....	50 %	75 %	100 %
B.V. voitures	BLAINVILLE-sur-ORNE.....	60 %	65 %	65 %
B.V. camions	BOUTHEON.....	78 %	92 %	100 %
Ponts	BLAINVILLE-sur-ORNE.....	75 %	80 %	90 %
Ponts	SAINT-PRIEST.....	51 %	70 %	90 %
Essieux gamme J	BLAINVILLE-sur-ORNE.....	43 %	60 %	90 %
Essieux	SAINT-PRIEST.....	68 %	75 %	90 %
Couples	VENISSIEUX.....	68 %	70 %	90 %
Moteurs militaires	LIMOGES.....	20 %	20 %	20 %

TABLEAU N° 7 : Taux d'utilisation des capacités de production

(Source : Rapport Expert-Comptable R.V.I.)

	Total des heures	Variation %	Moyenne/ salarié	Variation %
<u>Ouvriers</u>				
1983	24 985 958	-	1 483	-
1984	23 678 011	- 5,2	1 483	-
1985	21 623 125	- 8,7	1 486	+ 0,2
1986	20 627 498	- 4,6	1 512	+ 2,0
1987	19 396 169	- 6,0	1 549	+ 2,5
1988	19 120 370	- 1,4	1 625	+ 4,9
<u>Ensemble</u>				
1983	41 676 099	-	1 529	-
1984	39 593 158	- 5,0	1 520	- 0,6
1985	36 565 190	- 7,6	1 539	+ 1,3
1986	33 967 389	- 7,1	1 558	+ 1,2
1987	31 896 610	- 6,1	1 590	+ 2,1
1988	31 139 370	- 2,4	1 649	+ 3,7

TABLEAU N° 8 : Evolution des heures travaillées de 1983 à 1988

(Source : R.V.I. -Rapport PIROLI-)

/...

**b) La place du groupe R.V.I. sur les différents marchés**

L'année 1988 a conforté les espoirs nés en 1987. En collant à la demande, R.V.I. a augmenté ses ventes de plus de 13 % et a ainsi commercialisé plus de 85 000 véhicules industriels en 1988, ainsi que l'indique le TABLEAU N° 9.

Ventes du groupe R.V.I.	1987	1988	Variations
Véhicules inférieurs à 5 T.	5 320	6 688	+ 23,9 %
Véhicules supérieurs à 5 T.	67 150	75 630	+ 12,7 %
Autocars et autobus	2 880	2 903	+ 0,8 %
<b>T O T A L</b>	<b>75 350</b>	<b>85 221</b>	<b>+ 13,1 %</b>

TABLEAU N° 9 : Ventes totales R.V.I. en 1987 et 1988  
et évolution

(Source : R.V.I.)

Concernant les véhicules de plus de 5 T., les ventes en 1988 se sont réparties de la manière suivante :

- Europe occidentale ≈ 40 000 véhicules (+ 14,5 % par rapport à 1987)
- Amérique du Nord ≈ 31 000 véhicules (+ 10,2 %)
- Reste du monde ≈ 5 000 véhicules (+ 24,0 %).

1) La place de R.V.I. sur le marché européen (+ 5 T.) en 1988

Ce marché global représente environ 53 % des ventes réalisées par l'ensemble du groupe. Il constitue l'assise commerciale de R.V.I. et mérite donc à ce titre d'être étudié avec attention.

/...

\* En France

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
RENAULT VI.....	43,5	40,2	36,4	42	39,4	39,7	40,0	41,8
DODGE.....	1,1	1	0,4	0,4	0,1	--	--	
GROUPE RENAULT...	44,6	41,2	36,8	42,4	39,5	39,7	40,0	41,8
UNIC-FIAT.....	13,4	14	16,5	---	---	--	--	
IVECO-UNIC.....	---	--	---	13,4	14,2	14,4	14,1	13,6
MAGIRUS.....	1,7	2,2	2,3	1,1	0,5	0,5	0,5	0,6
GROUPE IVECO.....	15,1	16,2	18,8	14,5	14,7	14,9	14,7	14,2
MERCEDES.....	18,9	19,6	20,7	20,2	21,5	19,8	20,2	18,9
VOLVO.....	8,8	8,7	10,7	9,7	10	10,4	9,7	9,2
DAF.....	4,2	4,5	5,5	5	4,9	5,6	5,4	6,4
SCANIA.....	3,4	3,6	3,5	4,2	4,9	4,7	5,4	4,9
FORD CEE.....	2,2	2,3	1,5	1,1	1,1	1	1	
MAN.....	--	0,8	0,9	1,2	1,5	1,8	2,0	2,3
BEDFORD.....	--	0,5	0,3	0,2	0,1	0,1	0	
VOLKSWAGEN.....	--	0,5	0,9	0,2	0,1	0,1	0,2	
DIVERS FRANCAIS..	0,8	0,9	0,5	0,6	0,7	0,8	0,6	
DIVERS ETRANGERS.		1,2	0,6	0,7	0,9	1	0,9	
TOTA IMPORTES	42,7	44,9	46,6	57,4	59,9	59,5	59,4	57,8
TOTA MARQUES ETRANGERS dont DODGE & MAN.....	56,1	58,9	63,1	---	---	--	--	
MTH (En Nombre) DONT	38.834	40.162	41.494	41.059	34.729	39.497	45.528	500068
GPE RENAULT VI	17.342	16.547	14.919	17.422	13.686	15.666	18.222	20918

TABLEAU N° 10 : Les immatriculations en France des véhicules de plus de cinq tonnes

(Source : C.S.C.A. et activités mensuelles R.V.I.)

/...

Le TABLEAU N° 10 retrace depuis 1981 l'évolution de la part du groupe R.V.I. dans les immatriculations enregistrées en France. Il met en évidence les importantes fluctuations qui ont agité le marché français notamment en 1985, année où seulement 34 729 véhicules de plus de 5 T. ont été immatriculés. A cette période, la guerre des prix faisait rage -des rabais allant jusqu'à 50 % du prix de vente affiché étant accordés- et R.V.I. connaissait alors une situation financière des plus délicates guère compatible avec ce contexte commercial. Après donc être descendu à 39,5 % du marché à cette date, R.V.I. a entamé une reconquête progressive du marché intérieur pour arriver fin 1988 à 41,8 % et à 41,3 % fin juillet 1989 (Cf. TABLEAU N° 11). Cette amélioration a été le fruit de la conjugaison de plusieurs facteurs : reprise économique, amélioration des produits R.V.I., plans sociaux accompagnant les efforts de désendettement.

	1986		1987		1988		7 mois 1989	
	en unités	en %	en unités	en %	en unités	en %	en unités	en %
Renault	15 664	39,7	18 222	40,0	20 916	41,8	13 357	41,3
Mercedes	7 813	19,8	9 211	20,2	9 453	18,9	6 073	18,7
Iveco Unic Magirus	5 872	14,9	6 663	14,6	7 116	14,2	4 634	14,3
Volvo	4 116	10,4	4 409	9,7	4 615	9,2	3 161	9,8
D.A.F.-Leyland	2 432	6,2	2 600	5,7	3 271	6,5	1 875	5,8
Scania	1 870	4,7	2 461	5,4	2 465	4,9	1 803	5,6
MAN-Volkswagen	768	1,9	999	2,2	1 173	2,4	839	2,6
Pegaso	99	0,3	165	0,4	365	0,7	225	0,7
Ford Europe	414	1,1	433	1,0	337	0,7	168	0,5
Autres marques	419	1,0	348	0,8	339	0,7	227	0,7
Total	39 467	100,0	45 511	100,0	50 050	100,0	32 362	100,0

TABLEAU N° 11 : Immatriculations par marques de véhicules industriels neufs de plus de cinq tonnes (cars exclus) en France

(Source : B.D.S.A.)

Si ces résultats sont encourageants, il n'en reste pas moins qu'en comparaison de la position occupée par exemple par Mercedes sur son propre marché intérieur, la part de marché de R.V.I. en France est encore insuffisante.

/...

L'ANNEXE N° V fait le point des parts de marché de R.V.I. en France de 1984 à 1988 selon les créneaux. L'ANNEXE N° VI rappelle la part des exportations de R.V.I. dans sa production.

\* En Grande-Bretagne

		1987			1988		
		M.T.M.	R.V.I.	% R.V.I.	M.T.M.	R.V.I.	% R.V.I.
Grande-Bretagne	v.a. Δ	56 386	4 012	7,1	67 918 + 20,5 %	4 639 + 15,6 %	6,8
Espagne	v.a. Δ	22 520	4 569	20,3	28 889 + 28,3 %	6 276 + 37,4 %	21,7
Allemagne	v.a. Δ	55 266	524	0,9	55 839 + 1,0 %	524 -	0,9
Restant de l'Europe hors France (1)	v.a. Δ	87 047	2 981	3,4	87 986 + 1,1 %	3 443 + 15,5 %	3,9
Total Europe (y compris France)	v.a. Δ	266 747	30 308	11,4	290 700 + 9,0 %	35 800 + 18,1 %	12,3

(1) - Cf. ANNEXE VII.

M.T.M. : Marchés Toutes Marques.

v.a. : Valeur absolue.

TABLEAU N° 12 : Taux de pénétration en Europe de R.V.I.  
(Cf. ANNEXE N° VII pour les taux détaillés par pays européen)

(Source : C.S.C.A.)

Dans un marché en forte hausse (+ 20,5 %), R.V.I. n'a augmenté ses ventes que de 15,6 % voyant son taux de pénétration régresser de 7,1 à 6,8 % fin 1988 (Cf. TABLEAU N° 12).

