

# autoactu.com

Réseaux - 12/12/2022 - #Renault , #Kia , #Ford

Le centre de rénovation de VO de Lens accélère son rythme de production

Par Xavier Champagne Chef de rubrique

Vous êtes abonné

Offrir cet article



**Le second centre de reconditionnement VO du groupe Emil Frey commence à tester le travail de nuit pour pouvoir passer à un rythme de 2.500 VO courant 2023.**

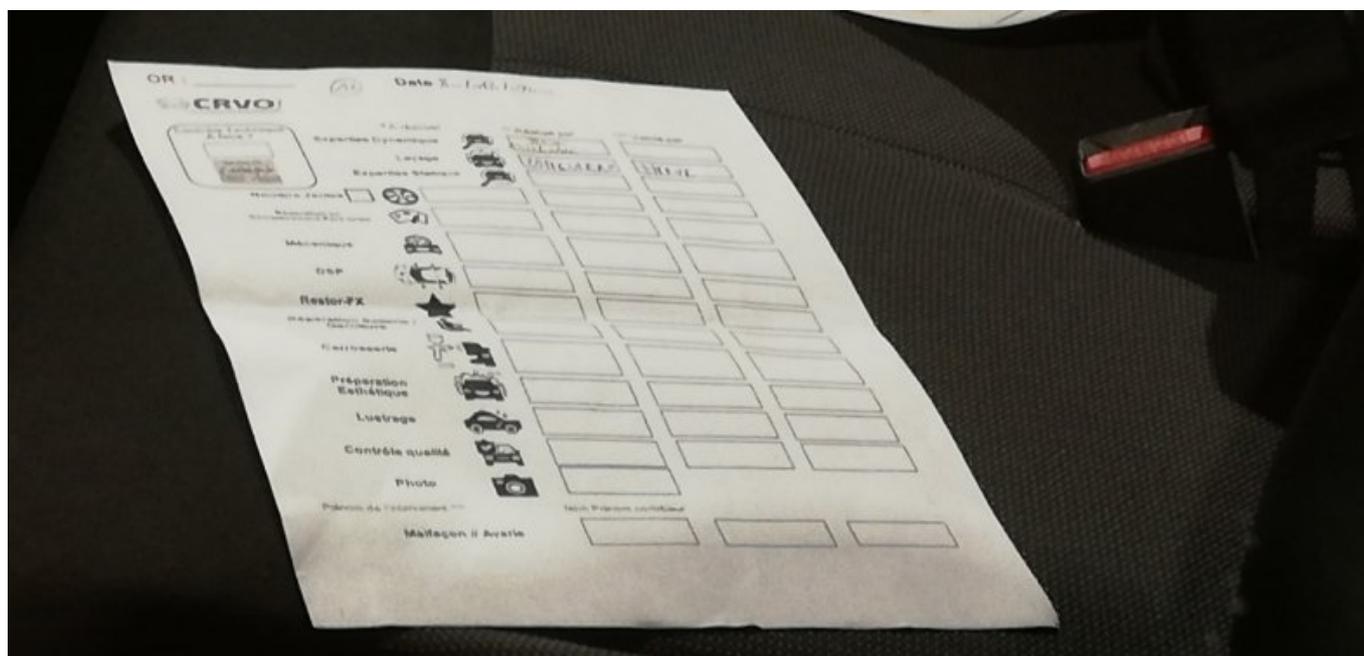
La seconde usine de reconditionnement de VO du groupe Emil Frey France (à 50/50 avec BCAuto Enchères), qui a débuté son activité à Lens en avril dernier, monte en cadence. En novembre, elle a atteint son plus haut niveau, à plus de 1.400 VO, et elle devrait tourner à 1.600 VO en décembre, estime son directeur, **Benoit Pecqueur**. *"Il sera possible de faire 2.500 VO courant 2023, ce qui est quasiment le rythme maximal"*, dit-il.

La semaine dernière, les premiers tests de travail de nuit, pour la carrosserie uniquement, ont débuté, *"notamment pour valider que tout fonctionne bien au niveau informatique"*, dit-il.

