



CONTROLE QUALITE
POUR DES YARIS
PRODUITES DANS L'USINE
TOYOTA D'ONNAING.
PHOTO THOMAS LO PRESTI

12 PAGES SPÉCIALES

INDUSTRIE AUTOMOBILE

FEU VERT POUR LA RÉGION

LA VOIX
DU
NORD

Nord
éclair

FEU AU VERT POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Le feu est à nouveau passé au vert dans l'automobile régionale qui a dépassé les 600 000 véhicules produits en 2016. Une année de consolidation qui se confirme en 2017. La première région automobile de France a repris des couleurs, les équipementiers profitent à plein de la multiplication des nouveaux modèles.



Classée usine Renault la plus performante de France par « Les Échos », MCA Maubeuge maintient le cap avec son Kangoo.
PHOTO SAMI BELLOUMI

Reprise des embauches en CDI chez MCA (67 cette année), chez Renault Douai (130), nouvelles équipes de nuit chez Toyota ou Sevelnord, Faurecia Saint-Quentin qui embauche 50 personnes en CDI, Grupo Antolin, Delzen, SNWM qui continuent leur progression... Incontestablement, il se passe quelque chose dans l'univers automobile régional, porté par la multiplication des modèles réalisés dans nos usines. « Il y a de plus en plus de process, des opérations de bord de ligne comme on dit chez les fabricants, qui sont confiés aux équipementiers », constate Luc Messien, directeur du Pôle automobile régional.

INTÉRIM : +14 %

Bien sûr, l'apparente stabilité des effectifs (-0,1 % en 2015) cache des disparités. Chez les constructeurs, l'intérim a bondi de 14 % l'an passé. À elle seule, l'industrie automobile emploie 11 % des effectifs intérimaires de la région. « L'automobile est un marché qui a toujours du mal à se stabiliser, qui a besoin de visibilité pour s'engager. La meilleure chance de préserver l'emploi, c'est que les entreprises restent compétitives sur leur marché », estime Luc Messien.

EN QUÊTE DE COMPÉTITIVITÉ

Et compétitives, les usines de la région ont fait d'énormes efforts pour l'être. Renault Douai a réussi sa transformation

(420 millions d'euros investis) pour produire cinq véhicules « premium » (Talisman, Scenic, Espace), ce qui stabilise les volumes (163 000 véhicules produits en 2016). Sevelnord est parti sur le rythme de 100 000 petits utilitaires chaque année. Toyota surfe toujours sur le succès de sa Yaris (90 millions d'euros ont été investis pour la fabrication du nouveau modèle), en attendant l'annonce d'un nouveau véhicule pour l'usine d'Onnaing. MCA, classée usine Renault la plus performante de France par *Les Échos*, maintient le cap avec son vénérable Kangoo qui attend toujours d'être « remplacé » par un autre modèle. Si la production de boîtes de vitesses est restée stable (1,339 million produites

chez STA et UMV), la production de moteurs à la Française de mécanique s'est largement tassée ces dernières années (aux alentours des 550 000). Mais on a fêté le 500 000^e EB Turbo Tech cette année, en attendant le lancement du DVR, dans une usine totalement reconfigurée. « Il est plus que jamais important d'accompagner les acteurs de notre filière pour préparer l'avenir, en particulier concernant les véhicules du futur et l'écomobilité, rappelle Luc Messien. Ces prochaines années seront transitoires et nous devons poursuivre toutes nos actions pour anticiper ces évolutions pour que l'industrie automobile reste ancrée dans les Hauts-de-France. »

JEAN-MARC PETIT

CHIFFRES CLÉS

627 000

En 2016, 627 000 véhicules ont été produits sur les 7 sites constructeurs du Nord et du Pas-de-Calais, ce qui en fait la première région française en construction de véhicules.

50 000

En 2016, près de 50 000 salariés (ETP) travaillent dans la filière automobile dans les Hauts-de-France, dont 6 000 dédiés à la recherche et développement. Dans le Nord-Pas-de-Calais, 17 621 salariés travaillent sur les 7 sites constructeurs et 20 000 salariés chez 140 sous-traitants et fournisseurs.

2 milliards

Plus de 2 milliards d'euros ont été investis en région pour les projets automobiles depuis 2012.

3 millions

La 3 000 000^e Yaris est sortie de l'usine Toyota d'Onnaing en 2016.

40 millions

40 millions de boîtes de vitesses ont été produites en 2016 par le site UMV PSA de Valenciennes.

