



Le 9 septembre 2008

NOUVELLE RENAULT MEGANE UNE BERLINE SEDUISANTE, INTUITIVE ET RASSURANTE

Fruit d'une recherche de design « coup de cœur », Nouvelle Renault Mégane, dynamique et élégante, conjugue les codes de l'univers sportif et de la passion automobile. Robuste, elle présente une grande qualité de finition dans les découpages, les jeux de carrosserie et le choix des matériaux. Nouvelle Renault Mégane capitalise sur les progrès réalisés en matière de fiabilité et durabilité sur l'ensemble de la gamme.

A bord, Nouvelle Renault Mégane est dotée de nombreux atouts en matière d'ergonomie et de confort. Elle dispose d'un bloc compteur à affichage analogique et numérique qui accueille une nouvelle interface du limiteur-régulateur de vitesse dont l'animation colorée facilite la lecture. Elle hérite également de nombreux équipements issus du segment supérieur comme le frein de parking assisté, la carte d'accès et de démarrage mains libres avec fermeture à l'éloignement et le système de navigation Carminat Bluetooth® DVD. Elle inaugure également un système audio sur mesure « 3D Sound by Arkamys® ».

Nouvelle Renault Mégane offre des prestations dynamiques à la hauteur des attentes suggérées par son design : contrôle, précision et efficacité procurent agrément et sérénité. Elle dispose d'une large gamme de motorisations dCi et TCe profondément renouvelée, à la fois performante et respectueuse de l'environnement, avec notamment 4 moteurs Diesel aux émissions inférieures ou égales à 120g de CO₂/km.

Nouvelle Renault Mégane a été conçue pour offrir une sécurité au plus haut niveau de sa catégorie. Elle hérite de doubles capteurs de choc latéral et d'airbags thorax/bassin bi-chambre, dispositif introduit sur Laguna III permettant de réduire les conséquences des chocs latéraux.

Direction de la Communication

1967, rue du Vieux Pont de Sèvres – 92109 Boulogne Billancourt Cedex

Tel.: + 33 (0)1 76 84 64 69 – Fax: + 33 (0)1 76 89 08 56

Sites : www.renault.com & www.media.renault.com

©Renault - Direction de la communication / Corporate Communications

Véhicule citoyen, elle intègre des composants valorisables en fin de vie à hauteur de 95% de sa masse et comprend près de 12% de plastiques recyclés dans sa conception, soit 22 kg en moyenne.

Nouvelle Renault Mégane signe le début du renouvellement de l'offre de Renault sur le segment C. Avec plus d'un tiers de part de marché, ce segment est historiquement le plus important en Europe Occidentale et contribue largement aux performances de Renault, tant sur le plan des volumes, que de la rentabilité.

En 2010, la famille Nouvelle Mégane comprendra six modèles aux personnalités très affirmées et aux tempéraments distincts. Ces modèles, essentiellement pensés pour les clients des marchés européens, seront produits à Palencia (Espagne) et Douai (France). En complément de cette famille, d'autres modèles seront proposés aux marchés hors Europe. Ils bénéficieront de solutions techniques spécifiquement adaptées aux conditions d'utilisation locales.

Pendant près de deux ans, designers et ingénieurs de Renault ont concentré leurs efforts autour de trois axes de développement : renforcer la personnalité de chaque membre de la famille Mégane, assurer un équilibre entre les prestations tout en visant un positionnement « best in class » sur l'ensemble des fondamentaux.

Commercialisée à partir du mois de novembre 2008, Nouvelle Renault Mégane est le 16^{ème} véhicule du plan Renault Contrat 2009 et bénéficie des importants progrès réalisés sur les modèles précédents en matière de qualité.

Nouvelle Renault Mégane **Une berline séduisante, intuitive et rassurante**

Chapitre 1 : Un style distinctif et affirmé pour la première née de la nouvelle famille Renault Mégane

- ❖ Objectif séduction
- ❖ Robustesse et qualité perçue

Chapitre 2 : Une ergonomie au top : commandes intuitives, confort et technologies utiles

- ❖ Mots d'ordre : intuitivité et confort
- ❖ Une pluie d'équipements issus du segment supérieur

Chapitre 3 : Une expérience de conduite empreinte de sensations

- ❖ Réactive, précise et sécurisante, Nouvelle Renault Mégane offre un comportement exemplaire
- ❖ Vivacité et respect de l'environnement : l'atout de la gamme dCi et TCe
- ❖ Nouvelle Renault Mégane vise l'excellence en matière de sécurité

