



Le 26 février 2010

RENAULT PRODUIRA NOUVEAU MASTER EXCLUSIVEMENT EN FRANCE, A BATILLY

- **Renault a choisi l'usine de Batilly, en Meurthe-et-Moselle, pour produire Nouveau Master, en exclusivité mondiale.**
- **Renault assure ainsi la pérennité du site et reste le plus important employeur privé de Meurthe-et-Moselle.**
- **Renault a fait ce choix en raison de la compétitivité du site dans la production de gros fourgons.**
- **Le Groupe a investi 151 millions d'euros dans l'usine afin d'accueillir le nouveau véhicule.**
- **Ce choix illustre la stratégie industrielle de Renault, qui consiste à produire les véhicules à forte valeur ajoutée destinés aux marchés européens en France.**

Dès cette année, Nouveau Master sera produit en exclusivité mondiale dans l'usine SoVAB (Société des Véhicules Automobiles de Batilly), en Meurthe-et-Moselle, à 30 km au nord de Metz.

Le site, qui fêtera début juin ses trente ans, est spécialisé depuis 1980 dans la production de grands utilitaires. De 1980 à 1997, il a produit Master première génération. De 1997 à nos jours, l'usine a fabriqué Master deuxième génération, qui s'est vendu à plus d'un million d'exemplaires, dans 45 pays. A présent, la production de Nouveau Master – Master troisième génération - dont les commandes sont d'ores et déjà ouvertes, se substitue progressivement à celle de la version actuelle. SoVAB devrait arrêter la production de Master deuxième génération fin 2010.

En choisissant SoVAB, Renault garantit la pérennité du site. Avec 2 399 salariés, l'usine reste le plus important employeur privé de Meurthe-et-Moselle. Grâce une intégration locale poussée, 3 000 équivalents temps plein travaillent indirectement pour SoVAB, en Lorraine. Renault maintient ainsi l'emploi industriel dans une région qui a dû faire face aux reconversions de la sidérurgie et de l'industrie minière.

Renault a sélectionné SoVAB pour son savoir-faire dans la production de gros fourgons. Batilly présente en effet la spécificité d'avoir des lignes de production adaptées au gabarit de Nouveau Master, ce qui a permis de réduire le ticket d'entrée du programme. Le site est par exemple capable de produire Nouveau Master L4, qui mesure 6,848 m, soit deux mètres de plus en longueur qu'un Grand Espace.

L'usine bénéficie également d'une expérience remarquable en termes de gestion de la grande diversité, propre aux véhicules utilitaires : elle saura parfaitement produire les 350 variantes différentes de Nouveau Master.

Les opérateurs de Batilly ont acquis un savoir-faire qui a permis à Master deuxième génération d'être une référence qualité sur son segment en Europe. Nouveau Master devrait conserver ce statut, notamment grâce aux 3 millions de kilomètres de tests réalisés lors de sa conception. La qualité est un élément crucial dans le secteur du véhicule utilitaire. Pour travailler, les professionnels doivent pouvoir compter sur leur véhicule au quotidien et dans la durée. Avec Nouveau Master, ils le pourront.

Grâce au S.P.R. (Système de Production Renault), le mode de management industriel de Renault qui vient de fêter ses 10 ans, le Groupe a réussi l'ensemble de ses démarrages industriels récents, en obtenant des résultats qualité remarquables. L'industrialisation de Nouveau Master bénéficiera de cette courbe d'expérience.

Batilly dispose d'un tissu fournisseurs éprouvé, dont la performance qualité, coût, délais est reconnue. Cléon, une autre usine française du Groupe, fournira au site l'intégralité des nouveaux moteurs 2.3 dCi (type M9T). Cette nouvelle motorisation, qui sera déclinée en trois niveaux de puissances (dCi 100, dCi 125 et dCi 150) permettra à Nouveau Master d'afficher des consommations moyennes en baisse de 1L/100km par rapport au Master de deuxième génération.

Renault a investi 151 millions d'euros à Batilly, pour lancer la production de Nouveau Master. Le Groupe a notamment procédé à des investissements importants en tôlerie pour que ce département puisse bénéficier des dernières technologies en matière de robotique industrielle. Renault a installé une toute nouvelle ligne de près de 250 robots capables de produire les 350 variantes de Nouveau Master.

Le département peinture a également connu des évolutions destinées non seulement à permettre la production de la nouvelle version L4, qui mesure 6,848 m, mais aussi à

réaliser 120 teintes contremarques permettant de répondre aux multiples exigences des clients de Nouveau Master en matière d'identité visuelle.