30/36/76

Le Nord-Pas-de-Calais assure plus de 30 % de la production de véhicules en France, 36 % de la production de moteurs et 76 % de la production de boîtes de vitesses.

11 %

11 % des intérimaires de la région travaillent dans l'automobile, avec une croissance de 14 % des effectifs intérimaires en un an.

ONT PARTICIPÉ À CE SUPPLÉMENT

Textes : Jean-Marc Petit. Photos : Sami Belloumi, Thomas Lo Presti. Infographies : Jean-Philippe Dervaux. Maquette et mise en page : Stéphane Pralat. Éditeur : Olivier Facon.

Hauts-de-France

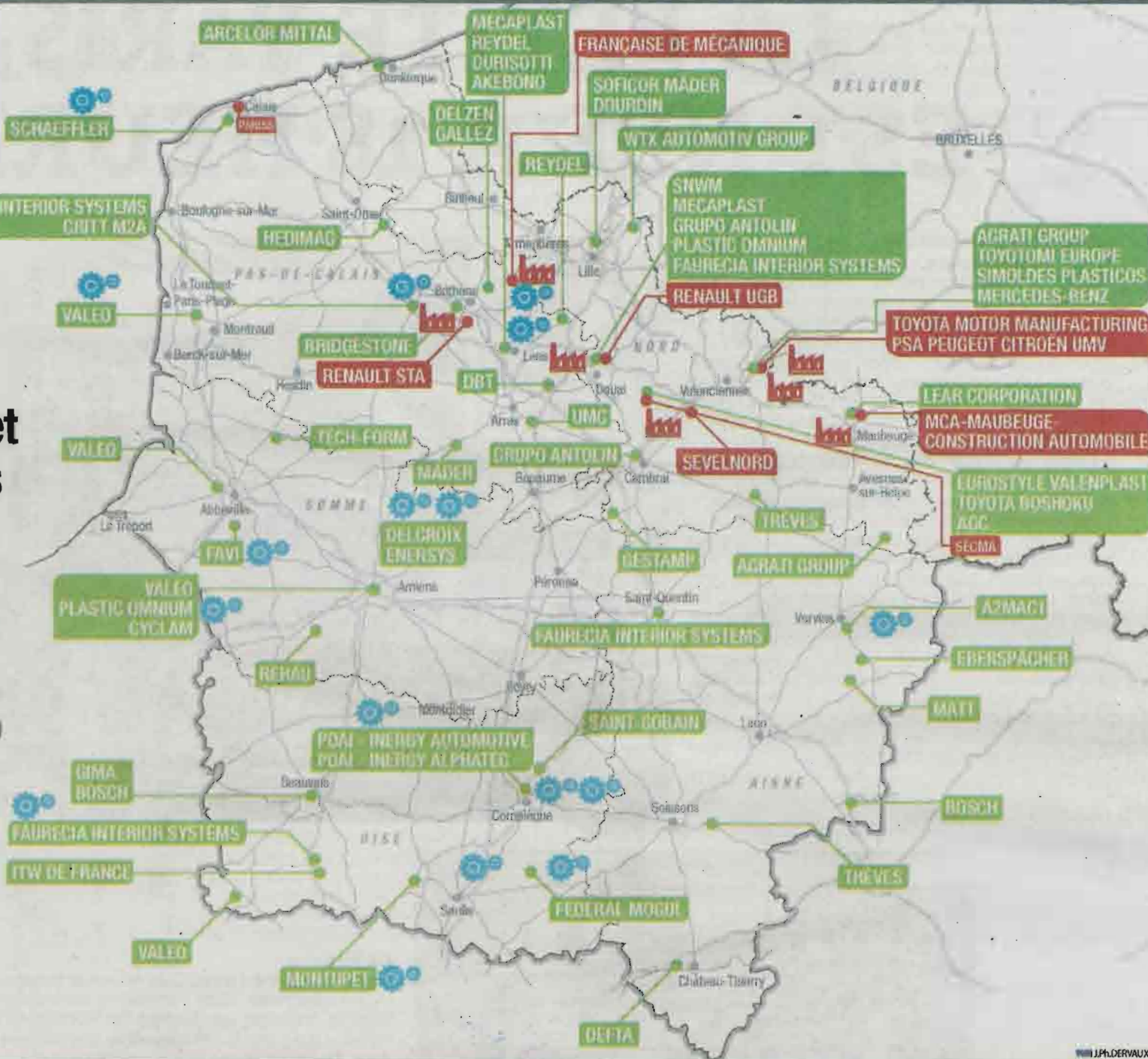
Principaux constructeurs et équipementiers automobiles

