Synergies Roumanie n° 11 - 2016 p. 55-66

GERFLINT
ISSN 1841-8333
ISSN en ligne 2261-3463

La matérialisation de la coopération économique entre la France et la Roumanie pendant la période communiste

Elena Rusu
Université Babeş-Bolyai, Faculté d'études européennes, Roumanie
elenamrusu@yahoo.com
Marius Nicolae Grad
Université Babeş-Bolyai, Faculté d'Histoire et Philosophie, Roumanie
marius_grad@yahoo.com

Résumé

Au fil du temps, les différents Etats ont cherché à mettre en place des instruments de coopération économique pour atteindre ses propres objectifs et parvenir à un niveau de développement favorable pour assurer le bien-être citoyen. En outre, l'appétit de pouvoir s'est manifesté de plus en plus souvent par des moyens financiers, sans tenir compte de la compatibilité des acteurs politiques. Cette recherche porte tout d'abord sur la dimension pratique de la coopération économique entre les Etats pendant la guerre froide, en identifiant le contexte et les motivations. Deuxièmement, l'accent est mis sur l'évolution des relations économiques entre la France et la Roumanie dans la période communiste à travers l'étude de cas Dacia et Oltcit-deux de plus grandes constructeurs automobiles de Roumanie. En effet, il est important d'analyser les motifs qui ont poussés les constructeurs français à s'impliquer dans le développement de ces deux projets, et donc dresser de manière pratique les interactions économique entre deux *états* pendant la période communiste appartenant à des sphères d'influence différentes.

Mots-clés: industrialisation, projets économiques franco-roumains, automobiles roumains, communisme

The essence of economic cooperation between France and Romania in the communist period

Abstract

Over time, different states have sought to materialize economic cooperation instruments to meet their own objectives and to achieve a favorable development level for their citizens' welfare. Moreover, power appetites were materialized increasingly frequent through financial means, regardless of political actor's compatibility. This research focuses on the practical dimension of economic cooperation between states during the Cold War, identifying the context and motivations. Then, the second part of this paper focuses on presenting the materialization of economic cooperation between France and Romania in the communist period by analyzing two of the biggest projects of the Romanian engineering industry: Dacia and Oltcit. It seeks to find out why and how the French manufacturers involved in

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

the development of the two projects, thus wanting to present in a practical manner the economic interactions of the Cold War between states belonging to different spheres of influence.

Keywords: industrialization, French-Romanian economic projects, Romanian cars, communism

Depuis les temps les plus anciens, les entités du système international ont visé à atteindre leurs propres objectifs, même au détriment des autres acteurs. Les intérêts particuliers ont été calibrés et établis en étroite liaison avec la configuration économique et politique nationale, mais aussi avec les besoins de développement à long terme. S'il y a un siècle, ces objectifs pourraient être atteints grâce à des efforts individuels et grâce aux collaborations avec les acteurs de proximité, les développements du système international ont mis à la disposition des entités un large éventail d'outils et d'options.

L'un des points tournants de l'interaction historique entre les États est représenté par la Seconde Guerre mondiale. Le conflit a connu des proportions tellement vastes que les États ont clôturé cet épisode avec une dose de réticence et de crainte sans précédent - à la fois en termes de développement et de conduite éventuelle en relation avec des partenaires ou d'autres parties. La guerre froide a représenté la matérialisation la plus palpable des tensions héritées de la guerre, tensions auxquelles les pays n'ont pas renoncé suite aux conférences qui ont mis fin au conflit (Paris, Yalta, Potsdam etc.). Les besoins spécifiques de chaque acteur ont augmenté quantitativement et qualitativement, compte tenu du contexte post-conflit, caractérisé par un besoin manifeste de reconstruction, de développement économique et de stabilité. Ainsi, la guerre froide est en plus de la classique rivalité Ouest-Est, démocratie contre communisme, capitalisme contre communisme, un résultat de la lutte menée par chaque acteur pour son bien-être. Les alliances et les collaborations constituées à cette époque-là ont été basées sur des sympathies et des similitudes politiques, mais ont eu une profonde composante économique et militaire. Dans un environnement encore marqué par le triomphe du réalisme politique, les raisons géopolitiques et militaires ont marqué les premières décennies de la guerre froide. Cette situation a conduit à une scission européenne entre l'Est et l'Ouest à tous les niveaux. Le rideau de fer de Winston Churchill avait transformé les deux blocs dans des entités de plus en plus isolées et réservées, ce qui a intensifié l'écart entre les deux.