L'approvisionnement en VO ne semble pas poser de problème. "Nos deux actionnaires ont accès à 50% de la capacité chacun, il y a donc de quoi faire, d'autant que nous avons aussi un accord avec le loueur Arval pour le remarketing de ses VO", dit-il.

Du côté d'Emil Frey, 70% des véhicules sont des Renault et des Ford, marques que distribuent principalement les 59 concessions du groupe situées dans la zone de chalandise du CRVO de Lens, "dont une majorité sont dans un rayon de 40 km", indique-t-il.

Les pièces Renault, Ford mais aussi Kia, sont stockées sur place, dans deux plateformes PR de 8.000 m2 qui alimentent également les concessions, agents et MRA de la région. Pour Renault, la plateforme stocke plus de 20.000 références, 15.000 pneus et réalise 42 millions d'euros de chiffre d'affaires.



Chaque véhicule est accompagné d'une fiche de suivi pour valider l'ensemble des étapes de son reconditionnement.

Tous les VO des concessions du groupe passent par le CRVO. Dès qu'une concession enregistre un VO dans son DMS, le transporteur, le groupe 2L Logistics, en est informé et envoie un camion pour le transférer sur le centre. Le VO entre alors dans le process suivant : test routier, mise à niveau du carburant, lavage, diagnostic (1 heure en moyenne) et calcul des besoins humains pour tenir les délais, opérations d'entretien et de mécanique (2 heures), débosselage sans peinture, réusinage des jantes si besoin (et uniquement pour les VO de moins de 5 ans), carrosserie et peinture (4 heures), contrôle qualité (97% valide au premier passage), préparation esthétique (2 heures), prise de photo 360° et mise en ligne sur Autosphere.fr (et autres sites d'annonces éventuellement).

"L'ensemble du process dure en moyenne 11 heures et le délai maximum imparti entre le départ de la concession et son retour est de 18 jours", indique Benoit Pecqueur.

Tous les VO ne suivent pas le même process. Ceux de BCAuto Enchères, qui sont destinés à marchands, ne sont qu'expertisés, lavés et pris en photo. Ceux d'Emil Frey France, destinés à particuliers, sont classés par âge : *"25% sont en catégorie Or, ce sont les VO jusqu'à 2,5 ans et les marques premium ; 50% sont en catégorie Argent, ils ont moins de 5 ans ; 20% sont en catégorie Bronze, plus de 5 ans et moins de 100.000 km ; enfin la catégorie Eco, 5% des volumes, ont plus de plus de 100.000 km au compteur"*, détaille le directeur du site.

*"Dans cette dernière catégorie, nous pouvons avoir des VO de plus de 10 ans ; c'est un axe de croissance, notamment dans le cadre de l'enseigne de VO à petits prix du groupe Bernard (détenu à 40% par Emil Frey, NDLR). Pour eux, nous sommes rigoureux sur la mécanique et l'esthétique mais nous laissons de côté les défauts de carrosserie. On va aussi utiliser les pièces Technik'a de Flauraud alors que nous utilisons des pièces d'origine pour les VO sous label constructeur"*, explique-t-il.



Benoit Pecqueur, directeur du CRVO de Lens, a commencé sa carrière dans le groupe Emil Frey France il y a 15 ans, en tant que conseiller services au sein de la concession Renault de Noeux-les-Mines (62).

Il confirme par ailleurs que l'objectif de 100 euros d'économie en moyenne (transport compris) sur les frais de remise en état est atteint. Comme le soulignait **Hervé Miralles**, le président du groupe, *"cela peut paraître peu mais quand on sait que la marge que génèrent les professionnels sur le VO est de l'ordre de 500 à 700 euros, ce n'est pas si mal"*.

*"Au-delà du coût, il s'agit de gagner du temps et surtout d'élever et d'homogénéiser la qualité des VO, avec l'objectif final de proposer une garantie spécifique Autosphere"*, précise Benoit Pecqueur.

