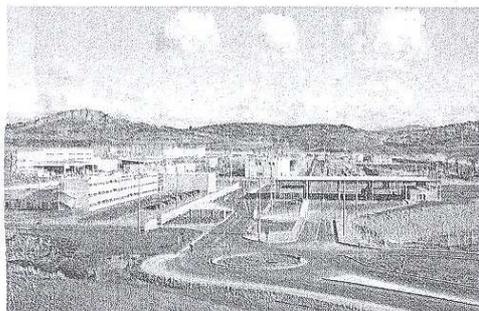


Renault Maroc booste les exportations

● Le groupe Renault Maroc dévoile les résultats relatifs à ses usines et à ses exportations. Plus que de simples chiffres, ce bilan recèle d'intéressants indicateurs, mais reste muet sur bien d'autres informations clés.



Comme chaque début d'année, le groupe Renault Maroc présente ses résultats relatifs à la production de ses deux sites industriels, au terme du dernier exercice. Sans grande surprise, les chiffres de production sont en hausse. Et pour cause, la deuxième ligne de fabrication, inaugurée en octobre 2013 dans l'usine de Tanger a sensiblement contribué à l'accélération des cadences de production. Ainsi et selon un communiqué de presse de la filiale du losange : «La production globale en 2014 est de 227.579 véhicules, soit +36% par rapport à 2013». Cela étant, c'est bien la preuve que l'outil industriel est désormais bien rodé, mais aussi que l'automobile «made in Morocco» continue à élargir ses débouchés commerciaux à travers le monde. Ainsi, entre les véhicules produits à la Somaca ou à l'usine de Tanger, d'une part, puis d'autre part les pièces et composants réalisés localement, les exportations sont passées d'environ 23 pays en 2012 à plus de 60 marchés en 2013 pour atteindre désormais 73 destinations !

Tanger, moteur des exportations

Entre les deux sites, il faudrait d'abord nuancer les choses et notamment en ce qui concerne le nombre de véhicules produits et son taux vers les marchés de l'export. On apprend ainsi que «sur les 227.579 véhicules produits en 2014, 174.245 l'ont été à Renault-Nissan Tanger et 53.334 ont été assemblés à la Somaca». Une année de plus, l'usine tangeroise de Renault a tenu ses engagements en matière d'export, comme l'indique le même document qui précise que «le volume global des exportations du groupe Renault Maroc est de 202.989 véhicules, dont 170.079 véhicules produits à l'usine de Renault-Nissan Tanger, soit 98% de la production de l'usine tangeroise et 32.910 à l'usine Renault de Casablanca, soit 61% de la production de l'usine de Casablanca». Il est tout aussi intéressant d'apprendre que dans le trio de tête des marchés qui «avalent» le plus la production marocaine, la Turquie n'est plus dans le top-3 (comme elle l'était l'an dernier), puisque «la France, l'Espagne et l'Allemagne occupent le podium des pays importateurs de la fabrication des usines ma-

rocaines de Renault, avec 49.028 véhicules en 2014, soit plus de 40% de la production globale», indique le communiqué de Renault. En Afrique, la Tunisie et l'Égypte sont les premiers importateurs des autos et pièces «made in Morocco». Mieux encore, la plateforme International Logistics Network (ILN), mise en service durant l'été 2013 sur le port Tanger Med, a dûment servi à l'usine de Tanger et à 15 de ses fournisseurs locaux afin «d'expédier quelque 23.719 m³ répartis en 16.874 m³ (289 conteneurs) pour le Brésil, 6.439 m³ (110 conteneurs) pour l'Inde et 406 m³ (13 conteneurs) pour la Colombie», précise Renault Maroc.

Une usine à 50% de son potentiel

La même source renseigne aussi que par modèles, la Sandero arrive en tête, avec 123.516 unités produites l'an dernier, suivie par le Dokker (54.768), Lodgy (25.046) et Logan (24.249). En revanche, le volume total produit par l'usine tangeroise est encore bien inférieur à ce qui avait été prévu initialement ou tout au moins annoncé l'an dernier lors de la mise en service de la seconde ligne de

montage. En effet, celle-ci devait contribuer à «porter la capacité de production du site à 340.000 véhicules par an, à partir de 2014», indiquait un document officiel de l'époque. Or, seule la moitié de ce volume a pu sortir des chaînes d'assemblage. L'usine ne tourne donc pas à pleine capacité. Une tendance que devrait inverser la prospection de nouveaux marchés à l'export, puis surtout l'entrée en production d'un nouveau modèle.

Plusieurs questions en suspens

Des questions qui relèvent encore de la confidentialité. Dans le même sillage, le groupe au losange, qui a récemment annoncé que la marque Dacia débarquait enfin en Israël, n'indique pas par quel biais transiteront les Lodgy et Dokker qui font partie de la gamme exportée vers ce pays et qui sont, rappelons-le, exclusivement produits à Tanger. Dans un tout autre registre, celui des ressources humaines, Renault Maroc annonce que le site de Tanger a permis la création de quelques 20.000 emplois indirects, en plus de l'effectif total du groupe qui s'est élevé à 8.000 employés à fin 2014. Si l'on apprend que sur ce dernier chiffre global, 12,5% sont des femmes, il n'est pas précisé combien d'employés emploie chacune des trois principales entités du groupe, à savoir le site de Tanger, l'usine Somaca et la filiale commerciale de Renault qui compte aussi dans son réseau des succursales en fonds propres. Autre grande inconnue, le taux d'intégration n'a pas été mentionné alors que les observateurs s'attendaient à ce qu'il passe définitivement au-dessus des 50% (promis à 56% pour 2016), ce qui n'est visiblement pas encore le cas. Bref, un flou artistique qui n'empêche en rien la performance industrielle et économique des usines du groupe Renault au Maroc. Celles-ci ont permis de réduire considérablement et à hauteur d'environ 12 MMDH le déficit commercial en 2014, grâce justement aux exportations automobiles. Une jolie manne. ●

●●●●
En 2014, la production de la filiale du losange a grimpé de 36% par rapport à 2013.