



METAUX

*L'efficacité
Réformiste*

COMITE DE COORDINATION DES SYNDICATS FORCE OUVRIERE



Compte-rendu de visite de l'usine de Grand-Couronne (CKD) France, 14 mars 2008.

Tapis en bord de Seine, près de Rouen, le site logistique de Grand-Couronne est au cœur de l'activité internationale de Renault. De là les pièces détachées produites en Europe sont expédiés sur les chaînes de montage aux quatre coins de monde. Mais de plus en plus, les flux suivent aussi le chemin inverse.



Le secrétaire P.BIAU était accompagné de Claudia Bartosch représentant la filiale commerciale de Vienne au CGR et secrétaire adjointe pour l'Autriche et Raymond Smeulders de Vilvoorde, représentant la Belgique au CGR.

Accueil le matin par le responsable des ressources humaines Janick Gallier et Fabienne Bourdais, sous-directrice, responsable d'exploitation et représentant le directeur D.Joly.

1- Présentation générique (cf.slides).

La plateforme de Grand-Couronne est un gigantesque centre de tri et d'aiguillage. A l'entrée, des poids lourds remplis de pièces détachées venues des usines européennes de Renault et de ses fournisseurs. A la sortie, des conteneurs chargés de ces mêmes pièces, qui rejoindront la mer, depuis le Havre, les usines de montage du groupe, mais aussi de Nissan, RSM ou Suzuki dans le monde entier. Entre-temps, les lots de pièces sont vérifiés, identifiés, orientés et conditionnés pour résister au transport maritime (*sous film plastique protégeant de la corrosion grâce à un gaz*) Ils ne restent pas plus de deux jours sur place, afin d'éviter les stocks et libérer des surfaces.

Depuis 1999, Grand-Couronne est au centre du réseau International Logistics Network (ILN) qui compte 7 sites dans le monde.

Le site importe aussi des pièces pour les usines européennes : moteurs Nissan ou Isuzu venus d'Asie, pots catalytiques en provenance d'Afrique du Sud (*environ 10% de l'activité du site*)

L'acheminement des 45 conteneurs quotidiens jusqu'au Havre se fait par la Seine plutôt que par la route pour des raisons autant économiques qu'écologiques. La moitié des chargements emprunte la voie fluviale avec comme objectif d'atteindre au maximum 80%. Le marché du transport est très concurrentiel et les coûts de transports sont très volatiles. Prix d'acheminement d'un conteneur entre Le Havre et le Brésil est de 900€. En comparaison, le prix d'acheminement d'un conteneur entre Le Havre et le Maroc est de 1700€. Une des actions de progrès est de maximiser le taux de remplissage des conteneurs qui est actuellement de 64m³. Le schéma logistique d'une ILN a comme point de départ l'expression des besoins clients à J-42 jusqu'à l'arrivée des conteneurs dans l'usine, 14 jours de mer sont nécessaires.

Quelques chiffres : 3 bâtiments (*approvisionnements des pièces, collection CKD et export APV*), 20000 références, 30000 camions soit 100 par jour, 12500 conteneurs, 120 liaisons maritimes, 400 salariés, 55% d'opérateurs, 45% de techniciens et cadres, durée du transport d'un conteneur 7heures. Chaque barges transportent jusqu'à 40 conteneurs.

Sofrastock : rapprochement avec Grand-Couronne afin de développer des synergies et de mutualiser les activités (*direction, RH, informatique, gestion, finances, services généraux...*)

Pourquoi ? La logistique est un métier commun aux 2 sites : proximité géographique des sites, partage des activités physiques (*surfaces disponibles à GC*) etc.

2- Visite du site

Visite très instructive sur le métier de la logistique qui a répondu aux attentes formulées préalablement par le comité restreint. Dans la grande halle d'expédition, les opérateurs se chargent de remplir ces caisses (*emballages durables en métal ou plastique*), en veillant bien à y caller chaque pièce ou chaque emballage.

3- Rencontres syndicales

Réunion avec l'ensemble des syndicats représentés au cours de laquelle nous avons abordés les perspectives de l'après Renault Contrat 09 et le rapprochement avec Sofrastock.

Les syndicats déplorent le manque de clarté sur ce dernier sujet.

Malgré les savoir-faire principaux du site de Grand-Couronne (*conditionnement et pilotage des flux*) s'inquiètent des rumeurs de fermeture ou de filialisation, corroboré par une baisse constante des effectifs depuis plus de 10 ans.

Lors des échanges nous avons expliqué le rôle et les attributions du CGR en les reliant à des exemples concrets d'actions terrain (*interventions en Roumanie, Slovaquie et Brésil...*)

En retour nos collègues français nous ont interrogés pour connaître comment est perçu l'image de Renault en Autriche et en Belgique et quel était le niveau de concurrence sur le marché outre Rhin.

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont contribué à cette bonne organisation et notamment Carmen LALEU.

Rédigé par Patrick BIAU, Secrétaire du CGR le 20 mars 2008