



## Scenic E-Tech electric – 5 générations nées à Douai

La cinquième génération de Scenic E-Tech electric commercialisée prochainement, est produite à Douai, le site qui l'a vu naître en 1996. Qui de mieux pour parler de l'évolution de ce modèle iconique et de l'usine où il est produit que Franck Lucas, Chef d'Unité, qui fête cette année ses 41 ans de services sur le site. Franck a participé à la production de chaque génération de Scenic depuis ses débuts et a été témoin des progrès technologiques d'une itération à l'autre mais aussi des améliorations apportées aux postes de travail et des méthodes de fabrication au sein de l'usine. Laissez Franck vous raconter l'évolution d'un des fleurons industriels français de Renault, où l'esprit d'équipe reste aussi intact qu'à ses débuts.

Lorsque Franck Lucas démarre sa carrière à Douai en 1982, il travaille en tant qu'opérateur au montage, dans l'atelier de préparation des planches de bord de la Renault 11. Après avoir évolué sur plusieurs postes, il est présent pour l'arrivée de Mégane, le nouveau modèle compact qui remplace la Renault 19. L'année suivante, en 1996, une variante de Mégane est lancée, appelée « Mégane Scenic », qui devient le premier monospace compact européen. Le nom provient du concept-car de monospace compact de 1991 qui s'appelait S.C.E.N.I.C. et qui signifie en anglais « *Safety Concept Embodied in a New Innovative Car* », qui peut se traduire par « Concept de Sécurité dans une Nouvelle Voiture Innovante ». Le succès est immédiat et le Scenic de première génération sera vendu à près de 2,8 millions d'exemplaires. Pour preuve de sa réussite, il obtient le prestigieux prix European Car of the Year en 1997, un exploit que Scenic E-Tech electric reproduit 27 ans plus tard en devenant « Car of the Year 2024 ».

*« J'ai eu la chance de connaître les cinq générations de Scenic. Ce n'est plus la même voiture, mais c'est toujours le même esprit. Quelle évolution ! »* Franck Lucas, chef d'unité, Manufacture Ampere ElectriCity de Douai

### Scenic et Douai, une évolution commune

Franck se souvient encore des premières pièces de Scenic sur lesquelles il a travaillé, les portes. Immédiatement, il se rend compte que Renault a fait un bond en avant avec ce nouveau modèle, l'espace intérieur et l'habitabilité étaient totalement novateurs pour l'époque. Ainsi le site de Douai lui-même doit évoluer pour être à la hauteur des ambitions liées au modèle. Outre l'installation de nouveaux robots, tous les modes opératoires sont repensés et notamment l'ergonomie au poste de travail. Elle est améliorée, pour permettre plus de mouvement aux opérateurs. Pour l'arrivée de la deuxième génération de Scenic en 2003, des améliorations supplémentaires ont été réalisées, comme la semi-automatisation de la mise en place du cockpit, ce qui réduit la charge physique nécessaire à son installation. En 2009, la troisième génération, qui abandonne le nom de Mégane pour devenir un modèle à part entière, voit-elle l'arrivée des chaînes à balancelles, où les véhicules peuvent monter et descendre pour s'adapter aux opérations de montage, un progrès formidable pour



les opérateurs. La quatrième génération fait son apparition en 2016 et avec elle, la digitalisation des lignes de production. Les véhicules et les pièces sont ainsi connectés en permanence à l'usine, ce qui permet un bien meilleur suivi de la chaîne et de l'approvisionnement.

### **Scenic E-Tech electric, une évolution radicale**

Le changement le plus radical arrive à l'aune de cette cinquième génération. Scenic devient un modèle 100 % électrique, conçu sur une plateforme dédiée AmpR Medium. L'usine historique de Douai se transforme pour accueillir cette nouvelle plateforme électrique qui nécessite un investissement de 550 millions d'euros. Une nouvelle ligne d'assemblage flexible permet d'accueillir jusqu'à 4 plateformes pour la fabrication d'une grande diversité des véhicules. Les postes de travail sont réorganisées pour garantir un maximum de flexibilité et la ligne d'assemblage a été reconstruite pour intégrer l'installation des batteries dans le flux. Cette transformation permet également de nombreux aménagements sur les postes de travail dont la mise en place du « *full kitting* », qui permet aux opérateurs d'avoir toutes les pièces à portée de main.

D'après Franck, il y a pourtant deux choses qui semblent n'avoir pas changé : le souci de la sécurité, un véritable leitmotiv pour le site, ainsi que la camaraderie au sein des équipes, qu'il décrit comme familiale, avec beaucoup de solidarité entre les opérateurs. C'est le souhait de voir cet état d'esprit qui permet à Douai de porter fièrement les couleurs du Made in France, qui a poussé Franck à évoluer vers la prochaine partie de sa carrière.

### **La formation, un vecteur de transmission**

Aujourd'hui, grâce à son expérience Franck est responsable de l'école de dextérité. « *J'ai pu évoluer moi-même, du poste d'opérateur au poste de chef d'unité, en occupant de nombreuses fonctions dans les différents départements de fabrication avant de faire de la formation.* » nous dit-il. Il forme tous les nouveaux arrivants ainsi que les opérateurs seniors et anime des formations en statique et en dynamique pour maîtriser les gestes, la cadence et la précision nécessaires pour être opérationnel sur la chaîne de montage. Il ne manque pas de leur inculquer ce même esprit de camaraderie qu'il a lui-même découvert à ses débuts à Douai il y a 40 ans. Avec l'arrivée de Mégane et Scenic E-Tech electric, et bientôt de Renault 5 E-Tech electric, une nouvelle ère se dessine. Ainsi Franck encourage ses apprentis à aller au-delà de ce qu'ils apprennent avec lui, convaincu que le progrès reste le meilleur garant de la pérennité du site.