NORD - PAS-DE-CALAIS

7 sites constructeurs 140 équipementiers 37 621 salariés

PICARDIE

Aucun site constructeur mais... 170 équipementiers et sous-traitants 12 500 salariés



L'UNION FAIT LA FORCE



Le Centre de développement de culasses du groupe Montupet à Laigneville, près de Beauvais. PHOTO ARCHIVES FRÉDÉRIC DOUCHET

Prenez un compas et tracez un cercle de 250 kilomètres autour de la région Hauts-de-France et vous vous trouverez dans le berceau de l'industrie automobile européenne. Dans ce cercle qui englobe notre région, le sud de l'Angleterre, la Belgique et l'ouest de l'Allemagne se fabriquent 50 % des voitures produites en Europe et la moitié du haut de gamme mondial. Dans ce cœur battant de l'automobile, notre grande région a toute sa place. Les forces conjuguées du Nord - Pas-de-Calais et de la Picardie rassemblent les plus grands constructeurs, équipementiers, centres d'essais et de recherche faisant travailler 50 000 salariés dont 6 000 dédiés à la recherche et développement. Et on ne répétera jamais assez à quel point la fusion Nord - Pas-de-Calais et Picardie a permis d'associer des atouts complémentaires.

LE POIDS DU NORD

Le Nord - Pas-de-Calais apporte le poids de ses sept sites constructeurs (Renault à Douai, Sevelnord à Hordain, Française de mécanique à Douvrin, Toyota à Onnaing, MCA à Maubeuge, UMV à Trith-Saint-Léger, STA à Ruitz) qui assurent plus de 30 % de la production de véhicules en France, 36 % de la production de moteurs et 76 % de la production de boîtes de vitesses. Sans oublier les 140 sous-traitants et fournisseurs proposant toute la chaîne de fabrication de pièces automobiles.

LA RECHERCHE PICARDE

Il nous manque cependant de grands centres de recherche. La Picardie les possède. C'est par exemple le Centre automobile application d'ArcelorMittal à Montataire (Oise) où travaillent 950 personnes. C'est également le Centre de recherche et d'études automobiles de Faurecia Méru (Oise) ou encore le Centre de transmission de Valéo à

Amiens (Somme). Le nouveau centre Alphatec de l'équipementier Plastic Omnium à Venette (Oise) a été inauguré par le président de la République en avril 2016. Près de 500 personnes y travaillent. C'est encore le Centre peinture automobile de BASF à Clermont-de-l'Oise ou le Centre de développement de culasses du groupe Montupet, près de Beauvais (Oise), où 4 millions d'euros ont été récemment investis. Sans parler des collaborations avec les centres de recherche publics. L'Université technologique de Compiègne (Oise) vient ainsi de créer un laboratoire pour les véhicules autonomes en partenariat avec Renault. Le pôle de compétitivité I-Trans, dédié aux transports terrestres et à la mobilité intelligente est birégional depuis sa création. Tout comme l'Association régionale de l'industrie automobile (ARIA), élargie depuis 2012 à la Picardie. Plus que jamais, l'union fait la force. JEAN-MARC PETIT

LA PETITE YARIS EST NÉE À 18 HEURES

C'est une « maternité » un peu particulière. Ici naissent, chaque jour, près de 1 020 beaux bébés, un toutes les 71 secondes. Et tous ces enfants portent le même prénom, Yaris. Depuis plus de quinze ans, l'usine Toyota (TMMF) d'Onnaing est l'une des plus belles vitrines du constructeur nippon en Europe. C'est ici que les 4 000 « membres », comme ils s'appellent, ont fabriqué l'an passé 237 851 Yaris pour toute l'Europe (ainsi que les États-Unis et le Canada). La petite citadine, déclinée depuis début mars dans sa nouvelle version III restylée, bientôt en version sport, est le modèle le plus produit en France. Nous avons suivi pas à pas la naissance d'un véhicule, un « accouchement » de dix-huit heures qui est aussi une course de précision demandant une organisation sans faille. L'usine vit au rythme des trois équipes (matin, jour, nuit) à la discipline toute japonaise. Une fourmilière où rien n'est laissé au hasard, où chacun sait précisément ce qu'il a à faire, où chaque geste est millimétré, chaque seconde comptée. Un univers en perpétuel mouvement, cinq jours sur sept, vingt et une heures sur vingt-quatre. Un univers où le silence ne s'impose que pendant huit minutes, trois fois par jour, le temps des pauses. Bienvenue dans les entrailles de la « ville usine » et de la « Toyota Way ».