/...

\* En Espagne

Dans un marché en pleine expansion (+ 28,3 %), R.V.I. a augmenté remarquablement ses ventes (+ 37,4 %). Son taux de pénétration est ainsi passé de 20,3 % à 21,7 %, permettant au groupe français de conforter sa deuxième place sur le marché espagnol (Cf. TABLEAU N° 12).

\* En Allemagne

Dans un marché stable (+ 1,0 %), R.V.I. n'est quasiment pas représenté et n'assure que 0,9 % du marché alors que les constructeurs allemands font près de 20,0 % en France (Cf. TABLEAU N° 12).

\* Restant de l'Europe

Dans un marché en progrès, R.V.I. améliore ses positions et voit son taux global de pénétration passer de 11,4 % à 12,3 %.

2) La place de R.V.I. Mack sur le marché américain en 1988

Les résultats sont en demi-teinte. La progression des ventes est due, en 1988, à ses produits traditionnels, c'est-à-dire les camions lourds (de classe 8). Les modèles "Midliners" exportés par Renault dans les

ANNEE	CLASSE 6+7			CLASSE 8		
	M.T.M.	MACK	%	M.T.M.	MACK	%
1985	75.986	4.829	6,36	128.674	23.811	18,50
1986	67.296	5.366	7,97	112.555	16.560	14,71
1987	80.955	5.493	6,79	135.553	18.978	14
1988	89.860	5.018	5,58	152.333	22.104	14,51

TABLEAU N° 13 : Taux de pénétration de R.V.I. dans le marché des États-Unis

(Source : Document C.C.E.)

catégories moyennes (classes 6 et 7) n'ont pas réussi le percée attendue : leurs ventes ont chuté de 9 % dans un marché en hausse de 11 %. Globalement, la part de marché de Mack s'établit à 11,4 %. De toute façon, le marché américain connaît en 1989 des modifications et ce sont cette fois les camions lourds lancés par Mack (CH 600) et fabriqués aux Etats-Unis qui percent difficilement.

ANNEE	CLASSE 6+7			CLASSE 8		
	M.T.M.	MACK	%	M.T.M.	MACK	%
1985	8.059	261	3,24	19.416	3.581	18,44
1986	7.863	303	3,85	20.138	3.492	17,34
1987	8.784	388	4,42	21.656	3.161	14,60
1988	8.437	460	5,45	22.299	3.127	14,02

TABLEAU N° 13 bis : Taux de pénétration de R.V.I.  
dans le marché du Canada

(Source : document C.C.E.)

Ce bref tour d'horizon des positions du groupe R.V.I. en France, en Europe et en Amérique du Nord prouve les progrès faits par le constructeur français sur l'ensemble des marchés. En revanche, il met en évidence deux handicaps :

- la trop faible part occupée par R.V.I. sur son propre marché intérieur ;
- la trop grande concentration sur deux marchés en l'occurrence la France et l'Espagne.

#### D/ - La SITUATION FINANCIERE du GROUPE R.V.I.

Jusqu'en 1987, le groupe R.V.I. a accumulé d'impressionnants déficits. Ainsi, en 1984, le déficit enregistré par R.V.I. atteignait trois milliards de francs ; le point mort des unités françaises du groupe était, à cette époque, de 78 000 véhicules par an pour une production réelle de 37 300 unités. En

/...

1986, le déficit s'élevait encore à un milliard de francs, alors que les concurrents étrangers engrangeaient les bénéfices. Il convient toutefois de rappeler que le marché français du poids lourd était le théâtre d'une guerre des prix très sévère et nulle part ailleurs égalée (1). Ce contexte, on le comprend, ne facilitait pas le redressement financier de R.V.I. dont les marges étaient laminées.

Dès 1987, les plans de relance de la production mis en oeuvre à partir de 1985, commencèrent à porter leurs fruits et le groupe R.V.I. réalisait pour la première fois depuis 1980 (2), 199 millions de francs de bénéfices.

C'est véritablement à partir de 1988 que la reprise du marché des poids lourds produit ses effets et R.V.I. voit alors ses profits atteindre 1,2 milliard de francs pour un chiffre d'affaires de 34 milliards de francs (Cf. TABLEAU 14) en hausse de 17 % sur 1987, les branches européennes réalisant pour leur part 21 milliards de francs de chiffre d'affaires. A cet égard, le point mort de R.V.I. est passé de 36 100 véhicules en 1987 à 33 000 en 1988 pour 41 500 véhicules produits (Cf. TABLEAU 15). La productivité

(en millions de francs)	1988	1987
CHIFFRE D'AFFAIRES	33 859	29 015
RESULTAT CONSOLIDE	1 208	182
- Intéressement	- 126	-
- Intérêts des minoritaires	- 60	+ 17
RESULTAT NET PART DU GROUPE	1 022	199
SITUATION NETTE	6 334	4 969
- dont part du groupe	4 000	2 925

TABLEAU N° 14 : Les résultats financiers de R.V.I.  
en 1987 et 1988

(1) - Globalement, les constructeurs semblent, actuellement, plutôt rechercher à rétablir leur trésorerie et auraient tendance à moins casser les prix qu'autrefois. En Grande-Bretagne, les tarifs ont augmenté de 15 % en trois ans. En France, les prix des camions seraient quand même inférieurs en francs constants de 15 % à 1980.

(2) - Bénéfices dus en 1980 à des cessions d'actifs immobiliers (18 millions de francs de bénéfice cette année-là).

en 1987 était d'ailleurs évaluée à 2,9 véhicules (équivalents neuf tonnes) par salarié contre 2,1 en 1986. En 1988, ce ratio passe à 3,6 et devrait atteindre 3,9 en 1989.

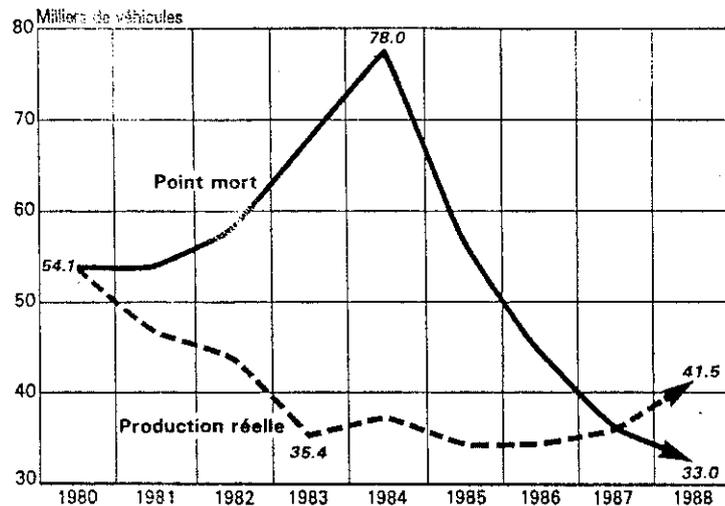


TABLEAU N° 15 : Société R.V.I. : évolution de l'activité et du point mort

Ces résultats favorables sont confirmés par les données relatives au premier semestre 1989 : 720 millions de francs de bénéfices pour un chiffre d'affaires en hausse de 10 % à 18,5 milliards de francs. Toutefois, la filiale américaine ternit quelque peu ces bons résultats en affichant des pertes atteignant 18 millions de dollars au premier semestre 1989.

Le redressement du groupe R.V.I. trouve ses origines dans trois séries de facteurs :

- un contexte économique international radicalement différent. La reprise économique mondiale, la santé florissante des transporteurs routiers, la baisse du prix du pétrole et la suprématie affirmée de la route sur le rail ont participé à ce revirement ;

- des efforts importants consentis par R.V.I. La mise en oeuvre successive de plans sociaux, la reprise des investissements productifs, la mise en place de nouvelles gammes, la réorganisation de certaines activités, l'amélioration constante de la qualité ont permis à R.V.I. de profiter de la reprise économique ;

- un contexte national favorable. Le renouvellement du parc national de poids lourds, la mise en oeuvre de grands travaux (routiers et autoroutiers, T.G.V., tunnel sous la Manche) ont tiré la demande de véhicules industriels.

Doté d'un outil industriel désormais modernisé et rationalisé "un site par technologie, une technologie par site", R.V.I. peut aussi s'appuyer sur des structures financières assainies : un endettement en diminution à 3 milliards de francs en 1988, contre 4,6 en 1987 (Cf. TABLEAU N° 16) ; un capital augmenté de 5,2 milliards de francs (4 par Renault, 1,2 par le Crédit Lyonnais, la Banque Nationale Populaire (B.N.P.) et la Société Générale (1). En fonction de la progression des résultats de R.V.I., ces banques seront à terme actionnaires à hauteur de 30 % de R.V.I. et ont prévu normalement d'introduire leurs titres en bourse.

en KF

	31.12.1987	Nouveaux emprunts	Remboursements	31.12.1988
<b><u>Organismes financiers</u></b>				
Emprunts obligatoires	906 293	-	19 533	886 760
Emprunts bancaires	470 768	-	36 154	434 614
Emprunts eurodevises	1 746 420	13 362	786 325	973 457
Emprunts parapublics	99 988	-	19 365	80 623
<b><u>Autres emprunts</u></b>				
Emprunts participatifs	500 000	-	500 000	-
Avances de l'Etat	20 031	686	681	20 036
Dettes rattachées aux participations	754 292	140 166	311 164	583 294
Autres	86 413	1 644	34 182	53 875
<b>T O T A L</b>	<b>4 584 205</b>	<b>155 858</b>	<b>1 707 404</b>	<b>3 032 659</b>

TABLEAU N° 16 : L'endettement de R.V.I. en 1987 et 1988

(Source : SEREDOC)

(1) - 400 millions de francs pour chacune des trois banques sous forme d'obligations ou de prêts assortis de bons de souscriptions d'actions.

