autoactu.com

14/10/2025 - #Byd , #Citroen , #Peugeot , #Stellantis

Comment l'usine Citroën de La Janais serre les coûts pour produire C5 Aircross

Par Xavier Champagne
Chef de rubrique

Vous êtes abonné

Offrir cet article

Au total, 2.000 points sont contrôlés par le service qualité de l'usine et "nous avons décalé le lancement de la C5 Aircross pour avoir un niveau de qualité irréprochable", indique Xavier Chardon, directeur de Citroën.

Le lancement commercial de la C5 Aircross a eu lieu ce weekend et une deuxième équipe a été mise en place ce lundi à l'usine de La Janais pour passer à 400 véhicules/jour. Son directeur, Etienne-Martin Commandeur, nous révèle ce qui a été mis en place pour pouvoir produire rentablement un seul modèle dans une usine française.

Ce fut un samedi riche en événement pour Citroën avec le lancement commercial de la C5 Aircross et une journée festive pour les salariés de l'usine de la Janais qui pouvaient y recevoir leur famille, ce qui n'a pas été fait depuis 2011, lors des 50 ans de l'usine.

Le site a en effet débuté son activité en 1961, avec l'Ami 6 et 8. Suivront la GS en 1970, la BX en 1982... Le site emploie à cette époque près de 15.000 salariés. "*Les usines n'avaient alors qu'un modèle qu'il produisait à plus d'un million d'exemplaires pendant 10 ans*", rappelle **Etienne-Martin Commandeur**, directeur de l'usine depuis 2021.

A partir de 2004, avec le développement des plateformes PSA, l'usine ajoute des modèles Peugeot à sa production, en commençant par la 407, associée à la C5.

Le site atteint un volume de production de 345.000 unités en 2005. 20 ans plus tard, le site de la Janais est redevenu mono-produit, avec le transfert de la production de la 5008 à Sochaux, et table sur une production autour de 120.000 unités. Son avenir dépend du succès de la C5 Aircross même si, indique le directeur du site, "*il existe 12 modèles Stellantis basés sur la plateforme STLA medium que nous serions capable de produire si nécessaire. Mais diversifier les silhouettes est complexe et peut générer du stress et de la non-qualité*", dit-il.

Déjà, pour un seul modèle, il faut gérer sur une même ligne trois motorisations, électrique, mild-hybride et PHEV. "N*ous faisons une électrique toutes les 4 voitures, et un PHEV toutes les 10 pour équilibrer la cadence sachant qu'il faut plus de temps pour assembler un PHEV*", indique-t-il.

Ses indicateurs principaux en tant que directeur d’usine sont : Le ppm 3 mois, qui définit le niveau de qualité 3 mois après la vente du véhicule ; le taux d’accident du travail ; et un indicateur appelé ESTR qui mesure la performance économique en comparant le nombre de salariés aux temps d’opération.

Exprimé différemment, "*notre objectif est de coûter moins de 1.000 euros par voiture produite*, explique-t-il, *en main d’œuvre, énergie et taxe*".
Pour ce faire, l’usine a largement recours à l’automatisation : elle emploie 460 robots, essentiellement dédiés au soudage, et 400 AGV, ces véhicules autoguidés qui déplacent les pièces du stock vers la ligne de montage.
La compacité de l’usine est aussi gage d’économie. "*Il nous faut aujourd’hui 2 fois moins de surface (240 ha auparavant contre 114 h aujourd’hui, dont 34 ha de bâtiments) pour produire davantage de véhicules*", explique-t-il. Toute l’activité a ainsi été réunie dans un seul et unique bâtiment, gage de gain de temps et d'économie d'energie. L’usine a également mis en service une chaufferie au bois, plus écologique et plus économique pour réduire de près de 70% sa consommation de gaz.

En misant sur la "*frugalité managériale, des process simplifiés et des équipes plus autonomes*", l'effectif a aussi été ramené à 2.200 salariés (en deux équipes). "*Les designers ont également fait en sorte que la nouvelle C5 Aircross soit plus facile à assembler que l'ancienne*", souligne-t-il.

"*Plus nous faisons du volume, plus les 1.000 euros par véhicule sont réalisables ; on en est pas loin*", dit-il.

Un autre moyen de rentabiliser l'outil de production consiste à fabriquer pour moins cher ce qui était auparavant acheté à l'extérieur. "*80% du prix du véhicule dépend des achats auprès des équipementiers*, rappelle-t-il. *On peut négocier les prix vers le bas jusqu'à un certain point, après il faut envisager de faire soi-même*", dit-il.

C'est le cas dès la création de la caisse en blanc : "*Nous la réalisons à 90% contre 70% pour l'ancienne*", indique **Jean-Philippe Pérennes**, responsable de l'atelier ferrage qui a bénéficié d'un investissement de 160 millions d'euros pour être modernisé et déménagé à côté du montage. Le site de La Janais produit même des sous-ensembles de la plateforme STLA medium pour le compte des usines d'Eisenach et de Sochaux.

Les pare-chocs de la C5 Aircross sont également produits sur place. Auparavant achetés à Plastic Omnium (qui fournit toujours le coffre et le capot), ils ont été intégrés à une activité plasturgie qui n’existait pas et qui fournit une trentaine d’autres pièces comme les pare-boue, les enjoliveurs d’aile, des éléments sous caisse et des pièces d’ébénisterie sur les portes et la planche de bord.

Le savoir-faire pour produire et peindre des pare-chocs vient des usines de FCA, ce n’était pas pratiqué chez PSA mais cela devrait se généraliser. "*C'est moins cher que de les acheter et cela évite les risques d’abimer les capteurs lors du transport*", explique **Olivier Jacoutot**, directeur de l'atelier montage.

C’est une première dans les usines de Stellantis, les portes sont montées par des robots sur la caisse en blanc pour être peinte en même temps afin d’assurer une teinte uniforme. Ce n’est pas le cas en revanche des pare-chocs. "*Nous ne voulons pas prendre le risque qu’un blocage sur le flux de pare-chocs interrompe l’ensemble la ligne de peinture*", explique-t-il.

L'intégration passe aussi par les sièges, qui sont produits par Forvia mais au sein même de l'usine. Les batteries sont également assemblées sur place (comme c'est aussi le cas à Sochaux, Mulhouse ou Hordain). La capacité actuelle va jusqu'à 200 batteries/jour. Les cellules sont fournies par BYD pour la petite batterie de 73 kWh (offrant 520 km), commandable dès maintenant, et par ACC pour la grande de 97 kWh (680 km), dont "*les commandes ouvriront plus tard, le 1er novembre*", indique **Xavier Chardon**, le nouveau directeur de la marque.

Il ne donne pas d'objectif de vente, à part "*faire largement mieux que la précédente*" mais mise sur 30% d'électriques, 10% de PHEV et le reste en MHEV. "

"*Nous avons produit 560.000 C5 Aircross de première génération, nous voulons dépasser le million pour la seconde*", affirme pour sa part Pierre-Etienne Commandeur.

Alors que les usines de Poissy, Sochaux et Mulhouse ont annoncé des fermetures temporaires en octobre, en raison d'une demande européenne en forte baisse, l'usine de la Janais, avec un seul modèle à produire, n'a pas le droit à l'erreur. L'année prochaine, elle devrait franchir la barre des 13 millions de véhicules produits.