



Le 22 mai 2013

## **L'USINE DE DOUAI SE TRANSFORME POUR CONSTRUIRE SON AVENIR**

L'usine Georges Besse de Douai (France) se transforme pour accueillir l'arrivée des successeurs d'Espace, Laguna, Scénic à partir de 2014 sur la base d'un investissement industriel annoncé de 420 millions d'euros.

- L'usine sera capable à partir de 2014 de produire 5 caisses sur un seul flux dans les meilleures conditions de performance.
- Il s'agit pour l'usine d'un challenge industriel, qui permet de mettre en place de nouvelles technologies et également de moderniser les outils existants. C'est aussi un challenge humain qui repose sur plus de 35 ans de savoir-faire et une montée des compétences.

### **Une usine en mutation qui construit son avenir**

La performance des usines est un élément clé pour la réussite du plan stratégique du Groupe Renault. Dans le cadre de ce plan, Renault fait évoluer son outil industriel et a ainsi annoncé pour l'usine de Douai un investissement de 420 millions d'euros pour produire 5 caisses sur un seul flux dans les meilleures conditions de performance.

La production des successeurs d'Espace, Laguna (Estate & Berline) et Scénic (court et long) qui démarrera à partir de 2014 représente pour l'usine un challenge industriel. Pour Thierry Bolloré, directeur des fabrications et de la logistique du Groupe Renault, « il s'agit d'une part de préparer l'usine à s'ouvrir à un nouveau segment, celui des véhicules haut de gamme et d'autre part de mettre l'usine en condition de gérer une diversité jamais atteinte. Cela permettra à l'usine d'être moins dépendante des fluctuations du marché et donc d'être plus performante ».

### **Renault Belgique Luxembourg - Direction de la Communication**

Avenue Mozart 20, 1620 Drogenbos

Tel.: + 32 (0)2 334 78 51 – Fax: + 32 (0)2 334 76 18

Site : [www.renault.be](http://www.renault.be) et [www.media.renault.be](http://www.media.renault.be)

L'usine de Douai se prépare également à passer à la « norme » monoflux, c'est-à-dire à produire sur une seule ligne. Le monoflux est un choix stratégique qui devient un standard commun à toutes les usines d'Europe occidentale du groupe Renault (France, Espagne, Slovénie). Il permet une meilleure adaptation aux fluctuations de la demande, une plus grande capacité de réaction tout en exigeant une plus grande flexibilité et une meilleure gestion de la diversité. De ce fait, le capacitaire de l'usine de Douai est réduit pour s'adapter à la baisse structurelle du marché mais la production réelle envisagée est supérieure à celle d'aujourd'hui.

Cette gestion de la diversité de véhicules de segments de gamme différents est rendue possible par un travail amont de l'ingénierie qui conçoit les véhicules avec certains éléments d'architecture standardisés pour une même famille de véhicules Renault et Nissan. Une nouvelle approche de l'ingénierie qui va concerner de plus en plus de véhicules de la gamme. Et se traduit d'un point de vue industriel par de la commonalité dans le séquençement des opérations de montage.

### **Un challenge industriel et humain**

Les travaux d'adaptation de l'outil industriel pour l'arrivée de ces 5 caisses ont commencé à l'été 2011. Une grosse partie des travaux actuellement en cours porte sur l'introduction de nouvelles technologies à l'emboutissage (Douai possède l'un des plus gros centres d'emboutissage du Groupe Renault) :

- Emboutissage à chaud, une première dans le Groupe Renault. Cette technologie permet un gain en terme de masse puisque l'épaisseur de la tôle est plus faible (et donc un gain en émission de CO<sub>2</sub>) ; un gain en terme de sécurité, puisque cette technologie donne au matériau les caractéristiques mécaniques très élevées de l'acier trempé (résistance et élasticité).

Procédé : on chauffe une tôle à 900°C (dans un four de 30 m de long). La tôle est mise en forme sous presse alors qu'elle est encore chaude ; la tôle est refroidie sous presse (dans le même outil) à 100°C/200°C en moins de 10 secondes. Les découpes sont faites au laser.
--

- Elargissement du pôle plastique : avec 2 nouvelles presses et une nouvelle ligne de montage, Douai va produire plus au sein de ce pôle, dont une partie importante sera exportée vers d'autres usines du Groupe Renault.
- Emboutissage aluminium : il s'agit d'une nouvelle technologie à l'usine de Douai, qui permettra un gain en poids et donc en émission de CO<sub>2</sub>.

D'autres travaux importants portent sur la modernisation d'outils existants tels que :

- La mise au gabarit de certains outils et installations notamment en peinture,
  - La transformation et la modernisation d'outils, apportant plus de flexibilité et permettant de gérer plus de diversité produit.
- En tôlerie, un nouveau ferrage a été mis en place pour gérer une plus grande diversité.
  - Au montage, le passage à un seul flux est organisé en un grand U avec la logistique à proximité. On passe alors à un montage en « full kitting » : la logistique prépare en amont les kits de pièces qui sont mis à disposition en bord de ligne pour être monté directement. Cela permet un gain d'ergonomie et de qualité.
  - Libération des bords de ligne pour un cadre de travail plus aéré et de meilleures conditions de sécurité.
  - Mise en place programmée d'une Sellerie à Hauteur Variable (SHV) pour un confort de travail supérieur sur le plan ergonomique.

Ce challenge industriel s'accompagne d'un défi humain : mettre en place la montée en compétence des équipes dans un environnement industriel transformé autour d'une politique qualité qui mobilise l'ensemble du personnel. Le savoir-faire qualité de l'usine de Douai est d'ores et déjà à un très bon niveau. Les résultats l'attestent puisqu'au classement ADAC 2012 Scénic et Mégane se positionnent juste derrière les marques premium. Concrètement, pour l'arrivée de la nouvelle gamme, 100% du personnel suivra une formation aux nouveaux produits, aux nouvelles installations industrielles, ainsi qu'aux enjeux associés.