Ainsi, du point de vue du bloc soviétique, la période des années 60 reflète une position diamétralement opposée au bloc occidental. Si l'autre côté du continent

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

avait réussi à commencer et renforcer un processus efficace d'intégration, dans notre région il y avait un seul acteur qui dominait les affaires intérieures et étrangères des États - RSFSR - la République socialiste fédérative soviétique de Russie. L'écart était encore plus grand dans un contexte où au niveau des États de l'Ouest la coopération économique s'était matérialisée en dépit des difficultés politiques et militaires. Les ambitions et les besoins financiers des États étaient différents ce qui a rendu difficile le processus d'intégration et de cohésion. Par exemple, les Pays-Bas avaient un besoin profond d'emplois et de reconstruction de l'infrastructure, la Belgique souhaitait stabiliser la monnaie et reprendre le contrôle sur l'inflation et l'Italie se concentrait sur la renonciation à l'héritage de l'économie fasciste planifiée et voulait se réintégrer sur le marché international. Toutefois, les États ont pris conscience du besoin de la coopération transfrontalière et se sont montrés prêts à renoncer à l'autonomie personnelle afin de créer un environnement propice au développement de chacun. Sur la partie de l'Est, les années 60 ont retrouvé les États sous la domination et le contrôle soviétique. La création de Comintern - Bureau communiste d'information, et l'expansion de cet organisme a facilité la mise en œuvre d'un contrôle efficace et des restrictions et directions de développement fixées par Moscou. L'adhésion de la Chine, de la Corée du Nord et du Nord-Vietnam à l'organisation a consolidé le pouvoir et la position de cette entité. Ainsi, du point de vue économique, au début des années `50 plus de 70% du commerce extérieur de la Bulgarie se réalisait avec l'Union soviétique. En même temps, plus de la moitié du commerce international des États communistes se concrétisait au sein de l'URSS[1]. Mais cette situation n'a pas duré longtemps. La mort de Staline en 1952 a changé les choses. Nikita Hrușciov a reconnu publiquement lors du XX^{e} Congrès du Parti communiste que le socialisme pourrait se développer différemment au cours de sa transition, en transmettant ainsi un message d'ouverture vers une plus grande liberté économique vers les pays satellites.

Hrușciov a décidé d'utiliser le Conseil afin de développer la spécialisation industrielle en Europe orientale, en remplaçant l'uniformité économique par la pratique de l'interdépendance économique. Ainsi, chaque pays allait se spécialiser dans les secteurs manufacturiers qui avaient le potentiel le plus grand dans la région. En conséquence, jusqu'en 1960, chaque pays de l'Europe de l'Est s'est développé sur le plan économique en fonction de ses propres principes, ce qui a contribué à une intégration plus facile des secteurs économiques locaux au niveau stratégique.

Naturellement tous ces développements ont marqué le contexte national de notre pays, en particulier pendant la période communiste. Ainsi, nous pouvons identifier trois niveaux de la construction socialiste que notre pays a traversés, à savoir: la première étape (de 1948 à 1965) – représentée par la formation de l'économie socialiste, la deuxième étape (de 1966 à 1970) - la période de consolidation technique

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

et matérielle et de renforcement des relations extérieures de production, et enfin la dernière étape - qui a commencé en 1971 – et qui a été basée sur la construction d'une société socialiste développée et puissante à tous égards[2]. Ioan Totu a déclaré dans un article publié en 1984, dans un journal externe, que les objectifs stratégiques de la troisième phase de la construction socialiste sont les suivants: (1) la transformation de la Roumanie d'un pays en cours de développement en un pays qui se trouve parmi les pays développés du monde; (2) l'homogénéisation sociale, l'organisation des relations sociales selon l'éthique et l'équité socialistes; (3) l'amélioration de l'organisation et de la gestion scientifiques dans tous les aspects de la vie sociale; (4) la hausse du niveau de vie dans l'ensemble de la société, y compris le niveau de culture et de civilisation et le développement multilatéral de la personnalité humaine[3].

