

Sovab célèbre le record de production de 2016

Les clés des 132 824^e et 132 825^e utilitaires produits en 2016 à la Sovab ont été remises mardi. Le symbole d'un record historique de production.



Vincent Despres (à droite), directeur des ventes flottes chez Renault, remet les clés du 132 824^e Master produit en 2016 à François Lepauvre, directeur des achats du groupe Vinci.



Michel Breg (à gauche), directeur gamme fourgons chez Renault, remet les clés du 132 825^e et dernier Master produit en 2016 à Daniel Abitbol de chez Eurovia. Photos Olivier CHATY

Le record de production enregistré en 2016 par la Sovab à Batilly valait bien une cérémonie officielle dans les locaux de l'usine Renault. Devant un parterre de responsables de la marque au losange ainsi que du groupe Vinci, Javier Novo, directeur du site, est revenu sur l'histoire de l'épopée Master et les investissements successifs qui ont conduit à l'aboutissement du produit actuel, leader sur le marché français et occupant la troisième marche en Europe. « En 2016, nous avons assemblé 6 000 Master de plus qu'en 2015 (déjà l'année du précédent record) », indique Javier Novo.

Pour marquer d'une pierre blanche cet événement, les clés des deux derniers utilitaires sortis des chaînes en 2016 – à 4h17 et 4h 19 le 21 décembre – ont été remises à un client de choix, le groupe Vinci. Et pour cause, il a commandé en 2016 pas moins de 834 Master, soit là aussi un record. De quoi constituer le premier client du gros utilitaire de Renault. On comprend mieux pourquoi, mardi, les clés des fourgons du record sont revenues à Vinci et à une de ses entités, Eurovia. « Le groupe Vinci, c'est 50 000 véhicules, dont 35 000 en France », explique François Lepautre, directeur des achats du groupe. Et 99,9 % d'entre eux sont français. Pour deux tiers, issus de Renault. »

Autre record, allant de pair avec la production totale de gros utilitaires à Batilly : celle des Renault badgés Master, soit 94 162 véhicules. En fait, de l'usine sortent aussi des fourgons mais sous les marques Nissan, Renault Trucks et GM. En additionnant leurs productions à celle des Master, on atteint bien 132 825 utilitaires.

Enfin, cette cérémonie, ce fut aussi l'occasion de mettre à l'honneur deux collaborateurs "master" de l'usine : Raphaël Wiss du département tôlerie et Kévin Ourrad, du département montage. « Ils font partie des dix employés désignés comme excellents », assure leur directeur Javier Novo.

O. C.

Pour faire face aux restrictions de circulation...

Commercialiser un Master en version électrique, c'est vraiment l'avenir ?

Michel BREG, directeur gamme fourgons chez Renault : « Oui, la tendance est à développer dans le temps des utilitaires électriques. En Europe, plus de 230 villes ont apposé des restrictions d'accès. Nous avons la conviction que livrer au dernier kilomètre avec Master va progresser. D'abord, avec des volumes de production modestes, mais en 2020 ce sera significatif ! D'autant que la charge utile du Master demeure à une tonne avec des caractéristiques de dimensions intérieures identiques. »

N'y a-t-il pas un problème d'autonomie des batteries, surtout pour un gros utilitaire ?

M.B. : « Notre priorité est axée sur l'autonomie. Aujourd'hui, nous sommes à 200 km selon la norme NEDC. En usage réel, on se situe plutôt à 100 km. Mais il faut savoir qu'en réalité, nos clients de Kangoo affirment utiliser Kangoo sur des parcours moyens de 40 km. Notre force est de posséder une ingénierie dédiée aux véhicules utilitaires à Villiers-Saint-Frédéric à l'ouest de Paris, cela nous permet de tailler l'outil Master à la main du client. »