

## Toyota Yaris : l'exception du « made in France »



La ligne d'assemblage de la Yaris dans l'usine Toyota d'Onnaing, à côté de Valenciennes (Nord), en mai 2017. BENOIT TESSIER/REUTERS

### Éric Béziat

---

#### Alors que PSA et Renault délocalisent leur production de petites citadines, le japonais reste dans l'Hexagone

**A**vec son nouveau galbe, ses écrans tactiles et sa livrée bicolore, elle ne devrait pas passer inaperçue ce week-end porte de Versailles, à Paris. La nouvelle Toyota Yaris, quatrième version du nom, sera accessible au public quelques semaines après sa révélation à Amsterdam le 16 octobre. Mais le bain de foule de la petite citadine ne se produira pas dans le cadre d'un rendez-vous automobile traditionnel... Non, ce sera au Salon du made in France, qui se tient au Parc des expositions parisien du 8 au 11 novembre.

Car la Yaris 4 réussit une prouesse pour une petite voiture vendue neuve moins de 20 000 euros (les spécialistes parlent du segment B), celle de s'entêter à être fabriquée en France, précisément sur le site d'Onnaing (Nord), dans l'agglomération de Valenciennes, devenu, au début des années 2000, centre de production du modèle pour l'Europe et l'Amérique du Nord.

#### Un second modèle

Depuis son siège japonais, le géant de l'automobile a décidé, en 2017, de continuer l'aventure Yaris en France. Toyota investit 300 millions d'euros à Onnaing pour produire la citadine sur une architecture industrielle radicalement différente de la précédente, impliquant de lourds travaux sur les lignes. L'entrée en cadence industrielle devrait se produire à la mi-2020. Pour le moment, une petite centaine de véhicules d'essai et de démonstration ont été fabriqués à l'usine valenciennoise. Et, cerise sur le gâteau, un second modèle produit sur la même plate-forme technique pourrait sortir des chaînes de Valenciennes. Les discussions sont en cours entre la direction de Toyota et celle de l'usine française.

Un demi-millier d'embauches accompagne cet effort industriel et financier puisque les effectifs de l'usine vont passer de 4 000 à 4 500 salariés (intérimaires et CDD compris). « *Nous avons déjà effectué 80 % des recrutements*, explique Eric Moyere, directeur de la communication du site d'Onnaing. *Nous visons 3 500 CDI et la transformation de la quasi-totalité des contrats intérimaires en CDD de longue durée.* »

Pourtant, elle risque de se sentir un peu seule cette Yaris, presque plus française que japonaise (elle a été, en 2012, la première automobile à recevoir le label « Origine France Garantie »). Les constructeurs

tricolores PSA et Renault ont fait le choix inverse à celui de Toyota, en décidant de délocaliser en 2020 leurs derniers véhicules à moteur thermique du segment B encore assemblés sur le territoire français. Au total, ce sont 290 000 voitures du style citadines produites dans des usines hexagonales, qui partiront à l'étranger, selon un décompte réalisé cet été par le cabinet IHS pour le quotidien *Les Echos*. Soit 13 % de la production française 2019.

Dans le détail : les 40 000 Renault Clio qui sortaient toujours de l'usine de Flins (Yvelines) quittent le site avec la version 5. La Clio, voiture la plus vendue en France, ne sera plus produite qu'à Novo Mesto en Slovénie et à Bursa en Turquie. L'hémorragie la plus sérieuse provient de PSA qui fait passer la fabrication du petit SUV Peugeot 2008 (150 000 véhicules) de Mulhouse à Vigo, en Espagne, et met fin à la production de la 208 en France (100 000), laquelle ne sera plus produite qu'en Slovaquie et dans l'usine flambant neuve de Kenitra au Maroc.

*« C'est l'aboutissement d'un processus qui a commencé avec le segment A (Twingo, 108), explique Bernard Jullien, maître de conférences en économie à l'université de Bordeaux et spécialiste de l'industrie automobile. Puis, le phénomène s'est généralisé petit à petit à tout le segment B. On arrive désormais à une situation paradoxale et inquiétante : le cœur du marché automobile français – la petite voiture – n'est plus localisé en France. »*

Le résultat, c'est un solde commercial du secteur automobile en berne. Il a atteint, en 2018, un déficit record : 12,4 milliards d'euros, en hausse de 24 % par rapport à 2017 et de 100 % par rapport à 2015. Au milieu des années 2000, l'automobile française générait un excédent de plus de 10 milliards et constituait le premier contributeur au solde du commerce extérieur de la France.

Comment diable fait Toyota pour aller à ce point à contre-courant ? *« Il faut d'abord un produit qui plaît, explique M. Moyere. L'actuelle Yaris datant de 2011 réalisera encore environ 220 000 ventes en 2019. C'est exceptionnel. »* Cela permet évidemment de convaincre plus facilement la maison mère de tenter l'aventure pour le modèle suivant. La compacité du site de 17 hectares, relativement récent, est aussi un avantage par rapport à une usine ancienne lourde à transformer. *« L'implication des équipes est fondamentale, ajoute Eric Moyere. Elles nous ont permis d'augmenter la productivité de 20 % en quatre ans. »*

L'organisation industrielle joue aussi. *« Chez Toyota, un modèle sera produit par une seule usine, dit M. Jullien. Les Français ont fait le choix de mettre en concurrence plusieurs sites pour un même véhicule. Evidemment, les usines françaises perdent à tous les coups. »*

En Europe, Toyota n'est pas une exception absolue. Ford continue à fabriquer sa Fiesta à Cologne, en Allemagne. *« Cela montre que l'absence de production de petits véhicules dans les pays à coût élevé de main-d'œuvre n'est pas une loi d'airain »,* ajoute M. Jullien.

Un espoir subsiste toutefois pour continuer à localiser des petits véhicules en France : l'électrification. La nouvelle Renault Zoé est, elle, d'assemblage 100 % français, réalisé à Flins et si le site Smart d'Hambach (Moselle) arrête la production des mini-voitures thermiques, il continuera à fabriquer des Smart électriques. On notera d'ailleurs que 60 % des Yaris produites à Valenciennes sont des hybrides, donc vendues plus cher que la version à essence. Et le constructeur table sur une part de 80 % d'hybrides pour la nouvelle Yaris dans son calcul économique.