Chapitre 4 : Nouvelle Renault Mégane, une famille de caractère

- ❖ Mégane : une famille nombreuse devenue célèbre
- ❖ Le segment des véhicules compacts en Europe Occidentale : un marché de plus de 5 millions d'unités
- ❖ Garantir des conditions économiques durables et rentables

CHAPITRE 1

Un style distinctif et affirmé pour la première née de la nouvelle famille Renault Mégane

« Nouvelle Mégane est le fruit d'une recherche de design « coup de cœur » qui exprime à la fois du dynamisme, de la sportivité, mais aussi une sensation forte de robustesse, de qualité et de solidité », revendique Fabio Filippini, Directeur de Gamme au Design de Renault. Nouvelle Mégane ouvre la voie au renouvellement de l'offre de Renault sur le segment des véhicules compacts. Dans la lignée du showcar Mégane Coupé Concept, présenté à Genève au printemps 2008, Nouvelle Renault Mégane joue la carte de la séduction.

Objectif séduction

La Direction du Design de Renault a travaillé très en amont avec les ingénieurs du projet afin d'intégrer dans les gènes de Nouvelle Mégane des codes stylistiques favorables à l'expression de la sportivité. Résultat, une berline familiale de 4,30m à la silhouette dynamique grâce à des porte-à-faux avant et arrière très courts, un empattement de 2,64m, un pavillon plongeant et des voies larges.

C'est un véhicule racé dont la face avant affiche une forte personnalité : une nervure sur le capot converge vers le logo en formant un arc de cercle qui repart vers les montants de baie. La forme effilée des projecteurs se poursuit par une ligne fluide qui les relie à la découpe des entrées d'air. Ce traité donne à Nouvelle Renault Mégane un regard perçant et une expression déterminée.

Cette forte personnalité s'affirme également à l'arrière du véhicule avec, dans le prolongement de la ligne de carre, des optiques en deux parties qui facilitent l'accès au coffre.

Cette silhouette affiche des courbes élégantes aux inspirations latines. La forme généreuse de ses flancs et les galbes traduisent une forte volonté de séduction. Sensuelle, elle conjugue élégance et dynamisme. Son profil résolument propulsif et ses proportions harmonieuses, révèlent un caractère affirmé, promesse de plaisir au volant.

Robustesse et qualité perçue

Nouvelle Renault Mégane dégage une impression de robustesse et de qualité perçue qui se confirme dès la prise en main du véhicule. Cette sensation est notamment suggérée par les larges surfaces pleines et les galbes généreux. De profil, les ailes avant rebondies se poursuivent par une ligne de carre qui court vers l'arrière et met en valeur des épaules solides. Les voies larges (1,55m) donnent de l'assise et de la stabilité au véhicule, impression renforcée par le design arrière et par la lunette inclinée. Les proportions de Nouvelle Renault Mégane, le

dessin de la ligne de bandeau et les larges surfaces de portières procurent un sentiment de protection.

Cette association de lignes fluides et de formes pleines permet aussi de valoriser au maximum les reflets de la lumière sur la carrosserie avec des teintes métallisées dont l'inédit Bleu Ecume. Un soin particulier a été apporté à la réduction des jeux de carrosserie (montants de baie, trappe à carburant par exemple). Les boucliers avant et arrière intègrent de façon discrète les capteurs d'aide au stationnement. Le pavillon de Nouvelle Renault Mégane a également fait l'objet d'un traitement spécifique par soudure laser afin de supprimer les enjoliveurs de toit.

Dans l'habitacle, on découvre un poste de conduite fluide et intuitif. La dimension « aérienne » de la planche de bord est donnée par des lignes horizontales pures et tendues, que souligne la courbure de la baguette décorative. Les commandes nécessaires à la conduite et à la vie à bord tombent sous la main. Elles se concentrent autour du volant et en console centrale afin de libérer un maximum d'espace et d'accroître l'habitabilité.

Qualité des matériaux et assemblages ont aussi fait l'objet d'un travail soigné à l'intérieur : la visière de planche de bord intégrée bénéficie d'un revêtement au toucher souple, résistant à un usage quotidien et aux rayonnements du soleil.

Les essuie-glaces sont masqués derrière la ligne de capot pour des raisons esthétiques mais aussi pour une meilleure prestation acoustique et aérodynamique.