DEUXIEME PARTIE

L'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE

SITUATION et CARACTERISTIQUES



L'établissement de Blainville-sur-Orne doit être considéré comme un élément important dans l'organisation du groupe R.V.I.. Deuxième établissement par la taille, il assure une part essentielle des activités et participe à la diversité des productions de R.V.I.. En effet, sont assemblés à Blainville-sur-Orne les véhicules Mack à destination des Etats-Unis, des véhicules militaires et des véhicules de gamme haute standard (gamme G). En outre, l'unité bas-normande produit notamment des boîtes de vitesses à destination des véhicules utilitaires légers et des véhicules de tourisme, et fabrique des composants (faisceaux électriques, sellerie, etc...).

Au plan régional, l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne est l'unité industrielle la plus importante. Créée en 1957, au moment même où se faisait sentir en Basse-Normandie l'amorce de la décentralisation industrielle, l'unité de Blainville-sur-Orne a employé jusqu'à 7 586 personnes (en 1976).

#### A/ - Les ACTIVITES et les FABRICATIONS de l'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE

L'établissement de Blainville-sur-Orne offre un éventail d'activités et de fabrications très étendu. C'est d'ailleurs ce qui fait l'originalité de cette unité au sein du groupe R.V.I.. Ces activités, pour les principales, sont les suivantes : assemblage de véhicules (ou carrosserie), mécanique et composants.

##### a) L'assemblage de véhicules

Blainville-sur-Orne est, avec Bourg-en-Bresse, l'un des deux établissements spécialisés dans cette activité. Trois grandes familles de produits sont assemblées en Basse-Normandie et concernent des marchés civils (européen et américain) et le marché militaire. Les véhicules assemblés à Blainville-sur-Orne répondent, pour la plupart, à la demande très précise des clients. En

	1985	1986	1987	1988	1989 (prévisions)
Nombre de véhicules montés	18 139	18 263	19 623	23 093	24 000

simplifiant, on peut considérer que l'unité bas-normande fabrique du "sur-mesure", les concurrents étrangers travaillant plus dans le domaine des véhicules "standard".

Cette activité emploie actuellement plus de 1 500 personnes (1 536 en septembre 1989). Jusqu'à présent la production globale a connu une augmentation progressive. En doublant les équipes (2 x 8), l'unité de Blainville-sur-Orne pourrait répondre à une augmentation significative de la demande. Néanmoins, la production a crû de 27,3 % entre 1985 et 1988.

#### 1) L'assemblage pour les marchés français et européen

Il s'agit de la gamme G qui représente des véhicules de gamme haute standard. Sa production était de 12 637 véhicules en 1985 ; elle est, fin 1988, de 14 975. Cette augmentation traduit la reprise du marché, particulièrement en France, reprise qui se poursuit en 1989.

#### 2) L'assemblage pour le secteur militaire

Cette ligne de montage concerne trois types de véhicules : les T.R.M. (Toutes Roues Motrices) 2 000 et 10 000 et le V.T.L.. La production est passée de 1 163 véhicules en 1985 à 2 640 fin 1988.

Toutefois, la Loi de programmation militaire comporte une réduction des crédits dans ce domaine. Cette réduction, déjà effective, porte particulièrement sur les T.R.M. 2 000 dont la cadence de production est passée de 7,5 véhicules par jour à 4, soit en année pleine "un manque à produire" d'environ 500 véhicules. Cela se traduit donc globalement par une baisse d'environ 20 % de la production de véhicules industriels militaires à Blainville-sur-Orne.

#### 3) L'assemblage pour le marché américain

Cette ligne de montage a pour vocation d'assembler des "midliners" qui sont des véhicules de moyenne gamme de distribution urbaine et périurbaine vendus aux Etats-Unis par Mack. La production est passée de 5 543 en 1985 à 5 478 fin 1988. Cet assemblage est une spécificité de Blainville-sur-Orne car aucun autre établissement de R.V.I. n'a cette vocation. A titre informatif, cette production a commencé en 1979 et a atteint son rythme de croisière aux alentours de 1984.

L'atonie actuelle du marché américain suscite des craintes au sein des syndicats de l'unité bas-normande. Selon la C.G.T., l'importance de cette production est telle pour le site de Blainville-sur-Orne qu'elle met en

cause, en cas de baisse importante, la pérennité même du site. La C.F.D.T. craint également, à terme, un désengagement de R.V.I. du capital de Mack, en raison des difficultés régulièrement éprouvées par cette filiale (Cf. ANNEXE VIII. Cette annexe fait le point de l'ensemble des préoccupations évoquées par les syndicats C.G.T., C.F.D.T., F.O. et C.G.C. lors de leur audition par le Comité le 15 septembre 1989).

Les difficultés rencontrées par Mack concernent surtout le lancement de son dernier modèle haute gamme, le CH 600. Cependant, des mesures drastiques vont être prises pour redonner à cette filiale une compétitivité plus en rapport avec ses ambitions (Cf. ANNEXE IX).

### b) La mécanique

Autrefois très importante (environ 2 000 emplois en 1976, 700 aujourd'hui) et axée sur les fabrications d'organes (notamment des boîtes de vitesses) et de pièces pour le poids lourd, cette activité connaît une mutation indéniable.

En effet, la part de l'activité de ce centre de fabrication destinée aux poids lourds est passée de 70 % en 1985 à environ 45 % aujourd'hui. Il faut, en outre, préciser que l'établissement de Blainville-sur-Orne ne produit pratiquement plus d'organes pour poids lourds (boîtes de vitesses par exemple) à l'exception d'une petite série pour le véhicule militaire V.A.B. (Véhicules de l'Avant-Blindé). L'activité de Blainville-sur-Orne se limite désormais en mécanique poids lourd à la production de pièces.

En revanche, la fabrication de pièces et d'organes à destination des petits utilitaires et des véhicules légers prend de l'extension. La Direction de l'établissement table sur un maintien de cette vocation -certaines boîtes de vitesses seront fabriquées jusqu'en 1993 et 1995 !- voire sur sa croissance si certains projets venaient à se concrétiser, notamment avec Chrysler. A l'heure actuelle, Renault est le principal donneur d'ordres pour ces productions. Winnebago (camping-car américain), Lotus s'approvisionnent aussi à Blainville-sur-Orne.

L'évolution de l'activité mécanique (d'ailleurs à l'origine de la démarche de la C.G.T. auprès du Conseil Régional de Basse-Normandie le 30 juin 1989) mobilise l'attention et les craintes des syndicats C.G.T., C.F.D.T. et F.O.. Les syndicats craignent que la fabrication actuelle de boîtes de vitesses pour véhicules de tourisme et petits utilitaires (du genre "Masters") soit fragile et limitée dans le temps. Ainsi, la C.G.T. signale que l'activité prototype de l'atelier mécanique est conjoncturelle, que la fabrication de boîtes de vitesses "U.N.1" et "U.N.5" s'arrêtera en 1993 et 1995, et que la sous-traitance pour les marques étrangères est en baisse en raison de la conjoncture des pays concernés.

La C.F.D.T. demande que ce secteur retrouve une activité importante dans le poids lourd et notamment pour les fabrications montées sur les véhicules industriels assemblés à Blainville-sur-Orne de la gamme intermédiaire. C'est également le souhait de la C.G.T. qui considère indispensable par exemple que la chaîne cinématique des petits véhicules utilitaires de moins de cinq tonnes soit réalisée à Blainville-sur-Orne comme les prises de mouvement et les couples de direction fabriqués pour R.V.I. par des sous-traitants.

Globalement donc, les syndicats déjà cités demandent le retour de la fabrication à Blainville-sur-Orne des éléments mécaniques pour poids lourd, ce qui, il faut le préciser, est en complète opposition avec la stratégie du groupe : "un site par technologie, une technologie par site".

### **c) Les composants**

Cette appellation générique regroupe en réalité quatre activités : la sellerie, les presses, les tubes et les faisceaux électriques. Globalement, ce secteur emploie environ 700 personnes. A titre informatif, l'activité de presse, la fabrication de tubes et de faisceaux électriques ont été progressivement déplacées de la région lyonnaise (Vénissieux particulièrement) vers Blainville-sur-Orne. Ainsi, l'unité bas-normande possède dans le domaine des composants une véritable spécificité au sein du groupe R.V.I..

En outre, l'activité de ce secteur est considérable pour ne pas dire en croissance à tel titre que 160 intérimaires y travaillent (1).

\*  
\* \*  
\*

A l'heure où ce rapport informatif est rédigé, on peut considérer que l'activité globale de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne est soutenue et satisfaisante. L'augmentation de la production de véhicules en est la preuve. Le nombre d'heures supplémentaires en est aussi l'illustration ainsi que le TABLEAU N° 17 le montre. Approximativement, l'unité de Blainville-sur-Orne accomplit un tiers des heures de dépassement réalisée dans le groupe en 1988 et se situe ainsi au-dessus de la moyenne des unités de fabrication de R.V.I..

(1) - Selon le syndicat F.O. de l'établissement.