La coopération entre la Roumanie et les partenaires extérieurs s'est matérialisée après les discussions et les plans établis dans la 2ème étape du développement. Naturellement, ceux-ci ont également été facilités par la disponibilité des autres parties aussi qui, à leur tour, avaient leurs propres intérêts. Du point de vue de la recherche actuelle, les relations entre la Roumanie et la France, à la fois sur le plan économique que politico-culturel, sont fondées, au moins pendant la guerre froide, sur des raisons profondément politiques. En effet, en plus de l'adhésion dans le club des pays latins, dans la période analysée, les deux Etats ont traversé des périodes où l'autre s'est avéré être un partenaire fiable pour atteindre les propres objectifs. Etant donné que la matérialisation de la coopération économique a eu lieu à la fin des années 60, il convient de mentionner que cette relation a été construite par des raisons exclusivement politiques, pour qu'ensuite se matérialise dans les paramètres économiques. La preuve en est la période de détente de la guerre froide, période dans laquelle la France promouvait une politique caractérisée par la grandeur et l'indépendance nationale, et la Roumanie affirmait l'indépendance de Moscou et cherchait des moyens pour matérialiser cette position.

Si nous regardons l'état dans lequel les deux pays se trouvaient à l'époque, nous constatons une ouverture dans les deux cas, déterminée à la fois par le contexte international de l'époque que par les ambitions individuelles des dirigeants politiques. Ainsi, dans le cas de la Roumanie, le leader Nicolae Ceausescu voulait avec ferveur construire une économie performante et fonctionnelle, indépendante de l'orientation déterminée par Moscou. En outre, le leader communiste avait établi des objectifs économiques qui n'étaient pas conformes aux réalités sociales et aux changements de politique étrangère, en mettant une forte pression sur les mécanismes socio-politiques internes de l'époque. Conscient du fait qu'un statut privilégié sur la scène des économies puissantes pouvait être atteint seulement par des sacrifices, Ceausescu a forcé la participation de la Roumanie à des partenariats

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

étrangers qui n'étaient pas toujours rentables pour notre pays. Statistiquement parlant, cette augmentation artificielle des collaborations externes a connu une forte tendance ascendante, comme suit: en 1965, les liens économiques étrangers étaient représentés par la collaboration avec soixante-cinq pays, dix ans plus tard étaient en cours de déroulement des partenariats avec environ cent vingt membres et en 1984, le commerce extérieur se matérialise avec plus de cent cinquante joueurs étrangers. Ainsi, en moins de deux décennies, on constate une croissance de la valeur et de la quantité de plus de huit cents pourcentages[4]. Dans la même période, une vaste politique d'industrialisation a été mise en place, le pays ayant vécu des transformations sociales et démographiques structurelles profondes.

En revanche, la France était, au début des années 60, en pleine période de croissance économique. Se trouvant dans la période reconnue comme La Trente Glorieuses (1945-1975), les dirigeants parisiens étaient à la recherche de nouveaux outils pour le développement et la coopération économique. Avec une croissance annuelle de plus de cinq pour cent, la France représentait en ce temps-là une opportunité dont plusieurs Etats en cours de développement ont profité à l'époque. La Roumanie a été l'un d'entre eux, et les liens politiques et économiques (doublés des affinités culturelles) ne cessaient d'apparaître malgré l'appartenance des deux Etats à des blocs militaires et idéologiques différents. En même temps, il y a eu une ouverture de la part de la France également vers « la jeune sœur » des Balkans, cette attitude étant relativement facile à identifier dans les réponses reçues par Bucarest aux appels lancés vers les potentiels investisseurs étrangers. En outre, la Roumanie héritait de la période de l'entre-deux-guerres une relation privilégiée avec Paris, tant au niveau politique qu'économique.

À une époque où l'ouverture à l'espace extérieur, principalement à l'Ouest, a été limitée, se créent les fondements d'un partenariat stratégique entre la Roumanie et le constructeur français d'automobiles Renault, l'objectif de ce projet étant la réalisation d'un produit compétitif sur le marché international.