PAR JEAN-MARC PETIT
PHOTOS THOMAS LO PRESTI



La nouvelle Toyota Yaris.



LA PRESSE

À l'origine, il y a l'acier. Ces énormes bobines de plusieurs tonnes dans lesquelles seront découpées et pressées les quelque 300 pièces de carrosserie qui constituent l'ossature des caisses des Yaris. Dans cet atelier aux gigantesques machines d'emboutissage qui exercent plusieurs milliers de tonnes de pression, l'homme paraît bien frêle. C'est le cas de **Steve Bouzier**, agent de production et « pontier ». D'une simple pression du doigt sur sa télécommande, il commande l'impressionnant pont qui traverse le ciel de l'atelier et soulève les tonnes d'acier pour les diriger vers les presses. « Mon grand-père était déjà pontier, dans les mines. À l'époque, il n'y avait pas de télécommande, c'était beaucoup plus dur physiquement. »



« LA SÉCURITÉ C'EST ESSENTIEL. IL FAUT TOUJOURS VÉRIFIER LE CONTRÔLE DU PONT ET LA PINCE. »

STEVE BOUZIER

LA CARROSSERIE

Chez Toyota, chaque atelier est le « client » de celui qui le précède et doit vérifier, à chaque fois, la qualité de ce qu'il livre. Toutes les pièces fabriquées en atelier presse arrivent à l'atelier carrosserie. Ici, c'est le royaume des 250 robots qui, dans un ballet d'étincelles et sur 8 lignes d'assemblages au cœur de l'usine, soudent les 300 pièces qui forment le « body », la caisse du véhicule. Trois mille points de soudure sont réalisés en quelques secondes. Si les humains ne représentent que 15 % du « personnel » de l'atelier, ils sont pourtant bien présents, et essentiels. À l'image de **Cédric Bailleul**, team leader (chef d'équipe : chez Toyota, il faut s'habituer aux anglicismes...). « Je m'occupe de la partie retouche au welding (la carrosserie). On vérifie tout, du plus banal comme une projection de soudure, au plus compliqué comme une pièce qui a bougé. La majorité des retouches se font sur ligne. L'objectif est d'amener de la bonne qualité à notre client, la peinture. »



« CHAQUE ÉQUIPE VÉRIFIE ENVIRON 340 VÉHICULES. ON A UNE PARFAITE CONNAISSANCE DE LA VOITURE. »

CÉDRIC BAILLEUL





LA PEINTURE

Ici, le pire ennemi c'est la poussière. Pour entrer dans l'atelier peinture, il faut obligatoirement passer par un sas de « décontamination ». La petite Yaris n'est encore qu'un squelette et elle est toute nue. À l'atelier peinture, on va enfin lui donner des couleurs. **Damien Corbet** est team leader au finishing. « C'est la touche finale, là où on applique les logos, les stickers de protection, les cires des portières, haillons, bas de caisse. »

Mais avant cela, Yaris aura déjà subi pas mal de chirurgie esthétique, un dégraissage (la phosphatation), une cataphorèse (pour éviter la corrosion), une couche de mastic pour l'étanchéité, et trois couches de peinture. Il faut parfois souffrir pour être belle...

« C'EST UN TRAVAIL MINUTIEUX, QUE L'ON NE PEUT RÉALISER QUE MANUELLEMENT. IL N'Y A PAS DE MACHINE SUR CETTE LIGNE. »

CHRISTOPHE DUJARDIN



LE PLASTIQUE

Yaris a déjà sa « robe » de naissance, mais elle est coquette. L'atelier plastique va fournir les planches de bord, pare-chocs et petits détails qui feront la touche finale. Toyota est l'unique fabricant en France à conserver en interne ses compétences en injection plastique et à fabriquer ses propres pièces qui seront ensuite envoyées à l'assemblage. Une centaine de personnes travaillent dans cet atelier. À l'image de **Christophe Dujardin**, jeune assistant d'équipe sur la ligne des baguettes de bas de porte. Un détail peut-être, mais qui permet d'apporter la « Toyota Touch » au dernier modèle de la Yaris. « C'est une pièce nouvelle, un process supplémentaire qui a permis de créer 33 postes. »