ETABLISSEMENTS	OUVRIERS		A. T. A. M.	
	I POTENTIEL	I DEPASSEMENT	I %	I IPOTENTIEL
IPART DIEU	13644	371	2,72	226118
IANNONAY	3082084	34028	1,10	903562
IBLAINVILLE	5729718	139222	2,43	1821348
IBOURG	1789833	39440	2,20	472000
IBOUTHEON	627203	10217	1,63	176973
ILIMOGES	2184302	20548	0,94	658039
IPONTS ST PRIEST	791302	28201	3,56	173220
IVENISSIEUX	6621747	144313	2,18	3234532
IDER ST PRIEST	529126	1608	0,30	1188174
IVILLIERS ST FREDERIC	203557	381	0,19	365459
IFEUILLAT	501569	1605	0,32	151841
ISEAP	204780	233	0,11	99258
ICOMMERCIAL ST PRIEST	41175	28	0,07	1234597
ISURESNEB	26104	42	0,16	525030
R.V.I.	22397307	420236	1,88	11536384
				42049

TABLEAU N° 17 : Heures de dépassement R.V.I. par établissement en 1988

(Source : document R.V.I.)

#### d) Les autres activités

Outre un certain nombre de services indispensables au fonctionnement de l'établissement (Direction et services généraux, services d'études, services de contrôle et de qualité, services commerciaux, etc...), il faut mentionner l'existence d'un magasin de pièces de rechange qui emploie environ 300 personnes. Ce secteur fait l'objet des préoccupations des syndicats de l'établissement, car R.V.I. possède deux magasins de ce type (Blainville-sur-Orne et Feuillat) et une étude sur le devenir de ceux-ci est entreprise. L'organisation verticale du groupe suscite donc des craintes aux syndicats de l'unité de Blainville-sur-Orne qui pensent qu'un regroupement en ce domaine pourrait être opéré sur la région lyonnaise.

A cet égard, les syndicats craignent aussi pour l'avenir d'activités plus restreintes comme l'habillage moteur, la chaîne livraison et une partie du service informatique. A ce propos, le syndicat C.F.D.T dans son intervention écrite remise au Comité et mentionnée en annexe analyse avec précision ces préoccupations.

#### B/ - Les INVESTISSEMENTS

L'investissement annuel sur le site de Blainville-sur-Orne est difficile à individualiser car Blainville-sur-Orne est un établissement et non une entreprise. Ces dernières années des investissements notables ont été réalisés dans l'unité bas-normande : installation d'une unité de cataphorèse, achats de tours à commandes numériques et d'un centre d'usinage. Dans les années à venir, Blainville-sur-Orne devrait s'équiper d'installations supplémentaires dans le domaine des accessoires (unité de cataphorèse et de traitement de peinture) d'un coût évalué à 50 millions de francs.

Les investissements accomplis dans le domaine de la mécanique devraient par exemple permettre de passer d'une production pour Renault et Sovam de 190 boîtes de vitesses par jour à 250 à terme.

Lors de son audition au Comité, la C.F.D.T. estimait que le site de Blainville-sur-Orne était "victime" d'une baisse des investissements, la part de Blainville-sur-Orne passant de 12,6 % dans la totalité des investissements opérés sur le groupe entre 1980 et 1984 à 11,5 % entre 1985 et 1988. Elle produisait à cet égard le tableau situé en page suivante. Ce tableau prouve cependant le caractère aléatoire des tendances en la matière puisque d'une année sur l'autre les investissements peuvent varier du simple au triple.

en KF

Détail par année	1985	1986	1987	1988
Renault Véhicules Industriels	361 347	323 497	457 969	544 939
Blainville-sur-Orne	37 912	22 690	99 763	33 683
% <i>Blainville-sur-Orne</i>	10,5 %	7,0 %	21,8 %	6,2 %

#### **C/ - La SOUS-TRAITANCE et les ACHATS**

Comme pour les investissements, il s'avère difficile d'individualiser les chiffres relatifs à la seule unité de Blainville-sur-Orne.

Toutefois, on peut signaler que le groupe R.V.I. axe son choix sur la qualité et le prix quelle que soit la localisation du fournisseur. La direction de l'établissement considère également que la part des achats et de la sous-traitance réalisée en Basse-Normandie est fonction de l'industrialisation somme toute modeste de la région.

En termes d'achats du groupe R.V.I. en Basse-Normandie, le niveau atteint était de 125 millions de francs en 1985 et de 269 millions en 1988.

#### **D/ - L'EMPLOI dans l'ETABLISSEMENT R.V.I. de BLAINVILLE-sur-ORNE : EVOLUTION et CARACTERISTIQUES**

Après une diminution continue et considérable de 1976 à 1988, l'emploi et son maintien au sein de l'unité de Blainville-sur-Orne constituent la préoccupation majeure des partenaires sociaux. Ce souci est d'ailleurs partagé par les milieux politiques de l'agglomération caennaise et du département. Le Conseil Régional également a fait preuve de son intérêt pour la situation de l'emploi à R.V.I. Blainville-sur-Orne en saisissant le Comité Economique et Social de Basse-Normandie de ce dossier.

/...

### a) Evolution de l'emploi dans l'établissement

L'unité R.V.I. de Blainville-sur-Orne a toujours été l'établissement industriel de Basse-Normandie le plus important du point de vue des effectifs. Cela était vrai en 1976 (7 586 salariés), cela l'est encore aujourd'hui avec 3 943 salariés (fin 1988). Le TABLEAU N° 18 retrace, année après année, l'évolution des effectifs de cette unité.

<b>ANNEES (au 31.12)</b>	<b>1976</b>	<b>1977</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>	<b>1982</b>
	7 586	7 237	6 935	6 077	5 863	5 644	5 412
<b>ANNEES (au 31.12)</b>	<b>1983</b>	<b>1984</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>1988</b>	<b>1989 (août)</b>
	5 256	4 891	4 626	4 411	3 976	3 943	3 948

TABLEAU N° 18 : Evolution de l'emploi au sein de l'établissement de Blainville-sur-Orne

(Source : R.V.I.)

<b>SUPPRESSIONS D'EMPLOIS</b>	<b>1985</b>	<b>1986</b>	<b>1987</b>	<b>TOTAL</b>
Fonds National de l'Emploi	136	74	71	281
Départs volontaires	112	-	214	326
Conventions O. N. I. (aides au retour des immigrés)	4	-	-	4
Reclassements internes	-	-	132	132
Licenciements	13	-	11	24
<b>TOTAL</b>	<b>265</b>	<b>74</b>	<b>428</b>	<b>767</b>

TABLEAU N° 19 : Les mesures d'ajustement de l'effectif de R.V.I. Blainville-sur-Orne

(Source : Service du personnel de Blainville-sur-Orne)

Cette évolution négative a été marquée par des procédures diverses et répétitives ayant pour objet essentiel de permettre l'ajustement des effectifs. A titre indicatif, les mesures décrites dans le TABLEAU N° 19 ont été mises en oeuvre en 1985, 1986 et 1987, l'année 1988 n'ayant pas été caractérisée par des mesures identiques.

L'évolution de l'emploi à Blainville-sur-Orne a également été souvent comparée à celle du groupe R.V.I. en France. Le TABLEAU N° 20 décrit cette évolution et permet de constater que la situation de Blainville-sur-Orne est légèrement plus favorable que celle du groupe. Par ailleurs, il convient de relativiser quelque peu ces évolutions exprimées en valeur absolue ou en pourcentage. D'une part, un certain nombre de tâches (entretien, gardiennage, études...) autrefois accomplies par des services de R.V.I. sont toujours réalisées sur le site de Blainville-sur-Orne, mais par des entreprises extérieures. D'autre part, pour faire face aux besoins de la production, des intérimaires sont employés : 324 en septembre 1989. Parallèlement, il a été procédé en 1988 et surtout en 1989 à la mise en oeuvre d'un programme d'embauche. Ainsi, en 1989, 75 sont prévues à Blainville-sur-Orne ; en septembre, 39 étaient réalisées.

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

Dans un proche avenir, il est quand même peu probable d'assister à une augmentation significative du nombre des salariés de l'unité de Blainville-sur-Orne. En effet, les efforts de rationalisation et de productivité consentis et obtenus sur le site peuvent permettre progressivement de faire face à une augmentation du plan de charge. Cependant, la volonté de la direction de Blainville-sur-Orne (et du groupe) est de maintenir le niveau d'emploi actuel, toutes choses restant égales par ailleurs.

/...

Cependant, les syndicats de l'entreprise, en l'occurrence la C.G.T., la C.F.D.T. et F.O. considèrent que l'établissement bas-normand est traité de façon discriminatoire tant en matière de suppressions d'emplois que d'embauches. Aussi estiment-ils que Blainville-sur-Orne a perdu plus d'emplois que les établissements de la région lyonnaise (calcul effectué en faisant abstraction des établissements situés hors des régions Rhône-Alpes et Basse-Normandie).

Ce point de vue prévaut aussi pour les embauches ; en effet, Blainville-sur-Orne qui "pèse" 21 % des effectifs du groupe n'a pu embaucher en 1988 que 5,2 % des emplois créés, et ne pourra embaucher, en 1989, que 10,7 % des emplois à créer. Ce raisonnement est également appliqué en ce qui concerne la technicité des emplois créés pour lesquels Blainville-sur-Orne est désavantagé. En outre, la C.F.D.T, notamment dans le document remis au Comité, estime que Blainville-sur-Orne a vu le nombre des cadres de l'établissement baisser de 60 % de 1978 à 1988.

