



DOSSIER

Renault Trucks, le poids lourd burgien

Entreprise emblématique de Bourg-en-Bresse, Renault Trucks (groupe Volvo) est le premier employeur privé du département de l'Ain. Créée en 1964, l'usine burgienne est le site d'assemblage de camions Renault Trucks de la gamme haute en France. Elle se lance aujourd'hui progressivement dans la production de la toute nouvelle gamme Renault Trucks. Autre actualité de l'été : le site Renault Trucks de Bourg a récupéré l'assemblage des camions destinés au marché turc. Pleins phares sur ce géant de la route !

Dossier préparé par Géraldine Bourgeay-Marin, Céline Crociani, Christelle Moiraud



→ QUESTIONS À

Frédéric Brun,
directeur du site Renault Trucks de Bourg-en-Bresse

→ Renault Trucks a annoncé cet été sa décision de stopper sa production en Turquie et de la relocaliser à Bourg-en-Bresse. Pourquoi ce choix ?

Depuis 2007, le fabricant turc Karsan assemblait entre 3 et 10 véhicules par jour, surtout des camions Premium destinés au marché turc. Le groupe Volvo a décidé de mettre fin à ce contrat d'assemblage avant fin 2013. En lien avec le lancement de sa nouvelle gamme, Renault Trucks ne procédera à aucun investissement d'adaptation du site de Karsan en Turquie. La totalité de la production destinée au marché turc sera assemblée à Bourg-en-Bresse, qui est le site d'assemblage « gamme haute ». Pour le Groupe Volvo, cela générera un effet positif à long terme grâce à une meilleure utilisation des usines existantes. En terme d'impact pour Bourg et selon le marché actuel, cette relocalisation représente de 3 à 6 véhicules par jour qui seront assemblés ici à partir de la fin de l'année 2013.

→ Quelle place le site burgien de Renault Trucks tient-il en Europe et en Rhône-Alpes ?

Les sites d'assemblage du groupe Volvo sont implantés en Belgique, en Suède, en Russie et, pour la France, à Bourg-en-Bresse pour la gamme haute et Blainville-sur-Orne pour les moins de 16 tonnes et l'assemblage de cabines.

Renault Trucks est le premier employeur privé de la région Rhône-Alpes avec 7 000 employés sur les sites de Vénissieux, Saint-Priest et Bourg.

L'usine Renault Trucks de Bourg est, quant à elle, le premier employeur privé de l'Ain (1 650 employés), département qui est le premier centre de carrossage de France avec de nombreux carrossiers comme Lamberet, Cosea, Rolfo...

Présentation de la nouvelle gamme de camions Renault Trucks, place Bellecour à Lyon, lors de l'événement Truck de Ouf.



© Yves Charmont



© Renault Trucks SAS

→ Quels sont les atouts du site burgien ?

Son positionnement géographique est le premier atout. L'usine est bien desservie par les axes routiers et ferroviaires. La livraison du véhicule au carrossier local réduit le temps de carrossage et donc le délai de livraison aux clients. Côté formation, la Région est le 2^e centre universitaire de France, c'est important en termes de recrutement de collaborateurs. Bourg-en-Bresse compte de nombreux organismes de formation, l'AFPMA, l'AFPA, le lycée professionnel Gabriel Voisin...

Mais avant tout, le choix de la relocalisation en France est une affaire de calcul. Renault Trucks Bourg-en-Bresse est une usine d'assemblage : ce ne sont pas des robots mais des hommes et des femmes qui assemblent les camions. Même si tous les camions se ressemblent de l'extérieur, ils sont personnalisés et adaptés aux clients. Avec plus d'un million de variantes, chaque camion est créé sur mesure.

À Bourg, la ligne d'assemblage est longue de 500 mètres : il faut en moyenne 4 heures pour qu'un camion démarre. L'implantation des postes de travail a été pensée en termes d'ergonomie et de logistique pour faciliter l'assemblage. Nous profitons de l'arrivée de la nouvelle gamme de camions pour améliorer notre compétitivité sur l'assemblage. C'est un travail invisible mais qui permet d'adapter les cadences de production par rapport au niveau de commande.

(suite p14)



© Renault Trucks SAS



© Renault Trucks SAS

(suite de la p.13)

La qualité de l'assemblage reste plus compétitive qu'ailleurs, même si la main d'œuvre est plus chère qu'en Turquie par exemple. Nous avons un système de production et un savoir-faire que nous perpétuons.

→ Quelles sont les capacités de production actuelles ?