Les relations entre la Roumanie et la France dans la période communiste ont lieu dans le contexte de la guerre froide. La structure bipolaire du système des relations internationales a déterminé la structure de la relation entre les deux pays. Le soutien et l'implication de la France dans le développement économique de la Roumanie ont été fondés sur le soutien de la partie démocratique dans le conflit idéologique entre les Etats-Unis et l'URSS. Ainsi, pour éviter l'influence croissante du communisme, la France a exprimé son intérêt pour les projets dans le secteur de l'ingénierie des automobiles de la Roumanie.

Une autre raison pour le rapprochement entre les deux entités est la continuité. Le lien constructif entre les deux pays dans la période communiste a été favorisé par les relations diplomatiques qui ont été renforcées au cours de la période de

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

l'entre-deux-guerres. Depuis lors, le capital français est intervenu dans le développement de l'État roumain, du paradigme d'un État agraire à un État agraire-industriel. En 1923, le gouvernement français a décidé d'accorder aux sociétés à capital français en Roumanie quelques anticipations remboursables, sans intérêt, en compte des compensations qui leur ont été fixées. On précisait que ces anticipations n'étaient pas préjudiciables au règlement définitif des compensations [5]. Il y avait plusieurs investisseurs étrangers dans la période entre les deux guerres, mais le poids le plus important revenait au capital français - environ 36%, suivi par le capital anglais et hongrois.

Avec une longue histoire dans la production automobile roumaine, les commencements de l'Usine Dacia Mioveni coïncident dans une grande partie avec ceux du régime communiste en Roumanie. Le projet Dacia est un projet fabriqué par le système politique communiste roumain avec la volonté de ses dirigeants d'accroître l'influence et la compétitivité du pays. Étant donné que Nicolae Ceaușescu parvient à obtenir le poste de premier secrétaire du Parti des Travailleurs Roumains en 1965, succédant à Gheorghe Gheorghiu-Dej, l'une de ses principales préoccupations est de démontrer la puissance économique de la République socialiste. Devant chaque action et déclaration de pouvoir, l'intérêt national était souligné. Pour les communistes l'état devait avoir trois caractéristiques essentielles : d'organiser, de planifier et de gouverner[6].

Le développement par l'État roumain d'un projet automobile a suscité l'intérêt du chef Ceaușescu, qui devient intéressé par des accords avec divers fabricants en mesure de fournir une voiture accessible et populaire, qui sera appelée Dacia. Le nom « Dacia » a été inspiré par l'ancien nom de l'espace roumain. Par conséquent, en 1966 commence la construction de l'usine de voitures à Mioveni (à l'époque Colibași), dans la région d'Argeș, et une offre de recherche de producteurs est lancée.

La construction de l'Usine d'Automobiles Mioveni a été achevée en un temps record de seulement un an et demi, en 1968, compte tenu du fait que celle-ci est une usine avec une histoire qui a commencé en 1943, étant destinée à la fabrication des aéronefs[7]. Après la guerre, le bâtiment de l'actuelle Usine Dacia a été utilisé comme entrepôt pour la munition jusqu'en 1949, quand il a été organisé dans le but de réparer les locomotives. Depuis 1952, l'usine commence à produire des pièces pour les camions selon un concept soviétique[8].

Alors que le pays n'avait pas de tradition et d'expérience dans l'industrie des automobiles, la seule solution trouvée pour assurer la réussite du projet était la recherche d'un consultant externe pour la production sous licence obtenue de lui. Ainsi, un document est rédigé avec les caractéristiques principales de la nouvelle voiture: il faudra une automobile de taille moyenne, avec un moteur situé entre 1.000 et 1.300cm3 et produite à environ 50.000 exemplaires annuellement[9].

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

A l'appel d'offres lancé en 1966 ont participé les constructeurs d'automobiles suivants: Renault, Peugeot, Fiat, Alfa Romeo et Austin, avec des modèles comme la Renault 10, Peugeot 204, Fiat 1100D, Alfa Romeo 1300, Austin Mini Morris[10]. Une première tentative de collaboration a été faite avec Peugeot pour la Peugeot 204, mais le projet a été abandonné sur le chemin. Les négociations échouent dans le cas d'Austin également, le succès étant atteint avec l'acceptation de l'offre des françaises chez Renault.