Face à ces arguments illustrant la volonté syndicale de défendre le site et sa pérennité, il faut cependant signaler le fait que Blainville-sur-Orne est un établissement surtout spécialisé dans l'assemblage. Ce faisant, les évolutions quantitative et qualitative de l'emploi de l'unité bas-normande ne sont guère différente de celle de Bourg-en-Bresse, l'autre unité du groupe spécialisée dans l'assemblage.

## b) Analyse qualitative de l'emploi au sein de l'établissement

### 1) Répartition par niveau professionnel

Effectif total au 31.12	1986	%	1987	%	1988	%
- CADRES	52	1,18	51	1,28	49	1,24
- ATAM	1 058	23,99	952	23,94	933	23,66
- OUVRIERS	3 301	74,83	2 973	74,78	2 961	75,10
<b>TOTAL</b>	<b>4 411</b>	<b>100,00</b>	<b>3 976</b>	<b>100,00</b>	<b>3 943</b>	<b>100,00</b>

TABLEAU N° 21 : Répartition par niveau professionnel des emplois au sein de l'établissement de Blainville-sur-Orne

(Source : Bilan social R.V.I.)

/...

En pourcentage

	Annonay	Blainville-sur-Orne	Bourg	Bouthéon	Limoges	Ponts	Vénissieux	D.E.R.	Feuillat	Commercial	Suresnes	TOTAL
I	1986	24,1	16,4	27,6	10,4	27,9	16,1	0,2	21,4	0,7	0,8	14,6
	1987	20	12,9	24,5	8,3	26	14	0,2	21,1	0,5	0,2	12,4
	1988	5,5	10,5	23,1	8,1	24	12,9	0,2	20,2	0,5	0,2	11,4
II	1986	64,8	57,9	43,9	56,7	35,7	38,4	15,4	54	10	11,2	42
	1987	65,5	60,1	43,4	58,9	36,1	37,4	15	54,9	8,9	7,8	42,9
	1988	65,7	62,8	43,5	58,8	38,4	37,9	13,3	54,4	7,9	6,7	43,4
III	1986	10	8,5	9,5	14,7	18,3	16,5	18,7	10,9	14,6	13,7	14,3
	1987	10	8,8	11,1	14,5	18,1	17,7	18,1	9,5	19,2	14	14,3
	1988	10,5	8,5	12,2	14,2	18,1	17,8	16,8	9,4	19,3	15,4	14,3
IV	1986	9,8	12,1	13,3	10,2	11,0	13	24,5	8,2	30,3	20,7	13,2
	1987	10,3	12,7	14,1	10,5	12,7	13,8	25	7,9	30,8	20,9	13,9
	1988	10,4	12,6	14,5	10,9	12,3	14,2	26,1	9,6	32,7	20,8	14,4
V	1986	5,6	4,0	4,0	6,6	5,4	10,5	27,5	3,8	23,2	20,6	10,2
	1987	5,7	4,2	4,5	6,2	5,1	11,1	27,4	4,1	23,7	21,6	10,4
	1988	5,9	4,4	4,5	6,3	5,4	11	28,5	4,7	23	20,6	10,4
Cadres	1986	1,7	1,2	1,7	1,4	1,7	5,5	13,7	1,8	21,1	32,9	5,6
	1987	2,2	1,3	2,3	1,6	1,9	6	14,2	2,5	16,8	35,6	6
	1988	2,1	1,3	2,0	1,6	1,9	6,3	15,1	1,8	16,6	36,3	6

TABLEAU N° 22 : Répartition de l'effectif de chaque établissement par niveau

(Source : SEREDOC d'après bilans sociaux - Indicateur 119)

Le TABLEAU N° 21 démontre que la répartition de l'effectif de R.V.I. à Blainville-sur-Orne, au cours des trois dernières années, a connu une grande stabilité. La catégorie des cadres peut paraître particulièrement peu représentée dans cet établissement. A cet égard, le TABLEAU N° 22 dresse un inventaire sur trois années de la répartition des effectifs dans l'ensemble des établissements de R.V.I.. Il permet d'établir une comparaison entre Blainville-sur-Orne et Bourg-en-Bresse, les deux unités du groupe spécialisées dans l'assemblage de poids lourds, comparaison dont il ressort que ces deux établissements connaissent des structures de l'emploi relativement semblables et des évolutions également comparables. L'ANNEXE X procède, à titre informatif, à une évolution en pourcentage des effectifs par niveau suivant les établissements.

## 2) Répartition par sexe et âge de l'unité de Blainville-sur-Orne

Peu féminisée, l'unité de Blainville-sur-Orne présente une pyramide des âges particulièrement déséquilibrée. En effet, les catégories d'âges comprises entre 35 et 49 ans rassemblent 69,38 % des effectifs ainsi que le TABLEAU N° 23 le montre. Les raisons de ce déséquilibre doivent être recherchées dans la quasi-absence d'embauches réalisées durant les années 1980 et dans les nombreux départs obtenus dans le cadre des plans sociaux successifs et affectant notamment les plus de cinquante ans. Toutefois, l'année 1988 porte des prémices intéressantes avec l'embauche de personnes âgées de moins de 24 ans. Cet effort d'embauche est d'ailleurs confirmé en 1989 : 75 prévues dont 39 effectuées à la date de rédaction de ce rapport. La majorité des embauches concerne d'ailleurs des ouvriers, mais dont le niveau de formation est élevé.

Concernant l'âge moyen des salariés de Blainville-sur-Orne (41,7 années), l'ANNEXE XI prouve qu'il n'est en rien différent de celui de l'ensemble des salariés du groupe R.V.I. en France. Appliquée au domaine de la formation, cette statistique donne la mesure de certains des problèmes rencontrés dans ce secteur essentiel pour le fonctionnement et les résultats de l'établissement.

## 3) L'origine géographique des salariés de Blainville-sur-Orne (1)

Une analyse de l'origine géographique des salariés de R.V.I. donne à cet établissement une dimension départementale indéniable. En effet, si environ 55 % des salariés de l'établissement habitent Caen et son

(1) - Cette donnée a été communiquée au Comité par le Syndicat C.F.D.T de R.V.I. Blainville-sur-Orne.

EMPLOI	1986		1987		1988	
	H	F	H	F	H	F
<b>-REPARTITION PAR SEXE DE L'EFFECTIF TOTAL AU 31.12</b>						
CADRES	51	1	49	2	47	2
ATAM	921	137	825	127	811	122
OUVRIERS	3 041	260	2 739	234	2 727	234
<b>-REPARTITION PAR AGE DE L'EFFECTIF TOTAL AU 31.12</b>	%		%		%	
Moins de 20 ans	0		0		0,07	
de 20 à 24 ans	0,01		0,12		0,28	
de 25 à 29 ans	2,24		1,18		0,51	
de 30 à 34 ans	15,35		17,33		13,59	
de 35 à 39 ans	26,32		28,12		26,07	
de 40 à 44 ans	20,93		24,60		27,26	
de 45 à 49 ans	16,10		14,69		16,05	
de 50 à 54 ans	16,73		13,83		13,95	
Plus de 55 ans	2,32		0,12		2,21	
<b>-REPARTITION PAR ANCIENNETE DE L'EFFECTIF TOTAL AU 31.12</b>	%		%		%	
Moins de 5 ans	0,10		0,27		0,51	
de 5 à 9 ans	0,29		0,88		0,79	
de 10 à 19 ans	54,97		60,71		56,02	
de 20 à 29 ans	43,33		37,10		40,58	
de 30 à 39 ans	1,20		1,01		2,05	
Plus de 40 ans	0,11		0,02		0,05	

TABLEAU N° 23 : Répartition par sexe, par âge et ancienneté de l'effectif total au 31.12.1986, 1987 et 1988

(Source : Bilan social R.V.I.)

agglomération (notamment Hérouville - Caen et Blainville-sur-Orne), il n'en reste pas moins que 45 % se répartissent approximativement entre les zones suivantes :

- ouest de l'estuaire de l'Orne ≈ 300
- zone de Bayeux ≈ 250

/...

- zones de Villers-Bocage et d'Aunay-sur-Odon  $\approx$  200
- zone de Thury-Harcourt  $\approx$  100
- zone de Falaise  $\approx$  200
- zone de Saint-Pierre-sur-Dives  $\approx$  150
- zone de Troarn  $\approx$  200
- zone est de l'Orne  $\approx$  150.

#### 4) Les rémunérations

Tiré du bilan social 1988, le TABLEAU N° 24 fait le point des rémunérations. A titre informatif, chez Renault, la moyenne des salaires est évaluée à 8 900 F par mois, l'intéressement étant de 4 500 F en moyenne par an et par salarié (1).

REMUNERATION & charges accessoires	1 9 8 6		1 9 8 7		1 9 8 8	
	HOMMES	FEMMES	HOMMES	FEMMES	HOMMES	FEMMES
<u>-REMUNERATION MENSUELLE MOYENNE</u>						
NIVEAU U. I. M. M. I	7 030	6 686	7 395	6 995	7 736	7 246
II	7 635	6 967	8 015	7 382	8 388	7 656
III	9 222	7 901	9 596	8 325	9 923	8 459
IV	10 326	9 387	10 693	9 643	11 060	10 039
V	13 058	ns	13 422	12 872	13 749	13 385
<u>-PART DES PRIMES A PERIODICITE NON MENSUELLE</u>	%	%	%	%	%	%
NIVEAU U. I. M. M. I	7,8	8,2	7,7	8,2	8,	8,5
II	7,4	8,1	7,4	8,0	7,4	8,1
III	6,3	7,4	6,3	7,3	6,4	7,5
IV	5,9	6,5	5,9	6,6	6,	6,6
V	5,0	ns	5,0	5,3	5,1	5,2

TABLEAU N° 24 : Rémunération et charges accessoires

(Source : Bilan social R.V.I.)