Nous produisons actuellement 124 camions par jour, ce qui ne correspond pas à notre capacité (qui est de 140 camions/jour environ) mais au marché actuel. L'usine de Bourg a produit jusqu'à 250 camions par jour mais depuis la crise de 2009, la demande a fortement baissé. Tous fabricants confondus en Europe, on immatricule moins de camions que dans les années 2000. C'est aussi pour cela que l'usine de Bourg a décidé d'adapter son organisation en passant en horaires de journées. Depuis 2009, le marché connaît beaucoup de variations, à la hausse et à la baisse. Nous avons la capacité de nous adapter très vite à ces fluctuations de la demande. Nous avons aujourd'hui une visibilité de 3 mois et nous envisageons les mêmes cadences pour les mois à venir. Nous restons vigilants car le passage de la norme Euro V à Euro VI peut perturber la prise de commandes.

→ Quel est le bénéfice de cette transition de la norme Euro V à Euro VI ?

Une norme signifie pour le client un coût supplémentaire. Toutefois, l'intérêt est double :

- en termes environnementaux avec des camions de moins en moins polluants et une diminution drastique des émissions de particules,
- et en termes de consommation de gasoil, premier poste de dépenses des transporteurs.

Nous avons un retour très positif des premiers clients qui ont vu baisser leur consommation jusqu'à 5 %.

→ Vous avez lancé en juin une nouvelle gamme de camions. Comment est-elle accueillie ?

Je souhaite rappeler tout d'abord que ce projet a débuté en 2006 lors de l'élaboration du cahier des charges de cette gamme qui a associé une cinquantaine de transporteurs européens. Ils ont testé les nouveaux camions (camouflés au niveau du design) depuis plus de 6 mois. Les premiers retours, notamment après la présentation en juin à Eurexpo, sont encourageants ; le nouveau design de la cabine et l'intérieur, proche de l'automobile, séduisent.

Aujourd'hui, nous démarrons juste la production en série pour la nouvelle gamme et les nouveaux véhicules seront présents chez les clients, concessions et filiales d'ici octobre. Nous monterons progressivement en cadence jusqu'à la fin de l'année.

→ Comment le groupe a-t-il pris le virage du développement durable ?

Concernant le site de Bourg, des actions sont initiées depuis quelques années. Ainsi, en 2010 avec le lancement de la *Development line* (ligne expérimentale qui permet le développement de futurs produits industriels), nous avons construit un nouveau bâtiment qui s'inscrit dans une démarche de développement durable. Il en est de même pour une extension de bâtiment logistique que nous avons réalisée en 2011. À chaque fois, nous avons choisi des projets qui permettraient de diminuer notre consommation énergétique en intégrant notamment une isolation optimale,

des panneaux photovoltaïques, des pompes à chaleur, de l'éclairage naturel... Des choix écologiques récompensés par l'obtention en 2011 de la certification AlpEnergie 100 qui garantit que 100 % de l'énergie électrique fournie dans l'usine de Bourg est d'origine renouvelable.

→ L'usine Renault Trucks est historiquement bien ancrée à Bourg-en-Bresse. Quelles sont ses implications au niveau du territoire et dans la vie locale ?

Depuis sa création en 1964, l'usine a participé au développement et au rayonnement de la Ville. Notre personnel a toujours été majoritairement local. Dans les années 60, nous avons participé à l'édification d'immeubles pour loger nos salariés. Aujourd'hui, nous développons les liens écoles/entreprises. Tout au long de l'année, nous intervenons dans les établissements scolaires et lors de salons pour faire découvrir aux jeunes la diversité de nos métiers industriels. Nous avons également un partenariat avec le lycée Gabriel Voisin, spécialisé dans les métiers de l'automobile, du transport et de la logistique. À plusieurs reprises, Renault Trucks a remis à cet établissement un Mascott, châssis non carrossé, destiné à être désossé, étudié et remonté par les lycéens. Renault Trucks participe aussi activement au développement et à la promotion de la filière, nous adhérons depuis plus de 10 ans à Mécabourg (voir encadré p. 15). L'entreprise est membre actif de l'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie (UIMM), du conseil d'administration de l'AFPMA et ambassadrice de l'Ain avec la Chambre de Commerce et d'Industrie.

→ Et côté sport ?

À travers notre partenariat avec la JL Bourg Basket, nous sommes très impliqués dans la vie sportive bourgienne. Au fil du temps, le contrat qui nous permet de bénéficier de places pour nos salariés s'est renforcé et a permis de nouer de véritables liens. Ainsi, le coach de la JL intervient auprès des managers et, côté ergonomie, nous bénéficions de l'appui du kinésithérapeute du club. Ces échanges nous permettent d'améliorer le management, l'ergonomie et les conditions de travail. Au-delà de ce partenariat, nous soutenons ponctuellement des événements sportifs comme le jumping international, le semi-marathon de Bourg... Toutes ces actions contribuent à renforcer les liens locaux et l'attachement des habitants à notre entreprise. ■

LES COLLECTIVITÉS AUX CÔTÉS DE RENAULT TRUCKS



© Serge Baathier

En décembre 2011, l'achèvement du 2^e tronçon de la rocade nord-est (cf article page 6), a permis au site industriel Renault Trucks de bénéficier d'un accès direct au nord vers le réseau autoroutier. « *Les collectivités locales nous ont impliqués dans la réflexion sur le tracé de la rocade et la desserte de l'usine qu'ils ont financée (cf page 6). En 50 ans, de nombreuses constructions ont vu le jour autour du site Renault Trucks de Bourg. De plus, avec 124 camions expédiés par jour, l'avenue Amédée Mercier était fortement engorgée. Le nouveau tronçon de la rocade a permis de limiter le flux interne de camions en ville et ainsi de fluidifier le trafic. Un impact positif sur l'environnement, notamment sonore pour les habitants* » explique Frédéric Brun, directeur de Renault Trucks Bourg.

AIDES À L'INNOVATION

Les collectivités locales et l'État épaulent également Renault Trucks sur des projets novateurs. C'est le cas de sa ligne expérimentale de développement de produits industriels innovants, lancée en 2010 en collaboration avec deux partenaires industriels et deux partenaires universitaires. L'entreprise a investi sur ce projet 10,5 millions d'euros, dont trois millions provenant d'aides publiques du Fonds unique Interministériel (FUI), du Fonds européen de

La desserte du pôle industriel Renault Trucks a été financée par les collectivités locales.

développement régional (FEDER), du Conseil régional Rhône-Alpes et du Conseil général de l'Ain. Ce projet est labellisé par le pôle de compétitivité ViaMéca impliquant notamment la Région Rhône-Alpes. ■



© Yves Charmont

Lors de son déplacement récent en Chine, la délégation bourgienne (cf p. 7) a longuement rencontré Éric Labat, président de Volvo Group S&M pour l'Asie/Pacifique. Le marché chinois est un enjeu de taille où Renault Trucks occupe quelques "niches", notamment dans l'exploitation des carrières.



Le fort capital sympathie de Renault Trucks

Depuis sa création en 1964, l'usine Renault Trucks est très ancrée à Bourg. Premier employeur privé du département, l'entreprise dispose d'un fort capital sympathie. Elle attire notamment les foules lors de journées d'ouverture au public (20 000 visiteurs en 2004 pour les 40 ans de l'usine !).

Le 21 septembre dernier, le site Renault Trucks a ouvert ses portes aux familles des salariés pour leur faire découvrir la nouvelle gamme de camions. Plus de 4 500 personnes étaient attendues pour l'événement axé sur trois thématiques « *Ma famille, mon usine, mon camion* ». Au programme : des animations pour les familles, la visite guidée des ateliers de production autour de présentations des métiers et un espace consacré à la mise en valeur des nouveaux véhicules assemblés à Bourg : la gamme T (Grands Routiers), la gamme C (Construction) et la gamme K (Construction lourde).

Mécabourg rassemble pour innover

Réseau d'échanges des entreprises de la filière mécanique, métallurgie et carrosserie industrielle de l'Ain, Mécabourg regroupe une soixantaine de sociétés, en majorité des PME mais également de grands noms comme Renault Trucks, Arcelormittal Wire, Nexans, Ugitech..., qui représentent 4 000 salariés. Au quotidien, l'association Mécabourg valorise la filière, met en commun l'offre globale née de la complémentarité de ses membres grâce notamment à son site web www.mb-process-solutions.com et œuvre au renforcement de l'attractivité de la filière, notamment auprès des jeunes et des demandeurs d'emplois.

Une filière de poids

Avec 21 000 salariés, soit 44 % du poids total de l'industrie de l'Ain, la filière mécanique, métallurgie et carrosserie industrielle est l'un des premiers employeurs du territoire. L'Ain se place au 6^e rang des départements industrialisés, avec plus d'un tiers d'actifs dans l'industrie et la construction.

Renault Trucks Bourg en chiffres

124 véhicules assemblés par jour

117 hectares de superficie dont 15 couverts.

1 650 salariés (moyenne d'âge de 39 ans et près de 15 % de personnel féminin)

500 fournisseurs de l'usine au niveau national et international

26 600 véhicules (+ de 16 tonnes) assemblés en 2012

70 fournisseurs régionaux.