

Industrie. Carbody compte sur l'automatisation pour gagner en compétitivité dans ses trois usines champardennaises.

Carbody appuie sur l'accélérateur grâce à la robotique



Le premier robot poly-articulé installé par Carbody a déjà fait ses preuves en termes de productivité et de fiabilité.

Plus rapide, plus précis, plus fiable, le robot se fait une place depuis quelques années dans les usines. Face à la concurrence européenne, voire extra-européenne, réduire ses coûts de production (et particulièrement la part liée à la main d'œuvre) est en effet une nécessité dans l'industrie.

Carbody (403 salariés permanents dans la Marne et les Ardennes, 52 M€ de chiffre d'affaires) a bien compris cette nécessaire adaptation pour rester compétitif dans la vente de ses produits : pédaliers en plastique, pièces d'étanchéité, butées pour amortir les fermetures des ouvrants, gestion des flux d'air et mousses. « Nous avons commencé à installer des robots poly-articulés qui permettent d'effectuer le contrôle et le conditionnement de nos pièces, et donc de gagner en productivité », explique Stéphane Charre, le directeur général de l'entreprise, qui annonce déjà que la prochaine étape sera de progresser dans l'automatisation de l'assemblage.

Près de 200 collaborateurs travaillent à Witry-lès-Reims : 59 dans le siège (avec le centre de recherche et développement) et 135 dans le site productif. « Nos sites sont spécialisés et, outre le plastique bi-matière (dur et souple) à Witry, nos usines de Rethel (caoutchouc) et Poix-Terron

(mousses) ont elles aussi leurs spécificités. De même pour notre installation en République-Tchèque (60 salariés) », précise le dirigeant.

Le but du projet d'automatisation, engagé depuis deux ans et demi, étant de diminuer les coûts de production, ce sont logiquement les usines françaises qui sont les premières concernées. À commencer par celle de Witry-lès-Reims où un premier robot poly-articulé a été installé il y a dix-huit mois. L'enjeu est ainsi capital pour l'équipementier automobile, fondé en 1964 à Bétheny - et fournissant uniquement Renault en pièces en caoutchouc à l'époque -, qui a fêté ses 50 ans en 2014.

ZÉRO RÉCLAMATION GRÂCE AU ROBOT

« La diminution des coûts s'accompagne d'une fiabilisation des contrôles car nous n'avons droit qu'à une marge d'erreur de quelques pièces par million. Et nous devons être en mesure d'assurer une traçabilité complète de notre production », indique Stéphane Charre, qui souligne avoir voulu « progresser à petits pas, étape par étape ». Directeur des projets industriels, Yves Basso a piloté cette mini révolution : « Nous avons choisi de prendre le temps nécessaire pour nous approprier un outil simple (un robot poly-articulé six axes) avant d'acquiescer une machine

plus complexe. Nous avons préféré garder la maîtrise de notre process en ne sous-traitant pas l'intégration de la robotique ».

Une méthode qui a aussi permis de communiquer sur l'acceptation de cette technologie auprès des salariés, qui ont également pu l'évaluer et en faire un retour pour optimiser son fonctionnement. « Ce projet monte en puissance aujourd'hui et nous avons déjà une installation opérationnelle. Ce robot est capable de contrôler six références en s'appuyant sur une caméra qui photographie les pièces. Depuis qu'il tourne, nous n'avons eu aucune réclamation sur les pièces livrées à nos clients », ajoute-t-il. Perfectionniste à défaut d'être parfait, le robot rejette parfois quelques pièces valables, d'où tout de même

la nécessité de contrôler humainement les pièces recalées, puis d'affiner la programmation de la machine. Néanmoins, le gain de temps et de productivité est jugé considérable par l'entreprise qui travaille actuellement à la mise en route d'un appareil capable d'effectuer automatiquement une trentaine de contrôles et de conditionner un obturateur BVA (boîte de vitesse automatique).

UN OBJECTIF : LE MARCHÉ EUROPÉEN

Après Witry-lès-Reims et Rethel, Poix-Terron devrait bientôt goûter à son tour à l'automatisation. De quoi permettre à Carbody de poursuivre sa croissance, de retour depuis 2014 et la légère amélioration de la conjoncture



Stéphane Charre, directeur général de Carbody.

économique, dans le contexte d'un marché qui demeure contraint, surtout en France et dans les pays limitrophes. « Nous travaillons principalement sur le marché européen. Historiquement, nous fournissons les constructeurs français (PSA et Renault + Nissan). Les britanniques Jaguar et Land Rover apprécient particulièrement notre créativité et la conception de nos produits. Le marché allemand (Carbody est une filiale du groupe germanique Bavaria Industries Group AG, ndlr) représente aussi un potentiel de croissance important », estime Stéphane Charre qui fournit également d'autres équipementiers de rang 1 ou 2. Focalisée sur le marché européen, la société ne regarde donc le grand export que quand il s'agit de trouver des solutions industrielles : « Nous nous intéressons à la Chine, non pas pour viser ce marché, mais pour répondre à un besoin quand

Carbody emploie 135 personnes dans son usine de Witry-lès-Reims où se trouve aussi, à quelques centaines de mètres, son siège et centre de recherche et développement (59 salariés). En comptant les sites ardennais de Rethel et de Poix-Terron, Carbody emploie 403 collaborateurs (hors intérim) en France.

L'usine de Witry devrait dépasser la barre symbolique d'1 million d'unités de pédaliers produites en 2016. Le robot installé sur la ligne de production de l'obturateur, peut réaliser jusqu'à 38 points de contrôle par pièce. Sa capacité de traitement est évaluée à 90 000 pièces par mois.

des marchés que nous visons en Europe nécessitent une production dans ce pays ».

PHILIPPE DEMOOR

UNE PROBLÉMATIQUE AMIANTE ?

DES AMIANTIS A LA SOLUTION
EXPERTISE ET SOLUTIONS

DOSSIERS

TOUT SAVOIR SUR LE DÉSAMIANTEGE

LES RISQUES LIÉS À L'AMIANTE

LIEUX ET MATÉRIAUX OÙ L'ON PEUT TROUVER DE L'AMIANTE

LE TRAITEMENT DES DÉCHETS

WWW.DESAMIAN.TIS.FR

DÉSAMIANTIS - GROUPE SIONNEAU
3 RUE EDMOND ROSTAND
51100 REIMS

03 26 07 05 69
CONTACT@DESAMIAN.TIS.FR