Une attention particulière a été portée aux éléments de décor pour permettre d'obtenir des ambiances variées et différenciées en fonction des niveaux de finition. Ainsi les clients pourront choisir une ambiance claire, élégante, orientée vers le bien-être ou une ambiance plus foncée, aux aspirations sportives.

Enfin, Nouvelle Renault Mégane disposera d'une gamme d'accessoires complète comprenant des kits de carrosserie, mais aussi des éléments de confort et de rangement.

CHAPITRE 2

Une ergonomie au top : commandes intuitives, confort et technologies utiles

Mots d'ordre : intuitivité et confort

Nouvelle Mégane est un véhicule que l'on s'approprie aisément grâce à une ergonomie et des interfaces simplifiées.

En prenant le volant de Nouvelle Renault Mégane, le conducteur découvrira un **tableau de bord innovant avec un bloc compteurs à affichage mixte**. Il marie affichage analogique pour le compte-tour et affichage digital pour l'afficheur central afin de garantir une lecture facile et rapide et un meilleur contrôle visuel de la vitesse. Ce dernier intègre les fonctions vitesse, limiteur-régulateur de vitesse, jauges à essence et température, indicateur de fermeture des ouvrants extérieurs et pression des pneumatiques.

Innovation Renault, **le limiteur-régulateur de vitesse de Nouvelle Mégane bénéficie d'une nouvelle interface**. Lorsque le conducteur active cette fonction, la vitesse de consigne s'affiche en partie haute du compteur. Elle s'accompagne d'un témoin lumineux en arc de cercle autour du cadran. En mode limiteur, cet arc de cercle passe au rouge et la vitesse de consigne clignote si le conducteur dépasse la limite fixée. Cette solution technique colorée, à la fois intuitive et fonctionnelle, permet de gagner en rapidité et en sécurité.

L'architecture des sièges, leur dessin, les matériaux utilisés permettent de parcourir de longues distances confortablement. Au réglage du volant en hauteur et en profondeur s'ajoutent des commandes de réglage de siège intuitives, implantées à portée de main. Le conducteur peut en quelques secondes ajuster l'inclinaison de son dossier et de son appuie-tête, modifier le réglage du soutien lombaire ou encore régler l'amplitude de la hauteur d'assise (70mm de course).

La sensation de bien-être à bord est amplifiée par une acoustique soignée et par des **valeurs d'habitabilité de très bon niveau**, « best in class » en ce qui concerne la largeur aux coudes à l'avant.

Le volume de coffre de 405 dm³ est parmi les meilleurs des berlines du segment. Son accès est facilité par un seuil de chargement bas et par une large ouverture de hayon due à l'implantation d'une partie des feux arrière sur la porte de coffre. La banquette arrière 2/3-1/3 permet quant à elle d'adapter le volume de chargement aux besoins du client en un tournemain grâce à des leviers de commande ergonomiques et facilement accessibles. Nouvelle Renault

Mégane conserve également les **astucieux rangements fermés sous le plancher avant** inaugurés sur Mégane II.

Une pluie d'équipements issus du segment supérieur

Pour mieux répondre aux attentes des utilisateurs, Renault a porté un soin tout particulier à l'ergonomie du poste de conduite et à l'intuitivité des différentes commandes de Nouvelle Mégane. A bord, on retrouve de très nombreux équipements technologiques issus du segment supérieur qui facilitent la conduite et la vie à bord.

Nouvelle Renault Mégane dispose d'une **carte d'accès et de démarrage mains libres avec fermeture à l'éloignement**. Les ouvrants du véhicule se condamnent automatiquement lorsque le porteur de la carte s'éloigne du véhicule ou de manière active par pression sur le bouton situé sur les poignées de porte. Ils se déverrouillent lorsque celui-ci approche sa main de l'une des poignées de porte ou actionne l'ouverture de la malle arrière. La localisation à distance, « remote lighting », permet au conducteur de reconnaître son véhicule grâce à l'allumage des feux commandé par le bouton dédié de sa carte.

Autre élément de confort proposé sur Nouvelle Renault Mégane : le **frein de parking assisté**. Il se verrouille automatiquement à la coupure du moteur et se desserre au démarrage du véhicule, sur simple pression de la pédale d'accélérateur. Utile au quotidien, ce système permet au conducteur d'effectuer ses manœuvres de démarrage en côte en toute sérénité. Il peut aussi s'activer manuellement grâce à une commande située en console centrale.

