



Quel avenir pour l'établissement de Blainville ?

Ces dernières semaines, plusieurs informations concordantes venant de sources à Lyon et Blainville sur Orne ont amené les élus **Sud Solidaires** à se questionner sur l'avenir du site de Blainville.

Tout a commencé en réunion du comité social et économique central à Lyon où il a été présenté la future gamme HD, dont les cabines seront fabriquées à Blainville. Cependant, un élément de taille est venu dans les discussions pour lequel les cabines MHD (Véhicules Renault D-Wide et Volvo FE) seraient intégrées dans la future gamme HD.

Les élus **Sud Solidaires** se sont tout de suite interrogés sur les conséquences sur nos lignes de fabrication pour chacun des sites de Blainville sur Orne et Bourg en Bresse. Par conséquent, nous avons questionné plusieurs personnes sur des postes stratégiques de l'entreprise.

Une direction qui ne veut pas communiquer !!!

Les élus **Sud Solidaires** ont demandé à rencontrer le directeur du site de Blainville pour partager sur ses inquiétudes avec tous les éléments qu'ils avaient en leurs possessions. La direction a décliné notre demande de rencontre en nous répondant qu'elle n'avait rien à nous partager sur ce sujet.

Pour **Sud Solidaires**, ce n'est pas bon signe, car nous n'avons jamais eu cette réaction avec n'importe lequel des directeurs que nous avons eu auparavant. Le fait de ne pas vouloir discuter d'un sujet aussi important en rompant totalement le dialogue social est un indicateur à ne pas négliger.

La direction du site de Blainville ne souhaite pas que nous communiquions aux salariés sur ce sujet, mais **Sud Solidaires** tient à rester transparent avec les salariés. La communication sans langue de bois fait partie de la philosophie même de notre syndicat. Donc, nous communiquons !!!



Quels impacts possibles sur le site de Blainville sur Orne ?

Secteur tôlerie :

Plusieurs sources nous ont certifié que des cabines MHD fabriquées sur la ligne Tôlerie Medium Duty de Blainville seraient fabriquées en 2028 sur la nouvelle ligne Tôlerie Heavy Duty. Cela implique après vérification dans les systèmes de programmation que ça représenterait 30% de la production de la tôlerie Medium Duty. Autant dire que ce n'est pas une petite baisse, mais une mise en difficulté réelle sur cette ligne de fabrication.

Nous savons aussi qu'aucune des cabines prototypes Renault et Volvo ne seront fabriquées à Blainville, mais à UMEA (Suède). Cette information nous indique donc qu'il sera possible de fabriquer nos cabines Renault Trucks à UMEA.

Secteur Garnissage :

Alors, qu'elle impact sur la ligne garnissage Médium Duty ? Si les cabines MHD sont fabriquées sur la ligne garnissage HD, pour **Sud Solidaires**, il en découlera systématiquement une perte de 30% de production sur la ligne Médium Duty.

À ce jour, nous savons que la ligne garnissage HD sera agrandie, mais pas pour augmenter sa production. Donc, s'il doit y avoir 30% de production en plus sur la ligne HD, pourquoi le projet d'extension de la ligne Heavy Duty n'est pas prévu pour augmenter la production MHD.

Secteur Montage :

Sur le secteur montage, nous avons eu l'information que les 30% de MHD retirés sur la gamme MD ne seraient plus montés à Blainville. Il y aurait donc une baisse de 30% aussi sur le secteur montage. Si c'est le cas, la rentabilité de cette ligne et les objectifs de l'EMD BU seraient probablement compromis au vu des données économiques qui nous sont redescendues.

DAF, une tentative de sortir du partenariat avec Renault Trucks :

Là encore, une information stratégique nous a questionné en comité social et économique central où on nous a informé que DAF a recherché un autre partenaire que Renault Trucks. Fort heureusement, il semblerait que DAF soit revenu vers Renault Trucks. La raison de rechercher un autre partenaire serait que la cabine Renault Trucks ne serait plus aux normes en 2032.

Là encore, aucune information va dans le sens de développer une nouvelle cabine pour pallier à ce problème de norme où Renault Trucks devra être conforme pour continuer à vendre les cabines MD. Pour **Sud Solidaires** affaire à suivre....

Des incohérences qui nous interrogent ?

Lors du dernier « séminaire », la présentation de la nouvelle ligne tôlerie Heavy Duty a été faite et il a été informé aux salariés que celle-ci aurait **une production totale maxi de 150 cabines sur trois postes**, soit 50 cabines par poste. Aussi, nous savons que dans ce programme de 150 cabines y sont intégrés les MHD.

Cependant, il y a là un problème de taille quand on refait les calculs. Si nous prenons la production moyenne actuelle de la tôlerie HD en y intégrant les 30% de MHD de la tôlerie MD, on se retrouve à 190 cabines. Alors, comment passer 190 cabines sur une ligne prévue à 150 cabines ?

Sud Solidaires a essayé de comprendre, mais personne n'a réussi à donner une réponse à nos interrogations, d'où notre besoin de rencontrer la direction qui a malheureusement décliné notre demande de rencontre.

Une partie de la production de Blainville serait-elle prévue dans un autre pays ? Nous savons que c'est une éventualité, étant donné que cette nouvelle cabine sera commune aux deux marques. Il est donc très facile de basculer une partie de production d'un pays à l'autre.

Un nouveau partenaire ???

Une solution qui pourrait garantir un bon maintien de production sur la gamme Medium Duty serait l'arrivée d'un nouveau partenaire pour combler le trou des 30% manquant à partir de 2028. Cependant, aucune piste dans ce sens n'est à la connaissance de **Sud Solidaires** à aujourd'hui.

Et si c'était l'inverse ?

En effet, il ne faut pas oublier que si nous n'avons plus assez de production sur les lignes Medium Duty, nous ne serons certainement plus rentables pour le groupe et cette gamme pourrait être fabriquée par une autre marque. Rappelons-nous des visites d'ISUZU sur le site. N'oublions pas qu'ISUZU fabrique désormais les camions UD Trucks.

Pour **Sud Solidaires**, il ne faut surtout pas oublier que le partenariat peut être dans les deux sens, donc pas forcément avec une fabrication sur le site de Blainville sur orne.

Forte rentabilité du groupe Volvo mais toujours vers la casse sociale :

Pour **Sud Solidaires** ne soyons pas naïfs, le groupe n'a jamais cessé de casser les emplois. C'est la dernière RCC (rupture conventionnelle collective) pour le site de Lyon. C'est la fermeture de l'usine de Bus en Pologne à Wroclaw (1600 emplois) au 1^{er} trimestre 2024. C'est la fermeture de l'usine Nova Bus aux USA à Plattsburgh d'ici 2025. C'est la vente d'Arquus (ex RT défense) à une société belge et les conséquences sur l'emploi à Lyon et tout cela avec une rentabilité record ces dernières années tout en méprisant ceux qui font la richesse de cette entreprise.

***Monsieur le directeur, à quand notre rencontre
pour en parler ?***

