

L'automobile européenne accélère les cadences

- Renault annonce la production de sa Clio dans un troisième site européen pour répondre à la hausse de la demande
- Le taux d'utilisation des sites sur le Vieux Continent est de 81 %, contre 68 % durant la crise
- En dix ans, la géographie industrielle de l'automobile s'est fortement modifiée



Dans l'usine Renault de Flins (Yvelines).
BENOIT TESSIER/REUTERS

Automobile : en Europe, les usines tournent à plein régime

Après dix années de crise, la géographie industrielle s'est profondément modifiée

C'est une nouvelle preuve du regain de forme de l'industrie automobile européenne. Renault a annoncé, jeudi 17 mars, la fabrication de sa citadine Clio dans un troisième site sur le Vieux Continent. « Face au succès commercial de ce modèle, écoulé à plus de 400 000 exemplaires en 2015, et compte tenu de la saturation des sites de Bursa [Turquie] et bientôt de celui de Flins [France], avec l'arrivée de la production de la Micra de Nissan, nous avons décidé de la fabriquer, à partir de février 2017, aussi dans notre usine de Novo Mesto [Slovénie] », indique au Monde Jose Vicente de los Mozos, directeur des Fabrications et de la Logistique du groupe français.

Pas question toutefois de créer une ligne de production supplé-

mentaire. Il s'agit de profiter de la flexibilité de la nouvelle ligne de fabrication du site slovène, récemment renouvelée pour produire la nouvelle Twingo et la Forfour de Smart.

« L'objectif est bien de saturer nos unités de production actuelles et de fabriquer en Slovénie des volumes complémentaires pour répondre à la demande du marché », précise le cadre de Renault. Novo Mesto pourrait assembler de 50 000 à 70 000 Clio par an, selon l'appétit des clients, en complément de Twingo et Smart. » De quoi permettre une augmentation de la charge de travail de cette usine aujourd'hui sous-utilisée avec quelque 130 000 voitures produites en 2015, pour une capacité de 200 000 véhicules.

« Accord de compétitivité »

Dans le même temps, Renault va

investir 10 millions d'euros supplémentaires à Flins afin de passer la cadence de 40 à 45 véhicules par heure, permettant de monter la production à 220 000 unités par an. « Désormais, de nombreux sites européens travaillent en deux ou trois équipes. Ils se rapprochent, voire dépassent, les 100 % d'utilisation, dit M. de los Mozos. Ces performances ont notamment été possibles grâce au renouvellement de la gamme, mais surtout à la négociation d'accord de compétitivité en Espagne et en France. Nous sommes d'ailleurs en discussion pour le prochain accord 2017-2020 en Espagne avant d'ouvrir des négociations en France en fin d'année. »

A l'image de l'ensemble des constructeurs généralistes présents en Europe, Renault n'entend pas y construire de nouveau site de production. Du moins, à court terme.

« Notre idée est de toujours saturer nos usines, ce qui améliore mécaniquement notre compétitivité, rappelle M. de los Mozos. Ensuite, on verra nos besoins. »

Une prudence partagée par ses pairs. Yann Vincent, le patron des usines de PSA, porte exactement le même discours : d'abord faire gagner en compétitivité les sites industriels, puis voir l'évolution du marché. La crise de 2007-2013 est passée par là et a failli tuer plus d'un acteur, PSA et Opel en tête.

« Lors de cette période de crise, deux dynamiques se sont mises en place en matière de sites industriels. D'un côté, les constructeurs premium n'ont pas hésité à créer de nouvelles usines de production, de l'autre, les constructeurs généralistes ont supprimé des capacités en Europe de l'ouest pour les transférer dans le Sud ou en Europe centrale », indique Denis Schemoul, consultant chez IHS Automotive

Entre 2007 et 2013, Mercedes s'est ainsi implanté à Kecskemét, en Hongrie, Audi a renforcé la production de son usine hongroise de Győr, tandis que BMW installait la

production de la Mini à Born, au Pays-Bas. Jaguar Land Rover, qui a déjà créé l'équivalent d'une nouvelle usine à Solihull, en Angleterre, doit inaugurer en 2018 une nouvelle usine à Nitra en République Tchèque. En dix ans, le nombre de sites en Europe centrale est passé de 9 à 15...

Dans le même temps, les constructeurs généralistes ont systématiquement fermé ou réduit leur capacité de production en Europe de l'Ouest au bénéfice de l'Espagne, de la Turquie ou de l'Europe centrale, pays jugés bien plus compétitifs et flexibles. PSA a fermé, en 2014, son usine d'Aulnay, qui produisait la C3, dont la prochaine génération sera fabriquée à Trnava, en Slovaquie. Dans le même temps, les sites de Mulhouse, Rennes ou Poissy ont réduit leur capacité de production. « Aujourd'hui, en créant une unité au Maroc pour le marché africain, PSA aura la tentation de desservir aussi l'Europe si ses usines locales sont saturées... », relève un observateur.

Ford, pour sa part, a fermé deux sites en Angleterre et en Belgique

et transféré la charge en Espagne et en Roumanie. Opel a décidé de fermer ses sites allemand et belge de Bochum et d'Anvers afin de concentrer la production en Allemagne et en Pologne. Fiat lui a fermé un seul site en Italie et en a repris un en Serbie, mais trois de ses cinq usines transalpines tournent encore au ralenti...

Dans ce nouveau panorama, la reprise du marché automobile, qui croît de 10,1 % depuis janvier (+ 9,3 % en 2015), aide à remplir les usines. Selon le cabinet Inovev, le taux d'utilisation des usines européennes a atteint 81 % en 2015, un taux financièrement soutenable. En 2013, au plus fort de la crise, ce taux était tombé à 68 %.

Si la capacité de production européenne installée n'a pas été beaucoup modifiée sur une dizaine d'années, à quelque 16 millions de véhicules, la géographie industrielle de l'automobile sur le Vieux Continent a, elle, été profondément bouleversée. ■

PHILIPPE JACQUÉ

« De nombreux sites européens se rapprochent, voire dépassent, les 100 % d'utilisation »

JOSE VICENTE DE LOS MOZOS
directeur des fabrications
chez Renault



Outre des Smart et des Twingo, l'usine Renault de Novo Mesto (Slovénie) fabriquera aussi des Clio. OLIVER BUNIC/BLOOMBERG/GETTY IMAGES