Dans le contexte où, sur le plan diplomatique la série des réunions à haut niveau du président roumain avec des fonctionnaires étrangers est ouverte par la visite du président français Charles de Gaulle, le 14 mai 1968, à l'été de la même année, un accord de licence est signé avec le fabricant français de voitures Renault, valable pour une période de 10 ans. La négociation et la signature du contrat ont commencé en 1966, et c'était un document entre L'Entreprise d'État pour le Commerce Extérieur *Industrial Import* et la Régie Renault, dont le but était la fabrication et la vente de la nouvelle voiture Dacia, produite par l'État roumain sous licence du constructeur français Renault.

Étant donné que Dacia a été un projet sur lequel on a mis une pression significative pour le matérialiser rapidement, à partir du 1er juillet 1968 les premiers tests ont été effectués sur les 217 postes de travail dans l'usine, de sorte qu'au 20 août 1968 a commencé la production du premier modèle, une R8 nommée Dacia 1100 par la nouvelle société[11].

Le modèle proposé après les négociations pour être fabriqué à l'usine de Mioveni était Renault 12, mais en raison du fait que celui-ci était à la phase de test à ce moment-là (sa production devant débuter en France à la fin de 1969), la société a retiré son offre et a permis aux constructeurs roumains de commencer l'assemblage d'un modèle intermédiaire jusqu'à la production en série. Même si au début l'attention a été sur Renault 16, en août 1968 a commencé la production du modèle Dacia 1100 sous licence R8, suivie en 1969 de Dacia 1300 sous licence R12[12]. Dacia 1100, le premier modèle d'une voiture produite par l'État roumain a été représenté par une berline à moteur et traction en arrière, dont les pièces étaient fournies par Renault, les représentants roumains continuant ensuite l'assemblage. Le premier exemplaire d'une voiture produite à UAP – L'Usine d'Automobiles Pitești, a été offert comme cadeau au président de la République Socialiste de Roumanie, Nicolae Ceaușescu.

Conformément aux termes de l'accord, Renault 12 arrive en Roumanie en 1969 ce qui détermine la production sous licence d'une nouvelle voiture - Dacia 1300. Entre 1970-1980, Dacia développe une gamme entière de modèles qui va inclure plusieurs types de véhicules personnels et camionnettes. Ainsi, en 1970 apparaissent 3 versions de la Dacia 1310 berline y compris: Dacia 1300 L (considérée comme une

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

voiture de luxe du fabricant), Dacia 1300 LS (super luxe, prévue pour les membres importants du PCR) et Dacia 1200, et en 1973 est lancé le modèle Break et le modèle Dacia 1302 (connu sous le nom populaire de «Dacia Papuc»). Dacia a également produit un modèle de camionnette appelé D6, une copie de Renault Estafette, mais celui-ci n'a pas eu le succès escompté[13].

Dacia se révèle être un projet réussi et une voiture capable de trouver des acheteurs avant de quitter les portes de l'usine. Le modèle 1300 a enregistré des ventes importantes, et le leader communiste roumain veut concevoir une nouvelle voiture, plus petite et plus économique, destinée tant aux acheteurs internes qu'aux exportations vers l'Europe Orientale et Occidentale. Cette initiative de développement est alimentée par le fait que, tandis que le marché automobile roumain connaît des progrès, les fabricants en Europe Occidentale se heurtent à de nombreux problèmes concernant les ventes en raison de la hausse des prix de production dans le contexte de la crise du pétrole de 1973.

Le succès de Dacia a incité les constructeurs d'automobiles de France qui ont eu une nouvelle initiative matérialisée par un autre projet franco-roumain, coordonné cette fois-ci par Citroën, projet qui vise à créer une voiture accessible pour toute la population, mais aussi une voiture de haute qualité destinée au personnel politique. Le dirigeant de la firme, en 1975, proposé aux autorités roumaines, la production d'une petite voiture économique, présentée comme entièrement nouvelle[14].

Les avantages du nouveau projet étaient des deux côtés: Citroën cherchait à réduire les coûts pour survivre à la crise et l'Etat roumain souhaitait matérialiser toute opportunité potentielle pour l'industrialisation du pays. Le choix de l'Etat roumain comme partenaire de négociation par Citroën n'est pas un accident, une contribution significative est due au fait que le chef d'entreprise, George Taylor, était né à Bucarest et il était resté en contact avec les autorités roumaines.

Les négociations avec les Roumains commencent en même temps avec la prise de contrôle de Citroën par son rival Peugeot, la nouvelle société s'appelant PSA. Cette nouvelle société devient plus moderne et plus compétitive, ce qui détermine la renonciation aux projets plus anciens ou la redéfinition de ceux-ci. Ainsi, on peut citer à titre d'exemple l'abandon du projet Prototype Y[15] considéré comme obsolète, en faveur du projet Visa, inspiré par Peugeot 104[16]. PSA a proposé au côté roumain le projet Y, et donc, en 1977, le constructeur français et la société franco-roumaine Oltcit[17] ont signé un accord pour la création du nouveau modèle produit à Craiova. Le modèle Axel est produit en plusieurs versions sous le nom d'Oltcit à partir de 1982 jusqu'en 1991, date à laquelle Citroën se désengage de la *joint venture* Oltcit[18]. Ainsi, Oltcit devient la première voiture française fabriquée exclusivement à l'étranger.

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

Même si, théoriquement, l'usine de Craiova aurait pu produire 300.000 voitures par an, et les autorités espéraient qu'elle produise une moyenne de 130.000 véhicules, en réalité le modèle Oltcit a été produit en 5.400 exemplaires en 1983, en 37.000 exemplaires en 1984, en 30.000 en 1985 et en 16.000 exemplaires en 1986[19]. Même si la demande intérieure était élevée, pour l'exportation ont été envoyés seulement quelques exemplaires, sous la forme du modèle Citroën Axel.

Le nouveau projet de l'automobile n'a pas eu le succès escompté, principalement en raison de la faible qualité des pièces produites par une industrie insuffisamment développée pour répondre aux normes occidentales. La voiture apparaissait déjà comme un modèle obsolète et de mauvaise qualité, et la seule raison d'être achetée était représentée par le bas prix. A la fin des années 1980, à cause de la qualité de plus en plus basse des voitures, les exportations roumaines du modèle Oltcit vers l'Europe Occidentale ont cessé, ce qui a apporté le retrait des partenaires français de la société roumaine en 1990[20].

En ce qui concerne l'évolution de Dacia, en 1976 Renault a repris les négociations pour la fabrication sous licence de nouveaux modèles de la société française, et les partenaires roumains font preuve d'un réel intérêt pour la diversification de la production par l'introduction de nouveaux modèles. Mais dans le contexte de la crise du pétrole et de l'achèvement de l'accord de collaboration, deux ans plus tard, la commercialisation de nouveaux modèles n'a trouvé aucune justification. Mais, les tentatives de Dacia de se plier sur les exigences du marché et de se développer ne se sont pas arrêtées ici.

Même si l'année 1978 représente pour la société de Mioveni l'année de la résiliation du contrat de licence, dans les années 1980 ont été produits, en nombre limité, des modèles tels que Dacia 1310, une version restylée de la Dacia 1300, Braşovia, un coupé basé sur le modèle 1310 et Dacia 500 connu sous le nom de Lăstun qui était censé être un modèle fiable pour la ville. Les deux derniers modèles ont été produits dans les ateliers de Braşov et de Timişoara[21]. De plus, l'élite communiste a bénéficié d'un modèle spécial, la Dacia 2000, dont la production était exclusive[22].

Pourquoi le contrat avec Renault n'a-t-il pas été poursuivi? L'explication était que les priorités de la Roumanie avaient changé, elle ne pouvait plus soutenir cet effort d'investissement, et les nouveaux modèles proposés par les Français pour être fabriqués et assemblés à Piteşti ne répondaient pas aux besoins de développement de l'entreprise[23]. Ce changement de paradigme n'a pas seulement laissé l'usine dans la situation de se débrouiller par elle-même, mais elle a également entravé la stratégie d'exportation de l'entreprise Renault.

Devenue indépendante de Renault à partir de 1978, Dacia a commencé à produire ses propres pièces sans être obligée de les importer, mais le premier modèle 100% roumain, appelé Dacia Nova, est produit seulement en 1995, après la chute

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

du régime communiste en Roumanie. L'histoire de la collaboration entre Dacia et le fabricant français ne va pas s'arrêter ici. Le 2 juillet 1999 la société a signé le contrat de privatisation et elle est ainsi devenue une marque du Groupe Renault qui acquiert 51% des actions de la société[24].