Au montage, Renault a adapté sa ligne de production pour améliorer à la fois les conditions de travail des opérateurs et la performance des installations (Nouveau Master Traction et Propulsion seront assemblés sur la même ligne) tout en optimisant la qualité.

L'usine bénéficie ainsi des tout derniers progrès mis en place dans les différentes usines du groupe, comme les strike zones¹, IFA² ou encore le kitting³. Ces dispositifs ont permis d'accroître la compétitivité du site, en termes qualité, coût, délais.

L'usine a mis en place 43 400 heures de formation pour ses agents de fabrication et 22000 heures pour le personnel de maintenance, afin d'atteindre un niveau de qualité optimal dès le lancement.

Nouveau Master, comme l'ensemble de la gamme véhicules utilitaires de Renault, est un véhicule à forte valeur ajoutée. La stratégie industrielle de Renault consiste à produire au plus près des marchés et à affecter les véhicules à forte valeur ajoutée dans les pays à haut coût de main-d'œuvre. Le Groupe est donc en mesure d'industrialiser ce fourgon en France. En 2007, Renault a industrialisé Nouveau Kangoo dans son usine de Maubeuge et le Groupe commercialisera dans les prochaines années un nouveau fourgon à Sandouville.

Renault est une entreprise française, à la fois attachée à ses racines et désireuse de se développer internationalement.

Si des véhicules Renault sont commercialisés dans 188 pays sur les 5 continents, la France reste le coeur industriel du Groupe. Renault compte 14 sites industriels en France, sur un total de 38 dans le monde, et le Groupe y réalise 55 % de sa valeur ajoutée industrielle. 1/3 des salariés industriels de Renault travaillent en France.

¹ Une strike zone a pour but d'approvisionner les postes de travail dans un espace ergonomique. Outre les gains en qualité et en ergonomie, le déploiement des "strike zones" permet d'absorber sans difficulté supplémentaire une plus grande diversité au poste, grâce à la mise en place de pickings.

² IFA : (Integrated Factory Automation) regroupe tous les types d'automatisation simples, à coût limité, permettant d'éliminer des opérations sans valeur ajoutée.

³ Le kitting consiste pour un opérateur à préparer une collection de composants qu'il place dans un panier. Ce kit est par la suite affecté à un véhicule. Chaque opérateur du tronçon y prélève les pièces qu'il doit monter sur la voiture correspondant au kit. Cela lui évite d'avoir à choisir la bonne pièce dans un stock en bord de chaîne.

Annexes :

Le véhicule utilitaire léger, un lourd enjeu pour Renault, p. 5

La Division Véhicules Utilitaires de Renault, p. 6

Le site de Batilly, p. 6

Nouveau Master, p. 7

Renault en France, p. 8

Stratégie industrielle de Renault, p. 9

Le véhicule utilitaire léger, un lourd enjeu pour Renault

En 2009, le groupe Renault a produit 215 876 VU et presque un VU sur trois vendus en France (31,2 % de part de marché) était un véhicule Renault : Renault est de loin la marque leader sur le marché national, avec une pénétration quasiment deux fois supérieure à celle de son premier concurrent (PDM Citroën VU 2009 France, 17,9 %, source CCFA). En Europe occidentale, Renault est également resté la marque leader, avec une part de marché de 14,8 %.

En 2010, Renault a révélé Nouveau Master le 25 janvier. Avec Nouveau Kangoo et Nouveau Trafic, il complètera la nouvelle gamme VU de Renault. Grâce à l'arrivée de Nouveau Master, cette gamme offrira aux professionnels des capacités de chargement s'étalant de 2 à 22 m3. Cette offre a pour objectif de permettre à Renault de maintenir son leadership sur le marché européen du véhicule utilitaire et de continuer à gagner des PDM.

La Division Véhicules Utilitaires, entité autonome regroupant tous les métiers du VU, est placée sous la responsabilité de Jérôme Stoll, Directeur Général Adjoint Commerce et VU de Renault, et est dirigée par Jean-Christophe Kugler. Composée de 5 570 collaborateurs principalement basés à Villiers-Saint-Frédérique, à Maubeuge et à Batilly, elle a développé une expertise à nulle autre pareil dans le domaine de l'utilitaire. La DVU est capable de répondre à l'ensemble des besoins des professionnels, en termes de variantes (par exemple 350 variantes de Nouveau Master), de qualité (Master est une référence qualité sur son segment) et de coût total d'utilisation (Nouveau Master : coûts de maintenance en baisse de 40 % par rapport au modèle précédent et consommation -1l/100km par rapport à Master 2^{ème} génération).

Le VU est un enjeu d'avenir pour Renault, à la fois en terme de rentabilité et de maintien de la production en Europe occidentale. Les véhicules utilitaires sont des véhicules à forte valeur ajoutée. L'ensemble des VU de la marque Renault destinés aux marchés ouest-européens est produit en Europe occidentale et notamment en France. Kangoo est produit chez MCA (Maubeuge Carrosserie Automobile, filiale à 100 % de Renault). Trafic est produit à Luton, une usine General Motors, et à Barcelone, un site Nissan. Master et son remplaçants, Nouveau Master, sont produits chez SoVAB (Société de Véhicules Automobiles de Batilly ; filiale à 100 % de Renault).

L'utilitaire fait partie des piliers de Renault. Dès 2011, Renault produira une version électrique zéro-émission de Kangoo, à Maubeuge. Enfin, Renault s'apprête à industrialiser un véhicule utilitaire à Sandouville.

La Division Véhicules Utilitaires de Renault

La Division Véhicules Utilitaires est une Business Unit de 5 570 collaborateurs, qui regroupe autour d'un même objectif de performance les spécialistes de la conception, de la fabrication et de la commercialisation des véhicules utilitaires Renault.

Parce qu'un client professionnel exige une qualité de service particulière, la DVU a créé l'enseigne Renault Pro+ qui permet de regrouper en un seul lieu l'ensemble des services souhaités par les clients professionnels.

Le site de Batilly :

Le site SoVAB (Société des Véhicules Automobiles de Batilly), qui fête ses trente ans cette année, est spécialisé depuis son origine dans la production de fourgons.

Inaugurée en 1980, l'usine a commencé par produire des Master I, puis des Trafic I à partir de 1981. De 1997 à 2010, l'usine a produit Master deuxième génération. En 2010, l'usine a entamé la production de Nouveau Master.

L'usine compte 2 399 salariés (au 31 décembre 2009). Elle respecte les principes du développement durable, en étant certifiée ISO-14001.

Nouveau Master : un confort et une consommation inédits sur le marché des gros fourgons

Nouveau Renault Master aspire à progresser en part de marché, par rapport au modèle de deuxième génération. A cette fin, il dispose de trois atouts majeurs : son confort, son coût total d'utilisation en baisse et son grand nombre de variantes (350).

Nouveau Renault Master souhaite devenir la référence en matière de confort sur son segment. Dans cette optique, l'ergonomie du poste de conduite a été entièrement retravaillée, la visibilité élargie et de nombreux équipements de confort proposés sont issus du VP. L'habitacle offre le plus grand nombre de rangements fonctionnels du marché. Ces rangements, conçus spécifiquement pour accueillir les objets du quotidien des clients professionnels, sont ergonomiques et totalement intégrés.

Avec un gain moyen de 1L/100km par rapport au Master actuel et une consommation mixte à partir de 7,1l/100km (187g CO₂/km), Nouveau Renault Master est leader en consommation NEDC sur ses versions traction. Ses coûts de maintenance ont été réduits de 40% par rapport à son prédécesseur et sont parmi les plus bas du marché.

La nouvelle version propulsion, développée à 100% par Renault, est conçue avec une structure autoporteuse, offrant de meilleures prestations dynamiques et de chargement. La gamme s'enrichit d'une nouvelle longueur L4 (volume utile jusqu'à 22m³), d'une version 3,5t et 4,5t roues jumelées et de nouvelles possibilités de transformations carrossiers.

Nouveau Renault Master reçoit le nouveau moteur 2,3l dCi développé spécifiquement pour les besoins des véhicules utilitaires. L'offre moteur couvre 3 niveaux de puissance (dCi 100, dCi 125 et dCi 150) et est identique sur les versions traction (monté en transversal) et sur les versions propulsion (monté en longitudinal).

Renault en France :

Données clés :

- Renault compte 14 sites industriels en France, sur un total de 38 dans le monde.

Dans le groupe Renault, un employé industriel sur trois travaille sur un site français.

- En 2009, Renault a produit environ 545 000 véhicules et a vendu environ 635 000 véhicules Renault en France.
- 55% de la valeur ajoutée industrielle du Groupe Renault est réalisée en France.
- Pour la production en France, 60% de la masse achat est réalisée auprès de fournisseurs situés en France.
- 82% des effectifs de R&D de Renault travaillent en France.