« ON CRÉE LA "ROBE" DU VÉHICULE, L'ESTHÉTISME. C'EST LA PREMIÈRE CHOSE QUE VA VOIR LE CLIENT FINAL. »

DAMIEN CORBET



LA LOGISTIQUE

Les « organes » de la Yaris sont tous là. Dans le gigantesque atelier logistique (42 000 m²) dorment les milliers de pièces, du plus petit écrou au moteur, nécessaires à l'assemblage de la Yaris, qu'il va falloir distribuer dans les ateliers de l'usine. Ici, c'est le ballet incessant des towmotor (chariots de livraison) qui réceptionnent les pièces, les rangent et les délivrent en un séquençage ultra-minuté et une rotation incessante d'un atelier à l'autre. Chaque « bord de ligne » possède environ 30 minutes de stock de pièces. Pas question d'en délivrer plus, ou moins, pour ne pas gripper l'organisation ultra-huïlée de l'usine. « Je fais 11 livraisons par jour », explique **Béatrice Debezat**, agent de production à la logistique assemblage depuis quinze ans. Celle-ci suit au pied de la lettre le kanban (l'étiquette) qui lui indique précisément les pièces qu'elle doit préparer et livrer. « Nous n'avons pas le droit à l'erreur. Le plus stressant, c'est quand un embouteillage se produit, il y a alors un risque de cumul de retard sur toute la chaîne. »

L'ASSEMBLAGE

Après être passée à la peinture, Yaris a ses couleurs, mais c'est encore une coquille vide. Sur les lignes d'assemblage, on va enfin fixer tous les « organes ». Les câbles, la batterie, le moteur, les roues, le pare-brise, les suspensions, les banquettes, le volant... À la vitesse d'un homme au pas lent, Yaris avance d'un atelier assemblage à l'autre et, peu à peu, prend vie. **Mustapha Boumaraaf** est group leader, responsable de la « ligne habillage caisse 1 ». « On a le privilège d'être les premiers à habiller le véhicule, on le découvre juste après la mise en peinture. » Sur « sa » ligne, un « manifeste » accompagne chaque véhicule. Y sont décrits les 23 process que son équipe doit suivre. Pour Mustapha, la pièce majeure n'est pas celle que l'on croit : « C'est le VIN Label, la carte d'identité du véhicule. » Un simple autocollant, mais sans lequel la voiture ne serait pas homologuée.



LE CONTRÔLE QUALITÉ

Yaris est complète. Mais avant de pouvoir prendre son « envol », elle doit subir un rigoureux contrôle qualité. Dans le tunnel de lumière long d'une trentaine de mètres, les Yaris défilent lentement. Une vingtaine de team members aux gants blancs inspectent le véhicule, vérifient l'aspect, les options installées, s'assurent que tous les organes à portée de main du conducteur fonctionnent. « Nous avons 71 secondes pour vérifier chaque process », explique **Eddy Littiere**. Il y a 14 process à vérifier par member et un process peut rassembler... jusqu'à une centaine de points de vérification. Ici, tout est concentration et rigueur. Pas question d'être distrait. Mais au bout du tunnel, Yaris est née. Pour la première fois, la voiture va démarrer, le compteur se mettre en route. D'autres contrôles vont suivre sur le ban statique (éclairage, freinage, alignement, analyse des gaz...). Yaris peut enfin prendre la route...



« IL FAUT ÊTRE TRÈS RIGOUREUX, MAIS AUSSI AIMER LA DIVERSITÉ. ON SE DÉPLACE DANS TOUTES LES CHAÎNES D'ASSEMBLAGE. »

BÉATRICE DEBEZAT



« ON EST LES PREMIERS À FAIRE VIVRE LE VÉHICULE. »

MUSTAPHA BOUMARAAF



« ICI, ON PARLE MOINS QUE DANS D'AUTRES SECTEURS. TOUT LE MONDE EST TRÈS CONCENTRÉ. »

EDDY LITTIÈRE

FÉLICITATIONS AUX 4 000 PAPAS ET MAMANS

LES CONSTRUCTEURS ATYPIQUES

DANIEL RENARD, « L'INGÉNIEUX » DE L'AUTOMOBILE

Ne dites pas de lui qu'il est ingénieur. Lui préfère se définir comme « *ingénieux* ». Un trait de modestie et d'humour caractéristique de Daniel Renard, le créateur de la SECMA (pour Société d'étude et de construction de mécanique automobile) à Aniche, le dernier constructeur totalement indépendant de l'automobile française. Depuis la création de son entreprise en 1974, plus de 40 000 voitures sans permis, mais également petits bolides se déclinant désormais sous format turbo et buggy, sont sortis de son usine. Pas de quoi concurrencer les millions de modèles de Peugeot, Renault ou Citroën, mais de quoi contenter une clientèle internationale de passionnés par ces véhicules « ludiques » inclassables.