(1) - d'après un article paru dans OUEST-FRANCE le 27.09.1989.

5) Le chômage partiel et l'absentéisme à Blainville-sur-Orne

Le bilan social 1988 fournit en matière de chômage partiel de précieuses indications confirmant la forte reprise de l'activité chez R.V.I.. Ainsi, en 1986, comptait-on 319 947 heures de chômage partiel contre 69 680 en 1987 et 0 en 1988.

L'absentéisme à Blainville-sur-Orne n'est en rien différent de celui ayant cours dans l'ensemble des établissements du groupe. La moyenne de R.V.I. est de 3,9 par an en 1988 contre 4,1 à Blainville-sur-Orne. Il faut ajouter que les établissements à forte "tertiarisation", Suresnes, Saint-Priest, Villeneuve-la-Garenne tirent cette moyenne vers le bas comme le TABLEAU N° 25 le montre.

1988	OUVRIERS	A.T.A.M.	CADRES	ENSEMBLE
SIEGE SOCIAL	3,7	2,4	0,8	2,0
ANNONAY	5,4	2,8	0,9	4,8
BLAINVILLE	4,8	2,3	1,1	4,1
BOURG	4,5	1,5	0,3	3,8
BOUTHEON	3,9	1,7	0,4	3,4
LIMOGES	4,4	1,8	0,3	3,7
PONTS St Priest	5,2	1,8	0,6	4,5
S.E.A.P. St Priest	6,4	4,7	0,8	5,8
VENISSIEUX	5,4	2,6	1,2	4,3
D.E.R. St Priest	3,7	2,4	0,9	2,5
VILLIERS St FREDERIC	4,6	3,4	0,8	3,5
FEUILLAT	5,0	3,3	0,3	4,5
VILLENEUVE LA G.	2,4	0,8		1,9
COMMERCIAL St Priest	3,0	2,9	1,6	2,7
SURESNES	1,0	2,9	1,4	2,3
AUTRES ETABL.	4,0	2,8	1,5	2,4
TOTAL	4,9	2,5	1,2	3,9

TABLEAU N° 25 : Pourcentage d'absentéisme par établissement

(Source : Bilan social R.V.I.)

/...

On peut donc considérer que l'établissement de Blainville-sur-Orne se situe à un meilleur niveau que d'autres unités similaires du groupe.

### **c) La formation au sein de l'établissement**

La lecture attentive du bilan social de l'établissement pour 1988 permet d'appréhender l'effort de formation réalisé par R.V.I. à Blainville-sur-Orne.

Ainsi, en 1988, 2 121 personnes ont participé à des stages de formation, soit 53,8 % du personnel total contre 42,6 % en 1987 et 35,9 % en 1986. Exprimée en heures par salarié, la formation s'est élevée en 1988 à :

- 26,2 heures pour les ouvriers spécialisés et employés non qualifiés,
- 35,3 heures pour les ouvriers et employés qualifiés,
- 46,8 heures pour les techniciens et agents de maîtrise,
- 60,7 heures pour les cadres.

La formation est essentiellement dispensée par les structures du groupe. Le nombre d'heures assurées par des organismes extérieurs est faible (moins de 1 % du total). Ceci s'explique par le fait que l'établissement de R.V.I. dispense une formation à ses salariés en fonction des besoins et des objectifs de l'unité. Ainsi, le nombre d'heures et de personnes concernées peut varier d'une année sur l'autre en fonction de l'activité et des objectifs que s'assigne l'établissement.

Par ailleurs, il est difficile de faire des comparaisons entre établissements de R.V.I. en raison de leurs vocations et de la structure de leur personnel. Ainsi, la présence importante de cadres dans les établissements de Saint-Priest (Direction des Etudes et Recherches), de Suresnes et dans la Direction commerciale (respectivement 15,1 %, 16,6 %, 36,3 % des effectifs de ces unités), gonfle par exemple le nombre d'heures consacrées à la formation et rejaillit sur l'ensemble du groupe. A cet égard, le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation continue s'élève à 2,49 % à Blainville-sur-Orne contre 3,25 % en 1988 pour R.V.I. globalement.

Il faut aussi préciser qu'un processus d'évaluation globale annuel du personnel est progressivement mis en oeuvre à Blainville-sur-Orne. Ainsi, en 1986, 13,0 % du personnel avait fait l'objet de cette évaluation, 31,0 % en 1987, 85,0 % en 1988 et probablement près de la totalité en 1989. Ce processus permet d'évaluer les besoins en formation de chacun par rapport aux objectifs et aux missions qu'il doit remplir dans sa fonction.

/...

	1986		1987		1988	
<u>-POURCENTAGE DE LA MASSE SALARIALE CONSACREE A LA FORMATION CONTINUE</u>	%		%		%	
	2,1		2,47		2,49	
<u>-MONTANT CONSACRE A LA FORMATION CONTINUE</u>	9 002 156 F.		10 517 562 F.		10 657 819 F.	
<u>-NOMBRE DE PERSONNES AYANT PARTICIPE AUX DIFFERENTS STAGES DE FORMATION</u>	HOMMES	FEMMES	HOMMES	FEMMES	HOMMES	FEMMES
CADRES	23	1	40	2	38	2
ATAM	547	43	605	67	596	71
OUV. & EMPL. QUALIFIES	659	23	705	31	981	102
MANOEUV. OS & EMPL. NON QUAL.	262	27	203	41	274	57
<b>TOTAL</b>	<b>1 491</b>	<b>94</b>	<b>1 553</b>	<b>141</b>	<b>1 889</b>	<b>232</b>
<u>-NOMBRE D'HEURES PASSEES EN FORMATION PAR LE PERSONNEL DE L'ETABLISSEMENT</u>	REMUNERE	NON REMUNERE	REMUNERE	NON REMUNERE	REMUNERE	NON REMUNERE
CADRES	1 135	180	1 761	225	2 201	225
ATAM	28 206	100	33 105	255	30 772	366
OUV. & EMPL. QUALIFIES	41 451	1 112	28 573	75	38 300	-
MANOEUV. OS & EMPL. NON QUAL.	11 614	0	10 872	-	8 688	-
<b>TOTAL</b>	<b>82 406</b>	<b>1 392</b>	<b>74 311</b>	<b>555</b>	<b>79 961</b>	<b>591</b>

TABLEAU N° 26 : La formation dans l'établissement de Blainville-sur-Orne

(Source : Bilan social 1988 de l'établissement)

Concernant les salariés de R.V.I. dont le potentiel s'avérerait difficile à mettre en oeuvre, un programme adapté, d'une durée de deux cents heures, sera mis en oeuvre afin de leur permettre d'accompagner la progression technologique de l'établissement. Ce type de formation qualifié de "Programme d'Enrichissement Instrumental" avait déjà été développé dans l'entreprise Moulinex.

Enfin, la Direction de l'établissement de Blainville-sur-Orne compte développer, dans les années à venir, son effort de formation en faveur des ouvriers.

TROISIEME PARTIE

L'AVENIR de l'ETABLISSEMENT R.V.I.

de BLAINVILLE-sur-ORNE



Cette dernière sous-partie du rapport répond directement à la saisine adressée au Comité par le Conseil Régional. Cette saisine avait été suscitée, faut-il le rappeler, par la démarche entreprise par le syndicat C.G.T. de l'établissement le 30 juin 1989 auprès du Conseil Régional, en attirant notamment l'attention de l'Assemblée Régionale sur l'avenir de l'atelier mécanique de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne. D'autres préoccupations, pour la plupart d'ordre conjoncturel, se sont ajoutées depuis à cette première interrogation et ont d'ailleurs été évoquées précédemment.

Mais l'avenir de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne ne dépend pas seulement de l'issue réservée à ces problèmes. L'avenir de l'unité bas-normande est tout d'abord tributaire de la place que peut occuper Blainville-sur-Orne au sein du groupe R.V.I.. Ensuite, il faut également prendre en compte l'éventualité d'une alliance de R.V.I. avec un autre constructeur probablement européen. Enfin, entre en ligne de compte dans l'avenir de l'établissement tout un ensemble de données relatives au maintien de la conjoncture économique actuelle et à l'impact de certaines décisions de nature internationale, européenne ou nationale.

Sur l'ensemble de ces éléments, dont chacun séparément peut jouer un rôle, le Comité tentera dans cette partie d'apporter des éléments de réflexion.

#### **A/ - La PLACE à VENIR de l'ETABLISSEMENT de BLAINVILLE-sur-ORNE dans le GROUPE R.V.I.**

Le groupe R.V.I., comme cela a déjà été indiqué, est, en 1988, le deuxième producteur mondial de poids lourds de plus de quinze tonnes. Il s'agit donc d'un groupe aux ambitions internationales, mais cependant très axé sur le marché européen et notamment français. En effet, plus de la moitié de la production et du chiffre d'affaires est réalisée en France.

Pour conserver son rang et si possible progresser -l'objectif de 14 % du marché européen a été fixé- R.V.I. entend organiser au mieux ses productions et ses unités de production. Pour ce faire, deux choix essentiels ont été mis en oeuvre : d'une part, recourir le plus possible aux flux tendus ce qui revient à chercher à limiter les stocks (et les délais) et, d'autre part, mettre en application la maxime "un site par technologie, une technologie par site".