Nouvelle Renault Mégane propose deux systèmes de navigation GPS : **Carminat Bluetooth® CD** (navigation vue 2D en couleur sur un écran 7" avec commande centrale) ou **Carminat Bluetooth® DVD** (navigation 3D haut de gamme) jusqu'alors proposé sur les berlines du segment supérieur. Carminat Bluetooth® DVD regroupe à lui seul trois équipements : la navigation par GPS, la radio CD compatible MP3 et la commande mains libres de téléphone Bluetooth®. Le joystick de commande, implanté lui aussi au centre de la console centrale, offre une prise en main facile et rapide.

Pour le confort thermique de tous ses occupants, Nouvelle Renault Mégane est dotée en série d'un système de climatisation. Une **climatisation automatique bi-zone** est proposée sur certaines versions. Elle permet au conducteur et au passager avant de régler individuellement

leur température et de personnaliser le niveau de ventilation grâce aux commandes « Soft-Auto-Fast ». En mode « Auto », le système optimise confort thermique, acoustique et rapidité de mise en œuvre de la régulation. Le programme « Soft » donne la priorité aux ambiances diffuses et silencieuses, avec une action en douceur qui privilégie les passagers avant. Le mode « Fast » ventile rapidement et efficacement l'ensemble de l'habitacle.

Nouvelle Mégane bénéficie d'une offre complète de radios avec, pour la première fois sur un modèle Renault, un **système sur mesure haut de gamme développé en collaboration avec Arkamys®** baptisé « **3D Sound by Arkamys®** ». Cette société experte dans le traitement numérique du son depuis une dizaine d'années a développé un logiciel embarqué qui permet d'obtenir une qualité de son tridimensionnel de haut niveau. Ce traitement numérique offre entre autre la possibilité d'adapter l'écoute au nombre de passagers dans le véhicule. Pour une efficacité maximale, la réception radio se fait grâce à une double antenne dont une extérieure et une sérigraphiée sur la lunette arrière.

Nouvelle Renault Mégane fait également place à la **connectivité** avec une prise RCA de série en console centrale qui permet d'importer à bord sa musique via un baladeur nomade. L'option **Plug & Music** donne en plus la possibilité au conducteur de piloter ses objets nomades (support USB, baladeur ou iPod®) via les commandes au volant avec un renvoi d'affichage du menu et des playlists au tableau de bord.

CHAPITRE 3

Une expérience de conduite empreinte de sensations

Réactive, précise et sécurisante, Nouvelle Renault Mégane offre un comportement exemplaire

Nouvelle Mégane offre des prestations dynamiques à la hauteur des attentes suggérées par son design. Le véhicule est réactif tout en offrant plaisir de conduite.

Un important travail en amont a été effectué par les équipes d'ingénieurs sur l'ensemble des composantes du châssis. Le train avant de type pseudo-MacPherson est relié à un nouveau berceau à cornes. Cette architecture permet de limiter les déplacements latéraux du berceau et garantit une parfaite rigueur de guidage. La nouvelle direction assistée de Nouvelle Mégane offre une meilleure synchronisation entre la consigne du conducteur et la réponse du système et réduit le phénomène d'inertie au volant. Le train arrière est un essieu souple à épure programmée. L'essieu, désormais à profil fermé, permet une augmentation de la raideur en torsion tout en allégeant le véhicule. L'ensemble de ces technologies donne à la fois plus de vivacité, de réactivité au véhicule et offre un maintien amélioré dans les virages sans pénaliser le confort des occupants.

En complément des qualités dynamiques de son châssis, Nouvelle Mégane dispose de prestations de freinage au meilleur niveau de sa catégorie. Pour un freinage mordant, elle bénéficie d'un système largement dimensionné. Avec des disques de frein ventilés de 296 mm à l'avant et de 260 mm à l'arrière, Nouvelle Mégane freine en 37 m lors de freinages répétés effectués à 100km/h, soit une des meilleures distances d'arrêt du segment.

Nouvelle Mégane offre une tenue de route réactive, précise et sécurisante. Son comportement routier, sain et prévisible, permet d'adopter une conduite dynamique en toute sérénité.

Vivacité et respect de l'environnement : l'atout de la gamme dCi et TCe

Nouvelle Mégane disposera dès le lancement d'une gamme de motorisations dCi et TCe profondément renouvelée qui concilie sobriété et agrément. Ces moteurs sont capables de délivrer une réserve de couple et de puissance quelles que soient les sollicitations, dès les bas régimes et sur une large plage d'utilisation. Nouvelle Renault Mégane bénéficie de cette expertise. Elle dispose d'une gamme de moteurs performants et de boîtes de vitesse qui mettent en valeur ses qualités dynamiques.