Pour conclure, la coopération économique entre la Roumanie et la France s'est matérialisée dans un contexte historique favorable aux deux parties et a été catalysée par les positions et les objectifs politiques fixés au niveau national. Les ambitions de la France se sont synchronisées aux intérêts de la Roumanie et les deux acteurs ont identifié des opportunités dans la collaboration avec l'autre. Mais pour mieux comprendre le parcours pratique que cette approche a enregistré, nous nous arrêterons sur un projet très important à l'époque, à savoir la coopération industrielle dans le secteur automobile.

La collaboration avec une entité ayant de l'expérience dans l'industrie automobile a réussi à réduire le temps de travail sur l'élaboration du projet et la production des premières voitures roumaines, mais plus encore, cette collaboration a sauvé des montants importants d'argent qui auraient été investis dans l'information et le développement d'un prototype. De tous les essais, le succès de la production pour Dacia dans la période communiste a été représenté par le modèle 1300, le plus vendu et le plus compétitif en termes de qualité.

Dans un contexte où l'industrialisation intensive devait être atteinte à travers la création et la mise en œuvre de grands projets tels que ceux de l'industrie lourde par la construction d'usines, l'industrie des voitures n'a pas été négligée. Le problème auquel étaient confrontés les auteurs de ce plan théorique était représenté par le manque de formation et d'expérience dans le développement de secteurs industriels compétitifs et capables de réaliser rapidement des profits, et la solution était la signature des partenariats. L'objectif des artisans de la politique était de développer une nouvelle voiture, autre que Dacia, un modèle pour la ville, fiable et à un prix abordable. Après les négociations avec un nouveau partenaire français, Citroën, transformé en PSA après la prise par Peugeot, à Craiova a été développé Oltcit, une voiture qui n'a pas eu le succès escompté en raison de la mauvaise qualité et du prix élevé.

En tenant compte de l'ensemble du spectre social et politique des années 1970, le nouveau projet d'automobile représentait un maillon important du projet grandissant du régime communiste d'accélérer l'industrialisation du pays.

Bibliographie

***,1985. *Anuarul Statistic al Republicii Socialiste România, 1984*, Direcția Centrală de Statistică, București

Calcan, 1997. G. *Industria petrolieră din România în perioada interbelică,* Editura Tehnică, București, Debrousse, D. *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*.

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

Research Report series, University of Massachusetts – Amherst.

Stefănescu, C., Moroșan, C., Soare, I.1972. *Monografia Uzinei de autoturisme Pitesti*.

Totu, I.1984. "The Contribution of Economics to Romania`s Economic Development during the Past Decate", en *Research Report 24Ș Economy, Society and Culture in Contemporary Romania*, Anthropology Department.

Références électroniques [consultées le 12 Juillet 2016].

Automobile românești, disponible à l'adresse [http://www.automobileromanesti.ro/Dacia/].

Dacia – site officiel, *Istoric*, disponible à l'adresse [http://www.daciagroup.com/despre-noi/platforma-industriala-dacia/istoric].

King-Sang, Mak, *Defensive Reconstruction in the Cold War Era: Economic cooperation and regional integration in Western Europe, 1945-2000*, disponible sur l'adresse [*www.edb.gov.hk]*.

L'histoire de Dacia, disponible à l'adresse [http://lautomobileancienne.com/dacia-histoire/].

Muresan, Antoanela-Paula, « State and Nation. A Comparative Approach between the Legionary and the Communist Discourse » in: « Modelling the New Europe, On-line Journal », nº. 15, June, 2015, p. 153, disponible sur l'adresse [http://neweurope.centre.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2012/05/Online-Journal-No-15-June-2015_1.pdf].

Promotor News Online, Cea mai modernă mașină făcută în România comunistă, disponible à l'adresse :
[http://www.promotor.ro/masini-noi/prezentari/promotor-news-cea-mai-moderna-masina-facuta-in-romania-comunista-13490998/pag2].

Retromobil Club România, *Istoric Dacia*, disponible à l'adresse [http://daciaclasic.ro/istoric-3/].