Au sein de cette stratégie, quelle place peut occuper l'établissement de Blainville-sur-Orne ? Telle est la question qu'il est nécessaire de poser pour apprécier l'avenir de la plus grande unité industrielle bas-normande.

Dans cette conception très "verticale" de la production, l'établissement de Blainville-sur-Orne présente un profil très original pour ne pas dire atypique. Face à des établissements très spécialisés (Bourg-en-Bresse, Bouthéon, Annonay...), Blainville-sur-Orne dispose d'un éventail d'activités et de fabrications particulièrement large.

Ainsi, dans le domaine du poids lourd, l'unité bas-normande assure l'assemblage de véhicules destinés à trois secteurs ou marchés très différents : marché militaire avec le T.R.M. 2 000, le T.R.M. 10 000 et le V.T.L., marché civil américain avec les "midliners" et marché civil français avec la gamme haute standard "G". Cet éventail d'assemblage représente un avantage important pour l'établissement de Blainville-sur-Orne car il permet de procéder en tant que de besoin à des modulations permanentes et surtout il évite en cas de baisse significative d'un marché d'en subir les contrecoups immédiats et sévères. Enfin, cette variété est le signe d'un savoir-faire incontestable.

Blainville-sur-Orne dispose ensuite d'un atelier de mécanique qui emploie environ 700 personnes. Autrefois spécialisé dans la fabrication d'organes pour poids lourds (notamment de boîtes de vitesses), cet atelier ne consacre plus que 45 % de son activité à ce secteur, et encore s'agit-il presque exclusivement d'une production de pièces et non d'organes. Le montage de boîtes de vitesses pour poids lourds est d'ailleurs confié presque exclusivement à Bouthéon. Désormais et d'une manière croissante, cet atelier s'oriente vers la fabrication de boîtes de vitesses pour petits utilitaires et véhicules de tourisme. Cette orientation, souvent regrettée si ce n'est contestée par les partenaires sociaux, a permis à Blainville-sur-Orne de conserver une activité dans le domaine mécanique qui sans cela aurait peut-être disparu. Par ailleurs, cette activité dispose d'un niveau de commandes que l'on peut qualifier de satisfaisant puisque certaines boîtes de vitesses pourront être fabriquées jusqu'en 1993 et 1995. Globalement, cette activité va certainement se maintenir, voire même s'accroître si certains projets de fabrication se concrétisent (notamment avec Chrysler). Un dernier argument doit être développé, car il plaide en faveur d'une poursuite et même d'un développement de la fabrication de boîtes de vitesses pour véhicules légers ; il s'agit de la localisation de Blainville-sur-Orne. Si vis-à-vis de l'industrie du poids lourd, Blainville-sur-Orne se trouve excentré, il n'en est pas de même vis-à-vis de l'activité automobile avec l'implantation de nombreuses unités Renault le long de la vallée de la Seine et en région parisienne.

Enfin, l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne dispose d'une activité "composants", particulièrement spécialisée dans la fabrication de faisceaux électriques pour poids lourds.

Ainsi, dans un groupe industriel où la grande majorité des établissements connaît une spécialisation croissante, Blainville-sur-Orne bénéficie d'une double originalité :

- variété des activités (assemblage, mécanique, composants),

/...

- et vocation double (fabrication pour le poids lourd et l'automobile).

L'établissement de Blainville-sur-Orne dispose donc d'une "pluri-activité" qui le protège des retournements de la conjoncture particulièrement subits dans ce secteur. Il peut également bénéficier d'un développement éventuel de la sous-traitance en direction de la construction automobile.

Le deuxième avantage de Blainville-sur-Orne au sein du groupe R.V.I. n'est pas le moins surprenant. Blainville-sur-Orne est un établissement dont le climat social s'est beaucoup amélioré ces dernières années ; en effet, un absentéisme inférieur à la moyenne du groupe, le caractère limité et peu fréquent des conflits sociaux, une productivité et une qualité de fabrication en hausse contribuent à donner à Blainville-sur-Orne une image qui, pour ne pas être parfaite, n'en est pas moins de qualité. Or, au sein d'un groupe comme R.V.I. une telle réputation est à maintenir, car elle pèse dans les choix stratégiques, dans l'attribution de commandes et dans le maintien d'activités. Cet ensemble de facteurs favorables est un argument en faveur du développement à Blainville-sur-Orne de nouvelles fabrications dans le cadre d'une diversification accrue des activités de R.V.I.. Si l'image de l'unité bas-normande de R.V.I. avait été si mauvaise, lui aurait-on confié la fabrication de faisceaux électriques voici quelques années ?

Pour autant, l'opinion du Comité est que ce climat peut toujours être bonifié, notamment en améliorant la communication au sein de l'entreprise.

En conclusion, malgré sa localisation excentrée, l'établissement de Blainville-sur-Orne peut continuer d'occuper une place originale dans le dispositif du groupe R.V.I..

## **B/ - La STRATEGIE d'ALLIANCE du GROUPE R.V.I.**

La rumeur d'un accord, d'une alliance, voire d'une fusion avec Volvo hante la presse économique. A l'origine de cette supputation, un article paru le 24 août 1989 dans le mensuel l'Usine Nouvelle et intitulé "Volvo veut doubler Mercedes", article dans lequel l'éventualité d'une alliance au sens large avec R.V.I. est examinée. L'esprit de cet article a été en quelque sorte confirmé par la déclaration faite par l'ex-P.D.G. de R.V.I., M. Ph. GRAS, et reprise dans les Echos du 13 septembre 1989 : "Je regrette de ne pouvoir annoncer aujourd'hui un accord avec tel ou tel constructeur.... Une telle stratégie d'alliance est incontournable même pour le numéro un, Mercedes".

/...

Cette stratégie et cette recherche d'alliance ne sont donc pas démenties. D'ailleurs, c'est une politique que R.V.I. pratique depuis longue date puisque ce groupe avait pris des participations et conclu des accords avec Mack Trucks Inco. en 1979 et avec P.S.A. en 1981 et 1983 pour étendre son champ d'intervention en Grande-Bretagne et en Espagne.

De surcroît, il semble, à l'heure actuelle, que la recherche d'alliances obéisse à une logique industrielle incontestable. En effet, comme dans l'automobile, les coûts de recherche et de développement, la course à la qualité, à la flexibilité de l'outil industriel et à la productivité, les exigences en matière d'après-vente poussent à la concentration et à la mondialisation des activités. Certains experts considèrent que sur l'actuelle dizaine de constructeurs indépendants européens, il en disparaîtra à terme la moitié !

D'ailleurs, certains constructeurs, conscients de leur trop modeste présence en Europe, General Motors (Bedford) et Ford, en ont tiré les conclusions dès 1986, le premier en se retirant du marché, le second en s'alliant avec Iveco. Daf de son côté a racheté, en avril 1987, les britanniques Leyland Trucks et Freight Rover.

Les constructeurs européens se sont aussi implantés aux Etats-Unis. Comme R.V.I., Mercedes-Benz a pris le contrôle de Freightliner et Volvo celui de White-G.M.C.. Ainsi, les constructeurs européens contrôlent 60 % du marché mondial des plus de quinze tonnes.

Deux autres raisons peuvent aussi être avancées. D'une part, l'ensemble des constructeurs souhaite renforcer ses positions avant un inévitable retour à la baisse du marché. D'autre part, la menace d'une implantation à moyen terme des constructeurs japonais en Europe peut inciter des constructeurs européens à se renforcer également. Jusqu'à présent, ces derniers se sont montrés particulièrement discrets dans le domaine du poids lourd. En grande partie, parce que les disparités des législations européennes ne leur permettaient pas de choisir tel ou tel pays comme base sérieuse d'attaque. Mais progressivement ces barrières tombent et on peut penser qu'en 1993 rien ne les empêchera de s'offrir des têtes de pont comme ils l'ont fait dans le secteur automobile (1).

(1) - Le premier nippon, Hino-Toyota, n'est qu'au septième rang mondial dans la catégorie la plus lucrative, celle des plus de quinze tonnes (50 % des immatriculations en Europe). Essentiellement centré sur l'Asie et les pays en voie de développement, il ne s'octroie que 0,1 % du marché européen. Mais les constructeurs japonais n'en resteront pas là. D'Espagne et de Grande-Bretagne, où ils fabriquent des utilitaires légers (Nissan, Isuzu, Suzuki), ils préparent leur offensive. Iveco, en particulier, redoute que les accords de distribution au Japon de Mercedes-Benz avec Mitsubishi ou Volvo avec Isuzu ne débouchent sur une dangereuse réciprocité.

Renault pourrait être intéressé par une alliance avec Volvo ou un autre constructeur, car sa situation, même en nette amélioration, ne lui permet pas d'aborder les prochaines années, probablement décisives, avec suffisamment de sérénité. En effet, R.V.I. souffre notamment de trois handicaps qui affectent son avenir :

- R.V.I. souffre tout d'abord d'une trop grande concentration sur deux marchés : la France et l'Espagne ;
- R.V.I. éprouve sur le marché américain des difficultés épisodiques, mais non négligeables cependant. Ainsi, après une année 1988 bénéficiaire, Mack a enregistré, au premier semestre 1989, une perte de 120 millions de francs (contre 95 millions de bénéfices pour la période équivalente en 1988). R.V.I. sera, dans l'immédiat, dans l'obligation de remplir son rôle d'actionnaire et donc de compenser pour partie ce déficit ;
- R.V.I. connaît une situation financière en nette amélioration et fait des bénéfices. Cependant, ses principaux concurrents ne sont pas dans l'obligation, eux, d'éponger chaque année une partie du déficit accumulé les années précédentes.

