

Rechapage : Bridgestone s'en remet à Leonardo pour améliorer le process

jeudi, 05 juillet 2018

Afin de rendre l'opération de débridage plus efficace, moins pénible et améliorer la productivité de ses sites de rechapage Bandag, Bridgestone a conçu et commercialise désormais dans son réseau une machine brevetée nommée Leonardo. Un coup de pouce plus que bienvenu sur un poste où le turnover est important et où la tâche est pénible.



Grâce à Leonardo, l'étape de débridage des carcasses de pneus s'en trouve considérablement facilitée et améliorée en termes de process et c'est toute la productivité du site qui augmente.

Le [rechapage](#) se porte mieux depuis dix-huit mois. La [chute vertigineuse](#) qu'a connu le marché entre 2014 et [2016](#), due à la [baisse du coût des matières premières](#) ayant favorisé le recours en masse à des pneus low-cost exotiques et souvent mono-vies, n'est pas un lointain souvenir mais celui-ci s'efface à mesure que les mois passent. En 2017, selon le Syndicat national du caoutchouc et des polymères

([SNCP](#)), auquel adhèrent tous les manufacturiers, il s'est écoulé quelque 705 000 enveloppes rechapées sur le marché français, ce qui représente toujours moins que le million d'unités qui se vendaient annuellement au cœur des années 2000, mais permet au rechapage de détenir 38% des parts du marché poids lourds.

Une bonne raison pour les principaux ateliers de rechapage de donner un coup de collier et faire en sorte de faire croître encore le marché. Mais comment faire lorsque certaines étapes-clé de la production, comme le débridage, c'est-à-dire la mise en évidence des impacts subis par la carcasse, monopolisent autant de temps et de main d'œuvre ?

Depuis la toute fin d'année 2017, Bridgestone a la réponse : elle se trouve sur le site [Bandag](#) de Chaponost, dans le Rhône (69), et se nomme Leonardo. Non pas qu'elle soit inspirée des travaux du grand Leonard de Vinci, non : elle tient son nom du prénom de l'ingénieur italien qui l'a conçue, tout simplement. Et va permettre d'accroître la productivité des usines Bandag qui en feront l'acquisition, puisque Bridgestone commercialise l'outil dans le réseau depuis ce mois de juin.

250 000 euros d'investissement par machine

Bien sûr, l'appareil coûte cher et représente un investissement d'environ 250 000 euros pour simplement l'acquérir, *«mais Bandag accompagnera ses franchisés dans le financement»*, affirme Stéphane Bilot, responsable poids lourd et rechapage chez Bridgestone. A la clé, des gains substantiels pour les sites de production comme pour le manufacturier, *«puisque le débridage représente 15 à 20% du coût final d'un pneumatique rechapé»*, souligne Gaëtan Jouve, responsable des sites Bandag de Chaponost et de Delme, en Moselle (54).

Sachant qu'en-dessous de 10% d'écart de prix entre un pneu neuf low-cost et un pneu rechapé, le choix du client se porte davantage vers l'offre à bas prix, souvent chinoise, une telle optimisation du coût de fabrication de l'enveloppe rechapée ne peut que donner un attrait supplémentaire au produit et faire réfléchir davantage le gestionnaire de flotte au moment de passer commande. Et couplé à la garantie double rechapabilité proposée par Bridgestone sur chacun de ses pneus neufs, voilà des arguments capables de séduire plus d'un client PL.

80 à 90% du débridage automatisé

Intégré à la ligne de production du site Bandag de Chaponost début 2018, Leonardo permet de passer d'un procédé de débridage très manuel à un process automatisé à 80 ou 90%. *«Cela permet de diminuer le nombre de malfaçons et de raccourcir tout bonnement le temps de débridage, qui est l'opération la plus longue du processus de rechapage»*, précise Gaëtan Jouve. En effet, à lui seul, le débridage manuel monopolise 15,1% du temps de rechapage. Une étape sale et parfois dangereuse du fait de l'utilisation d'une fraiseuse pour mettre à jour les défauts et impacts repérés sur la carcasse du pneumatique une fois celui-ci râpé pour le débarrasser de sa bande de roulement d'origine.

«L'automatisation de cette étape permet aussi d'éliminer la diversité des pratiques d'un opérateur à l'autre», ajoute Gaëtan Jouve, qui précise que Leonardo ne passe pas plus de 10 secondes sur chaque impact. Une sacrée économie quand on sait qu'un pneu routier peut en compter une vingtaine et celle d'un pneu de TP peut dépasser les 300 impacts, au-delà desquels le rechapage perd toute logique

économique.

«Grâce à Leonardo, nous avons amélioré notre productivité, augmenté la qualité de production, amélioré santé et sécurité de nos opérateurs, détaille-t-il en sus. Nous avons également pu doubler les postes, mais avons fait le choix de conserver 10 à 20% de débridage manuel, pour qu'un jugement humain soit appliqué à chaque carcasse.»

Pertinent dès 15 000 pneus rechapés par an

Selon le dirigeant du site, *«l'investissement dans Leonardo devient pertinent pour une usine de rechapage dès qu'elle dépasse les 15 000 pneus rechapés par an»*. Le site Bandag de Chaponost en produisant environ 180 par jour depuis l'installation de la machine, il dépasse donc allègrement ce chiffre. Mais celle-ci nécessite toutefois un aménagement du site de production car il lui faut un rail pour transporter chacune des carcasses vers la cabine sécurisée que Leonardo occupe, ce qui représente un investissement supplémentaire dont le coût est difficile à chiffrer dans la mesure où la configuration spatiale de chaque usine peut varier.

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite