

DACIA 1999-2014

L'épopée d'une marque au destin singulier

Le constructeur franco-roumain Dacia vient de fêter ses 15 ans depuis son intégration dans le giron du groupe Renault. Plus qu'une date, cet anniversaire marque la naissance d'une marque pas comme les autres.

Une initiative qui avait révolutionné l'industrie automobile mondiale avec l'avènement d'une nouvelle catégorie de véhicule, le «Low Cost», au prix accessible et destiné principalement aux pays émergents, où les attentes et besoins des clients sont spécifiques et leurs financements sont limités. Une Logan à 5 000 euros, tel était l'objectif recherché par un visionnaire de l'automobile, à savoir l'ancien président du groupe Renault, Louis Schweitzer. Un projet audacieux qui avait suscité de l'opposition de la



Photos : D.R.

part de certains puristes au sein même de l'entreprise. Mais très vite et dès la sortie des premiers exemplaires de la voiture des chaînes de fabrication de l'usine de Pitesti au nord de la Roumanie, Logan a séduit les clients par son habitabili-

té, la simplicité de sa mécanique et son rapport qualité/prix largement compétitif. Quelques années plus tard, son succès planétaire est bien au-delà des espérances de ses concepteurs et la reprise de Dacia par Renault et la naissance de Logan se sont révélées une aubaine pour la marque française. Bien plus, le concept Logan est désormais étudié de plus près par les plus grands constructeurs automobiles du monde qui rêvaient de disposer dans leur palette de véhicules entrée de gamme accessibles à une clientèle au potentiel de développement largement vérifié. Aujourd'hui, Dacia est une référence internationale qui a su capitaliser le savoir-faire de Renault et son expertise dans le domaine de la robustesse et la fiabilité, deux critères majeurs dans le choix de cette clientèle. Plus de 2,7 millions de véhicules ont été vendus depuis 2004 en Europe et dans le Bassin méditerranéen, soit une présence dans 43 pays et 4 continents.

Dacia aujourd'hui, c'est la gamme la plus jeune en Europe

avec un choix de 9 modèles différents. Des produits qui répondent chacun à une attente précise des utilisateurs. Des modèles qui n'ont pas tardé, pour certains de se hisser au firmament de la célébrité. Et n'oublions pas de préciser que la gamme Dacia, qui était destinée initialement aux marchés en voie de développement, est aujourd'hui proposée, voire même fortement recherchée en Europe occidentale et particulièrement en France et en Allemagne avec des volumes de vente en constante progression et des délais de livraison qui atteignent parfois plus de 6 mois d'attente. Logan, Sandero et Duster sont des références dans leurs segments respectifs et apportent par leur concept une approche inédite dans le secteur. C'est dire en substance, le destin singulier d'une

nente des outils de travail, une diversification de l'offre et une évolution qualitative qui séduit de plus en plus. Mais cette courbe ascendante ne risque-t-elle pas à terme de positionner la marque Dacia sur la même orbite que tous les autres constructeurs avec ce souci de la voir s'éloigner inexorablement de la philosophie Logan au moment de son lancement en 2004 ? Le président de Dacia et vice-président du groupe Renault, Nicolas Maure, s'en défend et rassure que «les évolutions connues par la gamme Dacia ont été exécutées en conformité avec le même cahier des charges de Logan au moment de sa création, une amélioration de la qualité perçue avec optimisation des moyens utilisés.» Dans son pays d'origine, la Roumanie, Dacia est une institution nationale qui



marque qui, tel le sphinx de la mythologie, renaît de ses cendres après une première existence aux couleurs du communisme durant les années 1960 pour se faire une belle place au soleil et semer le trouble auprès d'une concurrence scotchée par sa percée foudroyante. Une success-story qui se poursuit avec une modernisation perma-

contribue à hauteur de 3,5% au PNB. Elle est naturellement leader incontesté du marché national avec 31% de parts. C'est aussi le premier exportateur du pays.

Plusieurs usines sont implantées dans différents pays et continents et produisent plusieurs modèles de la gamme.

B. Bellil

RETOUR À L'USINE DE PITESTI

La modernisation gagne du terrain



Pitesti se dégageant au détour d'une route sinueuse les bâtiments de l'usine Dacia... le fleuron de l'industrie automobile roumaine et un vecteur de son rayonnement international. De notre première visite en 2005, il n'en reste que le souvenir d'une entrée principale nettement dégagée avec de part et d'autre le bâtiment administratif et celui du montage. Aujourd'hui, c'est une pléthore de bâtiments abritant des équipements modernes et intégrant l'ensemble des phases de fabrication d'une voiture, depuis les monumentales presses qui transforment les rouleaux d'acier en pièces et composants, jusqu'aux bancs d'essais finaux en passant par l'emboutissage, l'atelier soudure avec son armée de robots aux mouvements réglés comme du papier à musique, la peinture et l'assemblage. Une tournée au pas de charge nous a permis néanmoins de relever l'évolution qualitative importante du processus d'usinage de Dacia. On est loin du travail manuel sur 80% de la chaîne y compris dans la soudure des premières années.