En définitive, il semble probable qu'un accord, une alliance ou une fusion puisse intervenir dans le moyen terme. Cette perspective inquiète réellement les partenaires sociaux de l'établissement R.V.I. de Blainville-sur-Orne. Ils se souviennent particulièrement de la fusion entre Saviem et Berliet et de l'importante diminution consécutive des effectifs. En outre, souligne la C.F.D.T., l'hypothèse d'une alliance avec Volvo (ou avec un autre constructeur) pose le problème de la coexistence de gammes identiques ou semblables chez les deux constructeurs une fois leur union consommée.

Dans ces suppositions apparaissent en filigrane des craintes pour l'existence même du site de Blainville-sur-Orne, mais il serait par trop hasardeux de faire en la matière des pronostics d'autant que le processus généralisé d'alliances peut se déclencher très rapidement dès lors qu'un constructeur européen annoncera la conclusion d'un accord avec un autre.

A la limite, en supposant que R.V.I. fusionne ou s'allie avec un autre grand groupe, l'argument de la localisation excentrée de l'établissement de Blainville-sur-Orne deviendrait probablement caduc et l'identité de l'unité de Blainville-sur-Orne n'en serait que renforcée.

## C/ - L'EVOLUTION de la CONJONCTURE INTERNATIONALE

L'évolution de la conjoncture internationale reste un facteur que le groupe R.V.I. peut anticiper, accompagner ou subir, mais en aucune manière, il ne peut agir sur ce contexte. Il en va ainsi du caractère favorable ou non de la situation économique, des décisions de nature politique ou technique prises par la Communauté Economique Européenne ou par l'Etat français.

### a) Les fluctuations de la situation économique

Il va de soi que le maintien ou la croissance de l'activité des établissements du groupe R.V.I. est tributaire de la tenue du marché des poids lourds, tenue elle-même conditionnée par la situation économique internationale. Il n'est pas inutile de le préciser. Dans une économie développée, l'activité de transport est éminemment liée à l'activité économique en général. Cet axiome explique la crise qu'a connue ce secteur voici quelques années, sa cause étant la régression généralisée qui a frappé l'occident depuis 1973. Aujourd'hui, il semble qu'une certaine prospérité s'installe. Et qu'ils soient terrestres, aériens ou maritimes, tous les modes de transports trouvent aujourd'hui des perspectives de développement attrayantes.

Le Comité Economique et Social ne se propose pas de faire en la matière de la prospective d'autant que certains exemples relativement récents montrent le caractère pour le moins aléatoire d'un tel exercice. Ainsi, le Conseil Economique et Social dans son rapport du 17 août 1984 sur "l'avenir de l'industrie du poids lourd en France" concluait que toutes les prévisions s'accordaient sur le fait que "le marché international ne connaîtra pas de développement et que le marché national suivra la même tendance". La reprise amorcée en 1986 et concrétisée depuis n'avait donc pas été envisagée !

Toutefois, il reste possible de citer les prévisions de base sur lesquelles s'appuient un certain nombre d'organismes et notamment l'Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.) dépendant du Ministère de l'Equipement, du Logement, des Transports et de la Mer. Ainsi, cet organisme, dans le cadre d'une étude récente sur la circulation poids lourd à l'horizon 2010 (1) s'appuyait sur des scénarios de croissance économique (en termes de Produit Intérieur Brut) basés sur une progression de 2,1 % par an de 1986 à 1992 et de 2,5 % de 1992 à 2010 au plan international.

(1) - La circulation poids lourd - Analyse statistique et prévisions à l'horizon 2010 (O.E.S.T. - avril 1989).

Les prévisions à long terme du potentiel transportable estiment qu'une croissance économique même lente générerait des trafics en augmentation de 0,7 à 2,3 % par an, alors qu'au cours des quinze dernières années, elle n'engendrait aucune croissance du potentiel.

Au plan interne, le Conseil National des Transports retient dans ses prévisions de trafic, à l'horizon 1992, une diminution des acheminements ferroviaires et une croissance des trafics routiers de 3,6 % par an.

A priori, il semble donc que les prévisions actuelles fassent preuve d'un certain optimisme pour les années à venir, notamment en ce qui concerne les transports routiers, ce qui devrait avoir des conséquences positives pour le marché des poids lourds.

#### **b) L'ouverture du marché unique européen**

L'entrée en vigueur progressive du grand marché européen doit être considérée du point de vue de la croissance des échanges commerciaux comme un facteur positif. Comme la majorité des transports s'effectue par voie routière, il est très probable que l'ouverture des frontières au sein de la Communauté Economique Européenne favorisera l'expansion des transporteurs routiers et par conséquent des constructeurs de poids lourds.

De plus, la Communauté Economique Européenne va être amenée à prendre un certain nombre de décisions ou de directives en matière de transports dont certaines auront des conséquences sur la tenue du marché du poids lourd et sur sa répartition entre constructeurs (1).

Ainsi, l'instauration probable du cabotage routier dans tous les pays de la Communauté permettra aux transporteurs routiers d'opérer sans contrainte dans n'importe lequel des pays européens. La position de centre de transit de la France présente un danger pour les transporteurs français qui risquent de se voir privés d'une part non négligeable de leur activité. En revanche, la possibilité donnée aux transporteurs étrangers de recharger des transports intérieurs redonnera une meilleure chance aux transporteurs français en transport international et donc de plus grandes possibilités de faire du cabotage à l'étranger (Cf. ANNEXE XII).

(1) - Les travaux de la C.E.E. sur l'harmonisation des normes techniques des véhicules progressent lentement. En juin 1989, la longueur maximale des véhicules semi-remorques a été fixée à 16,50 mètres. Mais de nombreuses directives, actuellement à l'étude, devraient déboucher sur le tonnage maximal (40 tonnes actuellement), les normes anti-pollution, les règles sociales, le cabotage, etc....

En termes de marché du poids lourd, le danger pour R.V.I. est de voir les grandes flottes de transport belges, hollandaises ou allemandes prendre des parts de marché aux transporteurs français. Cette prééminence se traduirait, d'une part, par un rétrécissement du marché français du poids lourd et, d'autre part, par l'impossibilité pour R.V.I. de profiter de l'expansion des marchés étrangers déjà dominés par les constructeurs étrangers. A cet égard, il faut rappeler que R.V.I. occupe 0,9 % du marché allemand, 8,0 % du marché belge et 2,6 % du marché hollandais.

Toujours dans le cadre européen, mais à beaucoup plus long terme, on peut imaginer l'instauration progressive d'une sorte de division du travail répartissant certaines productions dans des pays déterminés. Bien qu'il s'agisse de suppositions très aléatoires, il faut rappeler que cette répartition des activités existe déjà dans certains domaines stratégiques : aviation, industrie spatiale. A terme, des activités industrielles plus banales peuvent faire l'objet d'un tel partage.

Ainsi, la plupart des prévisions et des données économiques et politiques (notamment celles ayant trait à la Communauté) laisse supposer que la situation économique actuellement favorable peut se prolonger. L'accélération des échanges commerciaux, la connexion des grands axes routiers et autoroutiers, la grande faculté d'adaptation du transport routier, tout cela joue en faveur d'une poursuite ou, à tout le moins, d'un maintien du marché du poids lourd. Chaque année, si la production mondiale s'accroît d'un point, les échanges progressent de 1,5 point et ceux effectués par la route de 2 points.

Vis-à-vis de R.V.I., cet optimisme doit être mesuré, car même au sein d'une économie mondiale ou européenne en expansion, le marché du poids lourd peut connaître des variations, voire des vicissitudes d'un pays à l'autre, comme c'est actuellement le cas aux Etats-Unis. A cet égard, le fait que R.V.I. ne soit présent d'une manière significative que sur deux marchés (France et Espagne) présente deux inconvénients face à la conjoncture : d'abord, celui d'être à la merci d'un retournement de tendance sur l'un de ces deux marchés ; et, d'autre part, de ne pas être en mesure de profiter suffisamment de la croissance des autres marchés sur lesquels il est peu ou mal représenté.

### **c) Les décisions nationales**

Outre les aspects internationaux ou communautaires, un certain nombre de décisions prises à l'échelon français peuvent avoir des répercussions non négligeables sur l'activité du groupe R.V.I. dont la branche française représente plus de 50 % de l'activité.

/...

Les exemples de décisions ayant des répercussions ne manquent pas. Ainsi, la décision récente de réduire les crédits inscrits dans la Loi de programmation militaire a eu des répercussions sur le niveau d'activité du centre d'assemblage de véhicules de Blainville-sur-Orne. Ainsi, la production des T.R.M. 2000 est-elle passée de 7 véhicules par jour à 4,5. Au total, ce sont environ 500 véhicules de ce type qui ne seront pas fabriqués en 1989 à Blainville-sur-Orne.

Il faut aussi rappeler l'importance que peuvent avoir les choix en matière de réseau de transport ou de grands chantiers. La modernisation profonde de nos axes de communication routiers et autoroutiers actuellement entreprise est, à ce titre, très importante : d'une part, elle favorise la vente de véhicules de chantiers et, d'autre part, elle favorise le développement du transport routier, lui-même élément déterminant pour le niveau du marché du poids lourd.

De cette façon, la poursuite de cette politique globale d'amélioration des communications doit être considérée comme un facteur favorable au marché du poids lourd en France.