Pour parvenir à ses résultats, l'usine de reconditionnement a adopté un process industriel géré par MecaPlanning Factory, un logiciel de pilotage des étapes de production, développé par 3DSoft et adapté spécifiquement pour CRVO.



100 personnes travaillent à la carrosserie-peinture en utilisant notamment le système d'agencement FixLine pour déplacer les véhicules sur des rails.

Elle a également recours aux outils de carrosserie-peinture les plus modernes du marché, en s'appuyant notamment sur l'expertise des italiens Symach et Eurosider : cabine de pulvérisation et poste de travail tout-en-un **FixStation** ; robots de séchage ultra-rapide **FlyDry** ; générateur d'azote Eurosider qui élimine l'électricité statique, améliore le pouvoir couvrant et permet une économie de 20% sur la peinture utilisée ; et système d'agencement **FixLine** pour déplacer les véhicules sur des rails.

Alors que le premier centre CRVO du groupe, situé à Ingrandes, près de Poitiers, utilise le système de stockage et de préparation robotisée de la peinture **Moonwalk**, de PPG, celui de Lens a opté pour son concurrent, le système **Daisy Wheel** proposé par Axalta. "Nous testons les équipements qui nous semblent les plus performants mais aussi les plus fiables par rapport aux volumes très élevés que nous traitons", explique Benoit Pecqueur.



Aujourd'hui, le site de rénovation (\*) de 18.000 m2 emploie 182 salariés travaillant en 2/8, 5 jours sur 7. *"Nous sommes dimensionnés pour pouvoir monter à 280 salariés en 3/8. Nous perdrons alors forcément en rendement, en raison de l'occupation de l'espace par les véhicules et de leur déplacement qui sera forcément plus long. L'une des difficultés lorsque l'on veut augmenter les volumes, c'est aussi la nécessité de faire grossir simultanément toutes les équipes aux différents postes de travail. C'est pourquoi nous avons adopté une approche pluridisciplinaire : un opérateur doit savoir faire plusieurs métiers pour nous permettre d'avoir une souplesse d'organisation mais aussi, du côté des salariés, éviter la monotonie, avoir une vision globale du process (dans le cadre de son amélioration continue) et une meilleure employabilité sur le marché du travail",* explique-t-il.

Pour ce faire, le centre a opté, en amont de sa création, pour le recrutement de chômeurs qui ont été sélectionnés en fonction de leur habilité et de leur capacité à apprendre et à s'adapter, avant d'être formés pendant deux mois. *"70 personnes ont ainsi rejoint le centre pour la préparation esthétique, le ponçage, le masticage, le réusinage des jantes et continuent à apprendre pour enrichir leurs compétences",* dit-il.

Une première promotion de 12 alternants a également été recrutée dans le cadre d'une formation spécifique créée par CRVO en partenariat avec deux lycées professionnels qui leur permettra d'obtenir trois CAP en trois ans, en carrosserie, peinture et maintenance, ainsi que leur permis de conduire.

La difficulté à recruter a nécessité le report d'un an du prochain CRVO, destiné à subvenir aux besoins des concessions du groupe Emil Frey dans le Grand Est, l'Île-de-France et la Champagne. *"Il faut trouver une friche industrielle dans un bassin d'emploi suffisamment riche, ce n'est pas évident. A Lens, nous avons la chance d'être dans une région peuplée, avec une forte culture automobile",* dit-il.

Le CRVO du Grand Est est donc désormais programmé pour le printemps 2024. Suivront les centres du Sud de la France et celui du Rhône-Alpes. D'ici 2025, les 5 usines CRVO devraient traiter 150.000 VO par an et créer 1.200 emplois non délocalisables.

(\*) hors les plateformes PR qui comptent 80 salariés, dont 40 magasiniers.

[← Actualité précédente : Par où la fracture ZFE passe-t-elle ?](#)

[Actualité suivante : Stellantis suspend l'activité dans une usine Jeep aux Etats-Unis →](#)