Le procédé est aujourd'hui clairement conforme aux standards internationaux et aux normes de Renault. L'organisation du travail, les équipements de nouvelle génération mis à la disposition des 17 000 travailleurs renseignent sur le niveau des investissements et qui atteint plus de 2 milliards d'euros, engagés par le groupe français pour élever le niveau de Dacia à la hauteur des grands constructeurs automobiles. Il faut signaler que l'usine est certifiée ISO 14001 pour la qualité environnementale et ISO 9001 pour le management de la qualité. Le complexe comprend également une unité de fabrication de moteurs, de boîte de vitesses et de châssis. Cette unité totalement modernisée, intègre dans les outils et méthodes le Système de Production Renault (SPR) commun à l'ensemble des usines du groupe Renault et qui permet au final d'atteindre le meilleur niveau de qualité. L'ensemble industriel de Dacia à Pitesti produit ainsi, 350 000 voitures/an, 308 000 moteurs (essence 1,4 et 1,6 litres MPI et TCe 90), 516 000 boîtes de vitesses, 1 000 000 de châssis et 16 700 tonnes de pièces d'aluminium. A cela s'ajoute une zone en périphérie où se rassemblent des dizaines de fournisseurs installés avec leurs unités de production des différentes pièces et autres accessoires.

A cet effet, un centre logistique, le plus important de l'Alliance Renault Nissan, assure le bon déroulement des opérations locales et d'exportation destinées à l'approvisionnement en pièces détachées auprès des fournisseurs locaux de 30 clients dont 13 usines Renault. Au terme de cette deuxième visite, nous avons pu mesurer le chemin parcouru par ce constructeur pas comme les autres et les efforts accomplis pour doter Dacia de tous les moyens humains et matériels à même de lui garantir un rayonnement international à la hauteur des attentes de ses clients. C'est une image qui se consolide à travers le temps et participe à une recomposition de la scène automobile mondiale durant les quelques prochaines années.

B. B.

NICOLAS MAURE, PRÉSIDENT DE DACIA

«L'usine d'Oran sera aux standards internationaux»

A l'occasion de cet anniversaire, le président de Dacia, Nicolas Maure a animé une conférence de presse à l'intention des journalistes internationaux invités pour l'événement et au cours duquel il est revenu sur les principales dates de la vie de Dacia et a mis surtout en avant les efforts et les investissements accomplis par le groupe Renault pour hisser la qualité des produits Dacia aux standards internationaux. Il souli-

gnera que depuis le lancement de Logan en 2004, les ventes de la marque se sont multipliées par 18 et le système de production s'inspire directement des méthodes éprouvées de l'Alliance Renault Nissan en matière de qualité. Concernant l'usine d'Oran en cours de finition et dans laquelle seront assemblés des véhicules badgés Renault et peut-être Dacia, le premier responsable de la marque franco-roumaine appor-



te l'assurance que «les produits y seront fabriqués selon les standards internationaux.»

B. B.

Repères chronologiques

- **1999** : Privatisation de Dacia, Renault prend 51% du capital.
- **2003** : Renault porte sa participation à 97,93% puis 99,3%. Lancement de Solenza.
- **2004** : Naissance de Logan et lancement commercial en Roumanie.
- **2005** : En début d'année, lancement en Pologne, Estonie, Lituanie, Lettonie, Slovaquie, Bulgarie et Moldavie.
- En juin, lancement de Logan en Europe occidentale et au Maghreb : l'engouement du public sera tout aussi fort.
- **2006** : Lancement de Logan MCV en Roumanie et Bulgarie.
- **2007** : Lancement de Logan MCV en Europe et au Maghreb.
- **2008** : Lancement de Logan pick-up et de Sandero.
- **2009** : Lancement de Sandero Stepway.
- **2010** : Lancement de Duster.
- **2012** : La famille s'agrandit avec Lodgy, Dokker et Dokker Van.
- Renouveau de Logan, Sandero et Sandero Stepway.
- **2013** : Nouveau Duster.

Dacia en chiffres

- 2,7 millions de véhicules vendus
- 350 000 véhicules produits par an
- 43 pays en commercialisation
- 8 modèles différents dans la gamme
- 17 000 employés
- 2 000 points de vente à travers le monde
- 2,2 milliards d'euros d'investissement.