LE COUP DE POUCE DE « LA VOIX »

« *Gamin, je rêvais devant les voitures, la mécanique...* » En sortant du lycée technique, ce Douaisien pur jus se fabrique une première petite voiture à trois roues. « *J'ai eu un article dans La Voix du Nord. Dès le lendemain, j'avais un premier client de Fouquières-lès-Lens qui voulait m'en acheter un modèle !* »

C'est le début de l'aventure industrielle de Daniel Renard. D'abord dans son garage à Douai, puis dans un atelier de 1 500 m² à Lambres-lez-Douai, puis sur 8 500 m² à Aniche où il crée la SECMA en 1995 pour se lancer dans le « véhicule ludique ». Même un grave incendie en 2009, qui détruit l'atelier, ne réussit pas à décourager Daniel Renard.



100 % CH'TI !

Trois roues, quatre roues, véhicule électrique, voitures sans permis pour tous les usages (même le roadster !), du 50 cm³ jusqu'au 1 600 Turbo qui peut rouler à 240 km/h, Daniel Renard n'a jamais cessé de créer. « *Nous sommes le dernier petit constructeur indépendant homologué aux normes européennes* », s'enorgueillit-il.

L'autre grande fierté de Daniel Renard, c'est que tous ses véhicules sont « 100 % ch'ti ! » Toutes les pièces sont fabriquées à Aniche par les 22 salariés de la SECMA : châssis, tôlerie, cardans, crémaillères, sellerie, tableau de bord, électronique. Même les moteurs viennent de la Française de mécanique (Douvrin) et les boîtes de vitesses de chez UMV à Valenciennes.



AUSSI BIEN QU'UNE PORSCHE

Désormais rejoint par son fils, Laurent, Daniel Renard est très fier des derniers petits bijoux sortis d'Aniche. Il y a le F 16 turbo, un roadster très léger mais aux performances dignes d'une Porsche, qui a séduit des anciens champions de F1 comme Henri Pescarolo et Nigel Mansel. Et le dernier-né, un buggy, présenté à Rétro Mobile, qui va réveiller bien des nostalgies. « *Ce genre de véhicules n'existe plus sur le marché, mais des milliers de gens en rêvent. C'est le véhicule des années 1960, de Steve McQueen.* »

Ces rêves de gosses devenus adultes s'exportent dans le monde entier (20 % de la production), au Japon, au Mexique, à Tahiti, en Californie, en Grèce, en Espagne, partout où la voiture se veut aussi loisir.

ÉQUIPEMENTS

La voiture 100% ch'ti

Moteur, boîtes de vitesses, pneumatiques, carrosserie, textile, plasturgie... La grande force de notre industrie automobile régionale est qu'elle peut proposer toute la chaîne de fabrication des pièces d'un véhicule. Un atout essentiel pour attirer les programmes des grands constructeurs. Voici donc, en mode virtuel, la première voiture 100% ch'ti, réalisée de A à Z dans l'un ou l'autre des 147 sites constructeurs, sous-traitants et fournisseurs de l'automobile en région.



MOTEUR
Française de Mécanique à Douvrin



BOÎTE DE VITESSES MANUELLE
UMV à Valenciennes



COUVRE-CULASSE (et boîtier de sortie d'eau)
MécaplastGroup à Lens



GARNITURE DE PAVILLON
Grupo Antolin IGA à Menin-Beaumont



PANNEAU DE PORTE AVANT (Renault Scénic)
Grupo Antolin à Raillencourt-Sainte-Odile