Les moteurs dCi

Les dCi 85 et dCi 105, déjà plébiscités pour leurs performances et leur agrément de conduite, sont complétés par les dCi 90 et dCi 110 avec filtre à particules. Ces **quatre motorisations émettent moins de 120g de CO₂/km**. Le **nouveau moteur dCi 130** utilise le meilleur de la technologie dCi en combustion et en suralimentation. Il n'émet que 135g de CO₂/km. Sa puissance maximale de 130 ch (96 kW) est disponible plus rapidement, dès 3 750 tr/min (au lieu de 4 000 tr/min) et son couple de 300 Nm l'est dès 1 750 tr/min (au lieu de 2 000 tr/min). Le dCi 160 BVM et le dCi 150 BVA viendront très vite compléter cette offre.

L'offre essence

En fonction des pays, l'offre essence se composera des moteurs 1.6 16v de 100 ch et 110 ch, du 2.0 16v de 140ch et du TCe 180. Proposé au lancement avec une boîte manuelle à 6 rapports, le moteur 2.0 16v sera également proposé ultérieurement avec une transmission continûment variable. Le dernier né des moteurs essence de Renault, le **TCe 130**, sera proposé dès le printemps 2009. Développé dans le cadre de l'Alliance Renault-Nissan, il illustre parfaitement l'expertise acquise dans le domaine du downsizing. Avec la puissance d'un moteur 1.8 l (130 ch), le couple d'un moteur 2.0 l (190 Nm) et des émissions de CO₂ inférieures à un moteur 1.6 l, ce nouveau bloc d'une cylindrée de 1 397 cm³ se montre particulièrement sobre et respectueux de l'environnement. Selon les versions, ces moteurs pourront être accouplés à une boîte de vitesses manuelle ou automatique à cinq ou six rapports.

Nouvelle Mégane disposera de moteurs compatibles biocarburants, aussi bien pour le bioéthanol que pour le biodiesel.

Tout en étant plus grande et plus habitable, Nouvelle Mégane **est plus légère de 8 kg** en moyenne par rapport à sa devancière. Cette masse réduite et son aérodynamique optimisée lui permettent d'afficher une consommation et des émissions de CO₂ au meilleur niveau sans sacrifier l'agrément de conduite et les performances.

Nouvelle Mégane est l'un des véhicules les plus citoyens de sa catégorie. Au global, près de **70% de ses ventes seront conformes à la signature Renault eco²** en satisfaisant simultanément trois critères :

- ses émissions de CO₂ sont inférieures à 140g/km ou elle dispose de moteurs compatibles avec des biocarburants

- elle est fabriquée dans une usine certifiée ISO 14001
- elle est valorisable à 95% en fin de vie et comprend au moins 5% de plastique recyclé.

Nouvelle Renault Mégane vise l'excellence en matière de sécurité

La conception de Nouvelle Mégane s'inscrit dans la lignée de sa devancière, c'est-à-dire « best in class » sur son segment. Renault a évidemment mis à profit les études menées par le LAB¹ ainsi que ses compétences en ingénierie pour développer **les équipements les plus efficaces au regard des situations réelles de conduite**. Nouvelle Mégane bénéficie de toute l'expertise de Renault en la matière et a été développée pour être exemplaire.

En termes de sécurité active et comme sur l'ensemble de la gamme Renault, Nouvelle Mégane dispose de différents équipements qui aident le conducteur à **anticiper les risques de la route**. Elle adopte de témoins visuels de bouclage des ceintures aux 5 places, du système de surveillance de la pression des pneumatiques, de projecteurs directionnels bixénon avec orientation des feux de croisement en virage, de l'allumage automatique des projecteurs et déclenchement automatique des essuie-glaces et du limiteur-régulateur de vitesse.

Pour faire face aux situations de conduite difficiles ou d'urgence, Nouvelle Mégane est également équipée de **l'ABS** avec répartiteur électronique de freinage ainsi que de **l'Aide au Freinage d'Urgence en série**. A ces dispositifs s'ajoute selon les versions **l'ESC** (Electronic Stability Control) avec fonction de contrôle de sous-virage (**CSV**).

