

Document

Une Clio 4 "made in Turquie" n'étonne pas les analystes

Reuters – 12.01

L'idée de voir la nouvelle Clio produite en Turquie, contre laquelle s'élèvent le ministre de l'Industrie et les syndicats, ne surprend pas les analystes qui y voient l'aboutissement d'une logique industrielle engagée depuis plusieurs années par Renault et plusieurs concurrents.

Christian Estrosi a annoncé qu'il s'opposerait à la construction sur le sol turc de la quatrième génération de la célèbre berline du groupe si celui-ci confirmait cette décision.

Le ministre s'entretiendra mercredi midi à Bercy avec le directeur général du constructeur, Patrick Pelata, au lendemain d'une réunion prévue ce mardi au ministère avec des représentants de Renault et des équipementiers.

"Nous avons le droit d'affirmer que lorsque l'on vend une voiture Renault en France (...) on ne la produit pas à l'étranger", a déclaré le ministre sur France 2. "Non seulement je suis convaincu que nous arriverons à nous faire entendre (...) mais je veux parler aussi de la relation entre Renault et ses équipementiers et ses sous-traitants."

Renault, dont l'État détient 15,01%, a précisé que la décision sur le lieu de production de la Clio IV, dont la commercialisation est programmée pour 2012, n'avait pas encore été prise, tandis que son partenaire turc dans l'assemblage de véhicules, le groupe Oyak, a indiqué que les discussions sur ce "dossier stratégique" se poursuivaient.

"L'idée de fabriquer la future Clio en Turquie ne me surprend pas particulièrement car les coûts de production y sont inférieurs", commente Stuart Pearson, analyste automobile chez Credit Suisse. "Comme tous les constructeurs, Renault doit surveiller sa base de coût, surtout pour les modèles meilleur marché, c'est logique d'un point de vue industriel."

"Nous avons ici l'aboutissement d'un processus enclenché depuis des années sur les segments A et B" (des petits modèles), ajoute un autre analyste du secteur, sous couvert d'anonymat. "Une partie de l'actuelle Clio est déjà délocalisée. De plus, on se doutait que la 4e du nom ne serait pas produite à Flins parce que l'usine aura la Zoé électrique en 2012 et les batteries qui vont avec."

TOUT UN SYMBOLE

L'histoire de la Clio, troisième voiture la plus vendue en France l'an dernier et dont les deux premières générations ont été produites à plus de neuf millions d'exemplaires, est étroitement associée au site de Flins (Yvelines). C'est là qu'est née la Clio I en 1990, puis la Clio II huit ans plus tard.

La voiture est aussi un symbole de la stratégie de "multilocalisation" chère au PDG du groupe, Carlos Ghosn. En 1997, les usines de Valladolid, en Espagne, et de Novo Mesto, en Slovénie, produisaient déjà à elles deux davantage de Clio I que Flins. Quant à la Clio II, elle poursuit son existence sous le nom de Clio II Campus, avec 1.300 exemplaires seulement produits à Flins au premier semestre 2009, contre 17.000 en Slovénie.

Renault va plus loin en 2005, année de naissance de la Clio III. Dans le cadre du renouvellement de sa gamme de petites voitures, le groupe déploie un nouveau système industriel dans lequel chaque site de fabrication est dédié dès le départ à un type de véhicule. La troisième Clio a été à la fois produite à Flins (65.000 exemplaires sur les six premiers mois de 2009) et à Bursa en Turquie (56.000).

Dans le cas de la nouvelle Clio, la nouveauté tiendrait au fait que contrairement aux trois générations précédentes, le modèle pourrait cette fois ne jamais être produit en France.

"Qu'il s'agisse du projet de produire en Turquie ou de la polémique qu'il suscite, les deux ne sont pas étonnants", poursuit un analyste automobile. "L'État est actionnaire et le secteur a été beaucoup aidé."

Les deux constructeurs automobiles français ont bénéficié d'aides publiques, sous formes de prêts et de primes à la casse, pour affronter la crise de l'été 2008, s'engageant en retour à ne pas fermer de sites en Europe.

Signe de l'extrême sensibilité politique du dossier, l'annonce d'une augmentation de la production de Clio II Campus à Flins, en mars dernier, avait été immédiatement saluée par le gouvernement comme une relocalisation, mais Renault avait précisé qu'il ne s'agissait que d'un renfort temporaire pour soulager le site slovène.

"Dans le contexte actuel, le constructeur devra convaincre que même si la Clio IV part en Turquie, cela ne supprimera pas de l'activité et des emplois en France", résume Stuart Pearson.

Renault réfute l'idée de délocalisation puisque Flins se voit confier à la place la future Zoé électrique. Carlos Ghosn a d'ailleurs promis que le site continuerait de produire des Clio tant que Zoé n'aura pas pris la relève.

"Les mesures annoncées pour Flins ont constitué de bonnes nouvelles. Mais on considère que l'électrique est un pari énorme qui ne suffira pas à garantir le plein emploi sur le site", répond Dominique Chauvin, délégué du syndicat CFE-CGC chez Renault. "Le site ne fermera pas, mais on risque d'avoir une diminution insidieuse des effectifs. Clio reste le coeur de métier en Europe et un emblème du groupe."

La multilocalisation défendue par Renault, pour être au plus près du marché et réduire les coûts de main-d'oeuvre, vaut aussi pour la gamme électrique. Outre la berline compacte Zoé, qui sera produite à Flins, l'utilitaire Kangoo ZE élira domicile à Maubeuge (Nord), le mini-véhicule urbain du groupe en Espagne et la berline familiale Fluence en Turquie.