VITRAGE
AGC Glass Europe à Aniche

(et bac de rangement trappe arrière sur Scénic)
Tremois au Catcau-Cambresis



Sanoh Europe EURL à Valenciennes



Bridgestone à Béthune



Toyota SAS à Somain et Faurecia Sotexo à Fiers-en-Escrebiaux



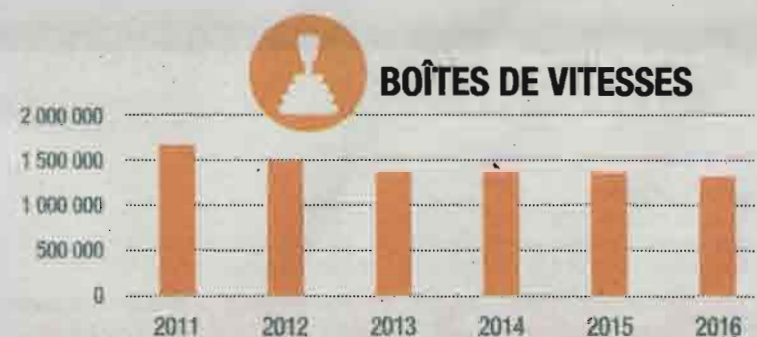
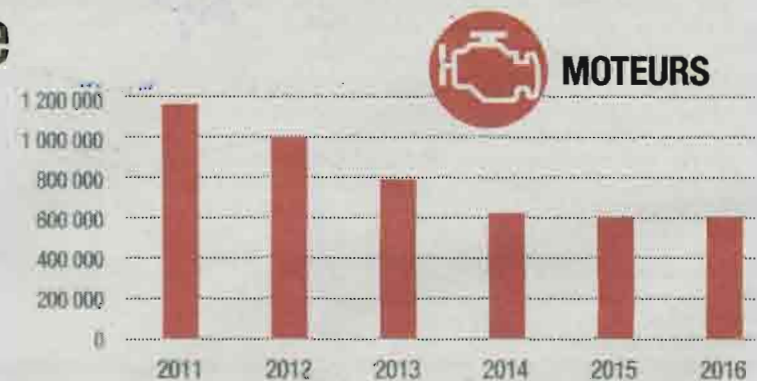
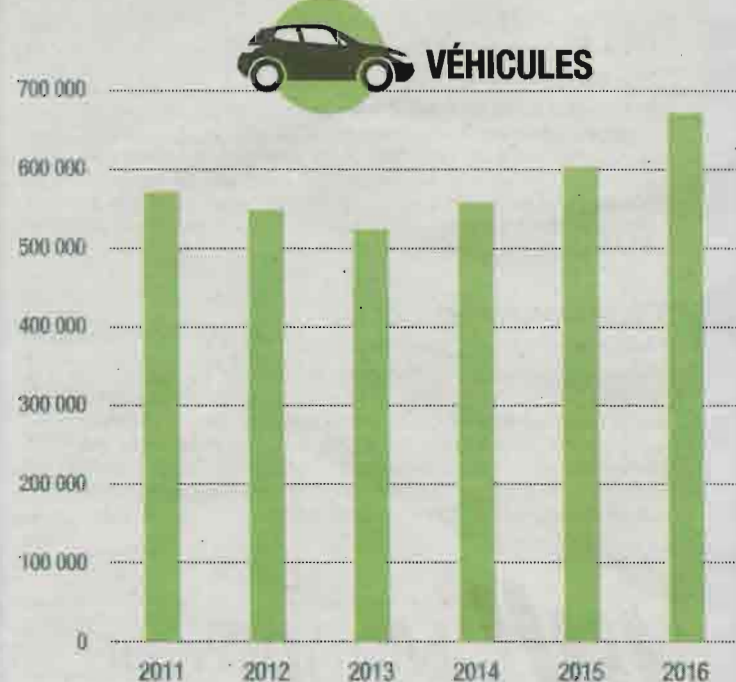
(et pare-chocs avant et arrière)
Faurecia à Marles-les-Mines
SNWM à Douai



(Renault Zoé)
Eurostyle's Valenplast à Lica-St-Amand



Évolution de la production régionale



LE MADE IN NORD - PAS-DE-CALAIS

LES AUTOS D'CHEZ'NOUS

Pas moins de 2 015 186 voitures ont été fabriquées en France en 2016, soit une progression de + 5,8 % par rapport à l'année précédente.

Mais moins de la moitié des modèles français vendus dans l'Hexagone y sont en réalité assemblés.

Notre région, qui produit 30 % des voitures fabriquées en France, fait donc figure de bon élève du « made in France », avec une gamme de véhicules allant de la petite citadine au haut de gamme, en passant par une forte spécialisation dans les petits utilitaires.

Toyota Yaris



L'exception française est japonaise. La Yaris représente aujourd'hui 22 % des Toyota vendues en Europe. Et celle-ci est entièrement ch'ti, sortant depuis quinze ans du site d'Onnaing, près de Valenciennes, où travaillent 3 944 personnes (dont 2 953 CDI). En 2016, la Yaris a été le véhicule le plus produit en France, tous modèles et marques confondus, avec 237 851 véhicules fabriqués, soit une progression de 4 % par rapport à 2015. La nouvelle Yaris III (photo), deuxième version, est sortie des chaînes valenciennes début mars. La version hybride devrait représenter 50 % de la production d'ici cet été. La version sport Yaris GRMN devrait sortir d'ici la fin de l'année.