En matière de sécurité passive, Nouvelle Mégane adopte une **structure à déformation programmée** qui absorbe l'énergie en cas de choc afin de préserver au mieux l'intégrité de l'habitacle et la vie de ses occupants. Les matériaux et aciers à haute, très haute, voire très très haute limite d'élasticité garantissent un potentiel d'absorption et de dissipation maximal de l'énergie cinétique. Cette maîtrise globale des déformations permet de réduire la décélération subie par les occupants qui, couplée au système **Renault de Protection de 3^{ème} génération (SRP3)**, garantit un niveau de protection très élevé.

Le SRP3, système unique sur le marché, prend en compte la violence du choc et la morphologie des occupants. Il combine la **double prétension** (qui limite le déplacement du corps vers l'avant en plaquant la sangle au niveau du thorax et du bassin), **le limiteur d'effort** (qui réduit la pression exercée par la ceinture sur le thorax) et **les airbags adaptatifs à deux volumes** (qui se déploient au juste nécessaire et finalisent l'amortissement du choc). Il garantit

¹ LAB : Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain PSA Peugeot-Citroën Renault

la **meilleure protection possible contre le phénomène de sous-marinage**, c'est-à-dire contre le glissement du bassin sous la partie basse de la ceinture de sécurité, responsable de nombreuses lésions abdominales, parfois très graves en cas de choc. Le bouclage des ceintures est quant à lui facilité par une implantation plus haute des pédoncules et un accès plus aisé.

Cause importante de mortalité (zone de protection très faible), le choc latéral a bénéficié d'un traitement spécifique pour un résultat optimal. Nouvelle Mégane hérite de **doubles capteurs de choc latéral et d'airbag thorax/bassin bi-chambre** introduits sur Laguna III. Celui-ci adapte la pression nécessaire au niveau du bassin et du thorax en délivrant jusqu'à trois fois plus de pression sur la zone du bassin – plus exposée – par rapport à celle du thorax.

Les **appuie-têtes de nouvelle génération** , dont les tiges de maintien coulissent dans l'appuie-tête et non plus dans la partie supérieure du dossier, assurent une protection rapprochée des cervicales en cas de choc arrière. Ils ne constituent plus un élément rigide dans le dossier. Cette solution permet au dos de l'occupant de s'inscrire profondément dans le dossier jusqu'à ce que sa tête touche l'appuie-tête avec une réduction des mouvements tête/thorax.

CHAPITRE 4

Nouvelle Renault Mégane : une famille de caractère

Avec Nouvelle Mégane, Renault offre à chaque client une voiture de caractère.

Mégane : une famille nombreuse devenue célèbre

Avec près de 8,5 millions de Mégane vendues dans le monde depuis son lancement en 1995, l'aventure Mégane est d'abord un succès commercial.

Produites sur **trois continents** (Europe, Amérique du Sud, Asie) dans **neuf sites de fabrication**, et vendues dans plus de **soixante-quinze pays hors d'Europe Occidentale**, les **sept** carrosseries de la famille Mégane font voyager des millions de clients.

En Europe Occidentale, Mégane acquiert la confiance d'une clientèle exigeante, à la recherche de l'équilibre idéal : un confort à bord, une sécurité au meilleur niveau et un usage quotidien facile et économique. Les Mégane se hissent durablement au hit-parade des ventes en Europe avec de nombreuses distinctions : **voitures de l'année en 1998** pour Scénic I et en **2003** pour Mégane II Berline, **1^{er} véhicule 5 étoiles EuroNcap** sur le segment des voitures compactes en **2003** pour la Berline.

Une diversité qui apporte son lot d'innovations

Premier monospace de sa catégorie, **Scénic** crée le segment des monospaces compacts poursuivant la philosophie pionnière de Renault initiée par le lancement d'Espace en 1984 puis de Twingo en 1993. La « révolution Scénic » lance une dynamique au sein du secteur automobile et entraîne une grande partie des constructeurs dans son sillage.

Premier coupé-cabriolet à offrir un toit en verre de série, **Mégane Coupé Cabriolet** innove dans sa catégorie en garantissant le même niveau de sécurité qu'une berline grâce notamment à son dispositif anti sous-marinage.

En 2003 et 2004, Renault est le premier constructeur automobile à proposer une double offre de carrosserie sur des monospaces compacts : Scénic (5 places) et Grand Scénic (5 places et 7 places)

En 2004 et 2005, Renault Mégane est le modèle **le plus vendu du marché en Europe occidentale**, toutes carrosseries confondues. Produite en Amérique du Sud, en Turquie et en Iran, sa popularité gagne progressivement les autres continents.