Notes

1. Mak King-Sang, *Defensive Reconstruction in the Cold War Era: Economic cooperation and regional integration in Western Europe, 1945-2000*, disponible sur l'adresse *[www.edb.gov.hk]*, [consulté le 12 Juillet 2016], p. 15.

2. Ioan Totu, "The Contribution of Economics to Romania`s Economic Development during the Past Decate", en *Research Report 24: Economy, Society and Culture in Contemporary Romania*, Anthropology Department Research Report series, University of Massachusetts – Amherst, 1984, p. 5-12.

3. *Ibidem*, p. 5.

4. ***, *Anuarul Statistic al Republicii Socialiste România, 1984*, Direcția Centrală de Statistică, București 1985, p. 259.

5. Gheorghe Calcan, *Industria petrolieră din România în perioada interbelică,* Editura Tehnică, București, 1997, p. 159.

6. Antoanela-Paula Muresan, « State and Nation. A Comparative Approach between the Legionary and the Communist Discourse » in : « Modelling the New Europe, On-line Journal », no. 15, June, 2015, p. 153, disponible sur l'adresse [http://neweurope.centre.ubbcluj.ro/wp-content/uploads/2012/05/Online-Journal-No-15-June-2015_1.pdf], consulté le18 Juillet 2016.

7. Constantin Stefànescu, Constantin Morosan, Ion Soare, *Monografia Uzinei de autoturisme Pitesti*, 1972, p. 17.

8. Daniel Debrousse, *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*, p. 15.

9. *L'histoire de Dacia*, disponible sur l'adresse [http://lautomobileancienne.com/dacia-histoire/], consulté le 18 Juillet 2016.

10. Retromobil Club România, *Istoric Dacia*, disponible sur l'adresse [http://daciaclasic.ro/istoric-3/], consulté le 14 Juillet 2016.

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)

11. *Automobile românești*, disponible sur l'adresse [http://www.automobileromanesti.ro/Dacia/], consulté le 21 Juillet 2016.

12. Dacia – site officiel, *Istoric*, disponible à l'adresse [http://www.daciagroup.com/despre-noi/platforma-industriala-dacia/istoric], consulté le 3 Août 2016.

13. *Automobile românești*, disponible à l'adresse [http://www.automobileromanesti.ro/Dacia/], consulté le 21 Juillet 2016.

14. Daniel Debrousse, *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*, p. 20.

15. Y Project est menée en vertu de l'accord entre Filat et Citroën et est basé sur le modèle Fiat 128.

16. Daniel Debrousse, *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*, p. 21.

17. Le nom a été donné par l'association de la la zone où la voiture sera effectuée (Craiova et le rivière Olt) et le nom de partenaire français (Citroën).

18. Jean-Louis Loubet, Renault, *Histoire d'une entreprise*. apud Daniel Debrousse, *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*, p. 21.

19. Promotor News Online, Cea mai modernă mașină făcută în România comunistă, disponible sur l'adresse [http://www.promotor.ro/masini-noi/prezentari/promotor-news-cea-mai-moderna-masina-facuta-in-romania-comunista-13490998/pag2], consulté le 7 Août 2016.

20.Promotor News Online, Cea mai modernă mașină făcută în România comunistă, disponible sur l'adresse [http://www.promotor.ro/masini-noi/prezentari/promotor-news-cea-mai-moderna-masina-facuta-in-romania-comunista-13490998/pag2], consulté le 7 Août 2016.

21. *Automobile românești*, disponible sur l'adresse [http://www.automobileromanesti.ro/Dacia/], consulté le 21 Juillet 2016.

22. Retromobil Club România, *Istoric Dacia*, disponible à l'adresse [http://daciaclasic.ro/istoric-3/], consulté le 14 Juillet 2016.

23. Daniel Debrousse, *La reprise de dacia par Renault. Histoire d'une aventure humaine, industrielle et commerciale*, p. 22.

24.Dacia – site officiel, *Istoric*, disponible à l'adresse [http://www.daciagroup.com/despre-noi/platforma-industriala-dacia/istoric], consulté le 3 Août 2016.

© Revue du Gerflint (France) - Éléments sous droits d'auteur -
Modalités de lecture consultables sur le site de l'éditeur www.gerflint.fr

BDD-A25737 © 2016 Gerflint
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:59:07 UTC)