Citroën Jumpy et Space Tourer, Peugeot Expert et Traveller, Toyota ProAce



Citroën Jumpy et Space Tourer, Peugeot Expert et Traveller (photo 1), Toyota ProAce (photo 2) : trois petits utilitaires légers sous trois marques différentes, dans des versions professionnels et transports de personnes, mais une seule base technique commune. C'est le « miracle » du projet « K Zéro » produit à Sevelnord Hordain (2 800 salariés). Le gros atout de ces véhicules : l'ouverture « sans les mains » de la porte coulissante latérale. Quarante millions d'euros vont être investis dans la modernisation du site pour en faire d'ici 2018 le site d'excellence de PSA pour la production de véhicules utilitaires légers.

Renault



Scenic, Talisman, Espace (photo)... Avec trois modèles haut de gamme, le site de Douai est devenu l'usine « premium » de Renault (3 549 salariés). Après sept ans de bons et loyaux services, le Scenic 3 a laissé sa place en 2016 au Scenic 4^e génération. En une année, 35 178 Scenic 4 sont sortis de l'usine de Douai. « Père » de tous les monospaces depuis son lancement en 1984, l'Espace reste un des modèles les plus emblématiques

de Renault. Depuis 2015, le site de Douai fabrique l'Espace de 5^e génération : 26 395 véhicules sont sortis du site en 2016. Repasant sur la même plate-forme technologique que l'Espace 5, la Talisman est la grande berline haut de gamme de Renault, remplaçant la Laguna 3. Lancée en décembre 2015, 47 355 Talisman ont été fabriqués en 2016. Au total, 5 modèles et 163 000 véhicules sont sortis en 2016 de l'usine Georges-Besse.

Renault Kangoo



Depuis bientôt 20 ans, l'usine MCA de Maubeuge (627 salariés) produit le vénérable Kangoo, le petit utilitaire familial plébiscité tant par les particuliers que les professionnels. En 2016, 157 761 Kangoo 2 et Mercedes Citan (l'autre utilitaire produit sous licence allemande) ont été produits à Maubeuge. Depuis son lancement, 1 140 600 Kangoo ont été fabriqués : c'est l'utilitaire léger le plus vendu au monde, jusqu'au Japon. Depuis 2011, le Kangoo se déploie aussi dans sa version électrique ZE (photo) : 4 493 Kangoo ZE ont été fabriqués l'an passé.

LE MADE IN FRANCE

OÙ SONT PRODUITES LES VOITURES FRANÇAISES ?



Renault

Soixante-quatre pour cent des modèles de la marque au losange sont produits en France. Corcorico, la Renault Clio (photo), le modèle de Renault le plus commandé en France (112 152 modèles vendus en 2016) est fabriquée à Flins (tout comme la Zoé). Les trois modèles hauts de gamme, Scenic, Espace et Talisman sont fabriqués ici même, à Douai. Le petit utilitaire Kangoo est également nordiste puisque fabriqué à Maubeuge. Mais les Captur, Kadjar, Megane et Twingo sont fabriqués en Espagne et en Slovénie.

Peugeot

Environ 55 % des voitures de la marque au lion sont fabriquées en France. C'est le cas des 208, 308, 508, 2008, 3008 (photo) et 5008, fabriquées à Poissy, Sochaux, Mulhouse et Rennes. Nous mettons à part l'utilitaire K Zéro fabriqué à Sevelnord Onnaing, puisqu'il est vendu sous trois marques différentes (Peugeot Expert, Citroën Jumpy et Toyota ProAce). Concernant les autres productions de Peugeot (108, SUV 4008, Ion, Bipper et Partner), ils sont fabriqués en République tchèque, au Japon, en Turquie et en Espagne.



Citroën



C'est le « mauvais » élève de la classe puisque seulement 33 % des modèles de la marque aux chevrons sont produits en France. En l'occurrence les C3, C4 (photo), C5 et E-Mehari, produits respectivement à Poissy, Mulhouse et Rennes. Tous les autres modèles Citroën, dont les C3-Picasso et C4 Cactus sont fabriqués en Espagne, au Japon et en République Tchèque.