Fin 2007, après 13 années d'existence, elle se place dans **le top 5 des voitures particulières les plus vendues en Europe Occidentale**. Elle représente une part de marché de près de 10% sur son segment.

Le segment des voitures compactes en Europe Occidentale : un marché de plus de 5 millions de voitures

Avec près de 5,2 millions de voitures immatriculées en 2007 en Europe Occidentale, le segment « moyen inférieur » représente plus d'un tiers du marché automobile européen et reste le plus important en volumes.

Après avoir connu la « révolution **monospaces** » au le début des années 2000, le segment a ensuite vu l'arrivée massive des **SUV compacts** dont les ventes ont été multipliées par sept en 10 ans. Le segment C croît de **+ 1,4 %** en 2007 par rapport à 2006.

Aujourd'hui, le secteur est extrêmement concurrentiel : plus de **100 modèles** sont proposés à la clientèle européenne. Des grandes marques généralistes mondiales aux spécialistes européens, l'offre est très variée avec **10 types** de carrosseries proposées (berline 5 portes, berline 3 portes, coupé, tricorps, break, coupé-cabriolet, monospaces court et long, SUV et société).

Les berlines (bicorps, tricorps) qui représentent encore **plus de la moitié des véhicules vendus en 2007**, restent la carrosserie « traditionnelle ». Résistant à la « déberlinisation » constatée il y a dix ans, leurs volumes de ventes se sont finalement stabilisés.

Deuxième carrosserie phare : les **monospaces**. Plus de **30%** des acheteurs du segment portent leur choix sur l'acquisition de ce type de voiture. En Europe Occidentale, les volumes de ventes des monospaces sont en progression régulière mais modérée, avec une croissance de **1,4 %** en 2007 par rapport à 2006.

Les **SUV compacts** rencontrent un vif succès en Europe occidentale depuis 5 ans avec près de **4%** de part de marché du segment et environ 25 modèles présents.

Toutes les analyses convergent vers une stabilité du segment du fait, notamment, de législations visant à réduire le taux d'émissions polluantes. Les compactes restent les mieux positionnées en termes d'équilibre des prestations : plaisir de conduite, habitabilité et émissions de CO₂.

Le poids du Diesel n'a cessé de progresser en Europe occidentale, pour représenter 60% du segment en 2007 (25% en 1995). Cette croissance est portée par la performance de ces motorisations en termes d'émissions de CO₂, favorablement taxées dans la plupart des pays d'Europe de l'Ouest, où Mégane II réalise près de 70% de ses ventes avec des versions Diesel.

Garantir des conditions économiques durables et rentables

Le ticket d'entrée Nouvelle Mégane s'élève à **1,8 milliard d'euros**. Il recouvre les dépenses engagées pour concevoir six nouvelles carrosseries et les fabriquer dans les usines de Palencia en Espagne et Douai en France.

Les frais de recherche et de développement ont été contenus malgré un cahier des charges exigeant. Certaines technologies développées sur Nouvelle Laguna ont été reconduites sur Nouvelle Mégane.

Comme pour Nouvelle Laguna, Nouvelle Mégane a bénéficié d'un plan « **Excellence Qualité** » profitant des progrès réalisés grâce à la mise en œuvre des meilleures pratiques et processus de Renault, en particulier dans le cadre du **Système de Conception Renault (SCR)** et du **Système de Production Renault (SPR)**. Un tel degré d'exigence appliqué dans tous les métiers de l'entreprise profite à l'ensemble de la gamme.

Le carry-over pratiqué sur certaines pièces de Nouvelle Laguna et sur d'autres véhicules de la gamme Renault ainsi que sur les installations de Mégane II est important. Il permet une **réduction massive du ticket d'entrée industriel, de 30%** inférieur à celui de la génération précédente.

La naissance de la deuxième famille Mégane avait généré des investissements majeurs dans les usines de production, désormais fortement modernisées, en particulier par l'industrialisation de nouvelles tôleries. Le soubassement de Nouvelle Mégane est identique à celui de Mégane II qui bénéficiait d'un bon niveau. Particulièrement intéressant en termes de réduction des investissements industriels et finalement peu contraignant car il laisse libre cours à la créativité des designers, le carry-over de Mégane II a été maximisé autant sur les composants de la plate-forme que sur les organes mécaniques, les pièces, ou les solutions techniques.