La production de Renault en France aujourd'hui :

- **Batilly** produit Master et Nouveau Master (exclusivité mondiale).
- **Choisy** est en charge des pièces d'échange standard.
- **Cléon** est la plus grosse usine de mécanique du groupe et produit des boîtes de vitesses et les moteurs 1.9 dCi, 2.0 dCi, 2.3 dCi, 2.5 dCi, V6 3.0 dCi, 2.0 essence et 2.0 turbo essence.
- **Dieppe** produit les Clio Renault Sport (exclusivité mondiale) et monte des kits GPL sur des Clio.
- **Douai** produit Nouveau Scénic, Nouveau Grand Scénic et Nouvelle Mégane Coupé-Cabriolet (exclusivités mondiales).
- **Douvrin** produit les moteurs 1.2 essence (exclusivité mondiale).
- **Flins** produit des Clio Campus et des Clio III.
- **Le Mans** produit des trains avant et arrière, ainsi que divers éléments mécaniques.
- **Maubeuge** produit les Kangoo VP, VU et be bop (exclusivités mondiales). Ruitz produit des boîtes de vitesses automatiques.
- **Sandouville** produit Laguna Berline, Estate et Coupé, ainsi qu'Espace (exclusivités mondiales).
- **Villeurbanne** produit des trains avant et arrière.

Actualité des fabrications :

- En 2007, Renault a commercialisé Laguna Berline et Estate (produites exclusivement à Sandouville), ainsi que Nouveau Kangoo (produit exclusivement à Maubeuge).
- En 2008, Renault a commercialisé Laguna Coupé (produite exclusivement à Sandouville) et Kangoo be bop (produit exclusivement à Maubeuge). En 2008 toujours, Renault a lancé l'industrialisation du nouveau V6 Diesel type V9X, à Cléon.
- En 2009, Renault a commercialisé Nouveau Scénic et Nouveau Grand Scénic (produits exclusivement à Douai), ainsi que Clio III phase 2 (partiellement produite à Flins).
- En 2010, Renault va commercialiser Nouveau Master (produit exclusivement à Batilly) et Nouvelle Mégane Coupé-Cabriolet (produite exclusivement à Douai).
- En 2011, Renault va commercialiser Kangoo Z.E. (produit exclusivement à Maubeuge).
- En 2012, Renault va commercialiser Zoé Z.E. (produite exclusivement à Flins), le nouveau moteur 1.6 dCi, type R9M (produit exclusivement à Cléon) et des batteries pour véhicules électriques (Flins).
- En 2013, Renault va commercialiser un nouveau fourgon produit à Sandouville et Clio IV, qui sera partiellement produite à Flins.

Stratégie industrielle de Renault :

La stratégie industrielle de Renault repose sur deux piliers :

1) **Produire au plus près des marchés**, par plaque géographique (exemple l'Amérique Latine pour l'Amérique Latine, l'U.E. et la Turquie pour l'U.E. etc.), pour faciliter les flux logistiques et obtenir une production aussi en phase que possible avec les attentes du marchés (ex Brésil, véhicules équipés de moteurs flex fuel, ce qui n'existe pas en Europe).

2) Déterminer les choix de sites de productions en fonction de leur **performance et du niveau de rentabilité** attendu des programmes :

- les usines sont mises en concurrence les unes avec les autres, lorsqu'un nouveau programme véhicule ou mécanique commence. Renault opère des arbitrages et choisit au cas par cas le site le plus adapté en termes Qualité Coût Délais. Les usines travaillent donc continuellement à améliorer leur performance physique. Les usines HCC doivent donc faire face à la concurrence des usines LCC et mettre en avant leur

performance qualité et délais (tissu fournisseur existant, proximité des grandes infrastructures et des pays de commercialisation).

- le choix est également guidé par la rentabilité attendue des programmes. Renault recourt au carry over pour réduire ses investissements et prend donc en compte les équipements installés dans les usines lors de ses prises de décisions. Les marges sont plus faibles sur les citadines et Renault est contraint de produire Twingo en Slovénie. A défaut, elle serait vendue à perte. Renault est en revanche en mesure de produire des véhicules à plus forte marge (M1, M2/S, VE, VU) en France.

Contact presse : Valérian DAVID, +33 (0)1 76 84 64 69

www.media.renault.com