La rationalisation du plan industriel est l'assurance d'un taux d'utilisation élevé des sites de production. La rentabilité d'un tel programme est en grande partie garantie par l'amortissement du coût d'utilisation des capacités industrielles existantes. Pour favoriser un taux d'occupation optimal dans les deux usines européennes de production, Palencia et Douai, Renault a partagé la fabrication de **six** membres de la nouvelle famille Mégane entre les deux sites. Nouvelle Mégane Berline sera produite dans l'usine espagnole. Cette **nouvelle**

organisation industrielle de sites dédiés par caisses permet de réduire les coûts d'industrialisation de la plate-forme désormais amortis, et de mieux cibler les investissements nécessaires à la production de chacune des caisses.

Les 810 millions d'euros d'investissements industriels sont répartis comme suit : **370 millions** d'euros investis chez les fournisseurs et **440 millions** d'euros dans les usines, principalement dans les usines de Douai et Palencia.

Chez **nos fournisseurs**, le travail sur le dimensionnement du capacitaire au plus juste et la suppression des outillages multiples ont permis de réaliser une **économie de 125 millions** d'euros. En production en série, le sourcing d'une partie des pièces en Europe de l'Est et en Asie ont permis de réduire les coûts d'achat des pièces. Les contrôles d'assurance qualité sont effectués avec la même exigence que pour nos approvisionnements traditionnels et les résultats sont identiques : le nombre de pièces défectueuses s'élève à 30 sur un million.

Dans les **usines**, les **investissements ont été réduits de moitié par rapport à Mégane II**. Ils sont répartis de façon homogène sur les deux sites : **250 millions** d'euros pour l'usine de **Douai** et **190 millions** d'euros pour l'usine de **Palencia**.

L'achat d'outillages adaptés aux formes des pièces nouvelles et les changements des robots à l'**emboutissage** représentent **180 millions** d'euros investis sur trois sites : Palencia et Valladolid (qui réalise 60% de l'emboutissage des 3 caisses) pour l'Espagne et Douai pour la France.

La **tôlerie**, automatisée à 95%, a été modifiée à hauteur de **215 millions** d'euros, pour **près de moitié utilisés à l'usine de Palencia**. L'**achat d'une centaine de robots** a permis d'obtenir des résultats en termes de qualité perçue et de durabilité d'un niveau supérieur à la génération précédente. Ces outillages complètent la tôlerie mise en place il y a cinq ans, qui figure au meilleur niveau mondial.

La **peinture**, fortement robotisée et déjà renouvelée à Palencia en 2002, a nécessité des investissements d'adaptation du matériel à hauteur de **7 millions** d'euros.

Le **montage** a bénéficié de **32 millions** d'euros d'investissements essentiellement destinés à l'adaptation des installations existantes aux voitures de la nouvelle famille Mégane. Les

investissements ont également servi à améliorer les conditions de travail avec la mise en place de **luges à hauteur variable** à Palencia pour permettre une meilleure ergonomie au poste de travail. La mise en place de systèmes « **strip and build** » utilisés par **Nissan** pendant la phase de démarrage permet aux opérateurs de ne pas perdre la précision de leur geste lors des premières fabrications des nouveaux modèles. Sur la chaîne, une **voiture** est **dédiée à être montée et démontée** de manière à ce que les opérateurs ne « perdent pas la main » lorsque la cadence de production est au niveau d'un démarrage.

Les **frais de démarrage** s'élèvent à **67 millions d'euros** et sont en réduction grâce à l'harmonisation des process et des méthodes d'une usine à l'autre.

Les précédents démarrages industriels comme celui de Nouvelle Twingo (Novomesto) en Slovénie ou de Nouvelle Laguna (Sandouville) et Nouveau Kangoo (MCA Maubeuge) en France, ont permis de capitaliser sur les meilleures pratiques et d'assurer une mise en route rapide et contrôlée des chaînes de montage des usines de fabrication de Nouvelle Mégane.

Rentabilité des investissements

L'industrialisation des différentes carrosseries de Nouvelle Mégane est programmée sur une période réduite. Renault aura renouvelé son offre en Europe Occidentale sur le segment en moins de deux ans.

Les photos en haute définition de Nouvelle Renault Mégane sont téléchargeables sur le site www.media.renault.com > Médiathèque > Véhicules particuliers > Nouvelle Mégane Berline