

ANALYSE

Automobile: Ecosystèmes, l'ingrédient magique

• Objectif, assurer l'intégration de toutes les filières

• Augmenter la valeur ajoutée du secteur et réduire les coûts des achats des fournisseurs

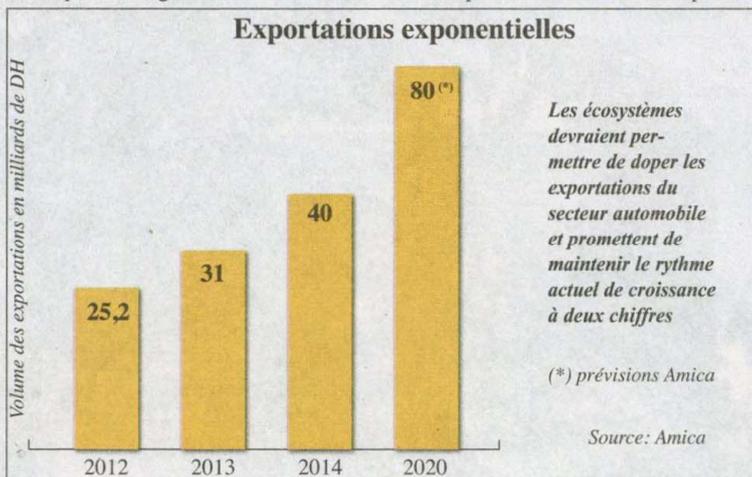
• Différents acteurs identifiés dans des filières comme les batteries ou les bobines d'acier

LES écosystèmes, l'un des ingrédients miraculeux du Plan d'accélération industriel lancé par Moulay Hafid Elalamy, ministre du Commerce et de l'Industrie, semblent avoir trouvé dans l'industrie automobile un domaine de prédilection.

Ce système se base sur une analogie avec la biologie où un écosystème est présenté comme la somme de l'ensemble des facteurs nécessaires pour le développement d'un être vivant, comme le précise Tajeddine Bennis, vice-président de l'Amica et président de la commission sous-traitance au sein de cette association professionnelle. «En tant qu'équipementiers, nous devons disposer de tous les ingrédients nécessaires pour pouvoir nous développer. En plus des infrastructures et des plateformes industrielles intégrées, il nous faut aussi un tissu de sous-traitance autour de nous. Si ce dernier venait à manquer, une part importante de notre compétitivité pourrait être remise en question», explique cet industriel. Il faut noter qu'une bonne partie du chiffre d'affaires des équipementiers de rang 1 est consacré à l'achat de matières premières

et de composants, en plus des frais de maintenance, d'emballage et de diverses prestations qu'il s'agit de réduire. Et c'est le rôle des écosystèmes que de structurer la filière et de mettre en ordre de bataille les sous-traitants, tel un puzzle dont on recompose l'image.

Un autre écosystème identifié est celui des systèmes d'intérieur. Moins mature que le câblage, il reste quand même bien avancé. Parmi ses diverses filières, l'injection plastique qui se retrouve aussi dans le cadre du câblage. Les professionnels ont aussi pu identifier



L'un des premiers à avoir été mis en marche a été celui du câblage, une filière mature et pour laquelle les grands mondiaux sont déjà au Maroc, note le vice-président de l'Amica.

Aujourd'hui, le câblage pèse plus de 13 milliards de dirhams de CA par an avec plus de 52.000 salariés au Maroc. «Au sein de l'Amica, nous avons réussi à rassembler autour de la table tous les opérateurs travaillant au Maroc», ajoute Bennis, qui explique la démarche. Ils ont alors discuté de leurs problématiques menant à l'identification de leurs fournisseurs et sous-traitants. «Nous avons alors demandé à ces sous-traitants de s'installer à côté de nous», raconte ce dernier. Parmi eux, Tyco qui travaille dans la connectique et dont l'usine est actuellement en

tifier l'absence de sociétés qui font de grands moules, un élément handicapant pour les entreprises de cette filière. Nous avons alors proposé pour qu'elle rentre dans la catégorie des «métiers pionniers», selon l'Amica qui annonce l'arrivée de plusieurs grands noms, dont un portugais. Ensuite, il y a l'emboutissage. Pour ce dernier, il y a plusieurs freins, dont le premier est la matière première, l'acier qui vient en bobines. Importées, elles constituent la moitié du CA des emboutisseurs comme Snop ou Bamesa. «Or, il s'avère qu'un fournisseur marocain, Promagheb, est capable de les fabriquer au Maroc. En ce moment, nous sommes en train de valider leur matière», annonce Bennis. Ce dernier espère que d'ici 18 mois, les premières bobines de ce fournisseur

■ Centre technique, en cours

Tous les écosystèmes avaient besoin d'un centre technique et d'un laboratoire d'essais à proximité pour valider les pièces. Avant, il fallait les envoyer en Europe, une opération coûteuse et qui prend du temps, deux, voire trois semaines pour faire des essais.

Parmi les mesures transverses que le ministère du Commerce et de l'Industrie a décidées dans le cadre des écosystèmes, la mise en place d'un centre d'essais et de validation au sein de la Tanger Free Zone. Ce centre va être installé en lieu et place de l'Ifmia en cours de construction à la TFZ, dont le besoin ne se fait pas sentir à court terme, selon l'Amica

Une étude est en cours, en partenariat avec Renault et les équipementiers. Le centre sera géré par les équipementiers dans un cadre collectif.

■ Connectique, moulage: Métiers pionniers

Pour certains métiers très capitalistiques et identifiés comme métiers pionniers, les aides de l'Etat seront doublées. C'est ce qu'annonce l'Amica. C'est le cas des connecteurs, des moules et d'autres filières qui verront l'aide à l'investissement passer de 15 à 30% du montant de l'investissement. □

marocain puissent être livrées. Ce qui pourrait en plus libérer les emboutisseurs des trasseries logistiques que suppose ce produit. Un autre aspect identifié du métier de l'emboutissage, le traitement de surface. «Il y a un nombre important de pièces que l'on ne peut fabriquer au Maroc car on ne peut faire la cataphore», se lamente Bennis. Quand l'Amica a effectué le recensement, ses membres ont remarqué que le volume de pièces justifiait largement l'implantation de quelqu'un. Plusieurs candidats sont intéressés, pour assurer cette implantation, selon cette dernière. Un dernier écosystème à avoir été lancé est celui des batteries. Au Maroc, il n'y avait pas de fournisseur qui livrait directement des batteries au constructeur à cause de divers freins dont l'injection plastique, encore une fois. Et suite à un travail d'identification, un fabricant marocain, Afriquia Câbles, a déjà été affecté par Renault pour lui livrer des batteries à partir du mois de juin. □

Ali ABJIOU

Le pool «fabricant» en préparation

D'AUTRES écosystèmes devront être lancés prochainement. C'est le cas de celui des constructeurs. Renault et PSA se sont déjà dit intéressés par l'idée, note Bennis.

Renault arrive à intégrer plus de 40% en valeur des pièces, mais il a besoin d'intégrer d'autres éléments de petite taille, sourcés actuellement de pays comme la Chine ou la Turquie. Mais pour pouvoir les réaliser sur place, il lui faut des volumes plus importants qu'aujourd'hui.

PSA et Ford, installés en Espagne, sont intéressés par ce type de pièces. Au volume de Renault s'ajouterait celui de PSA et de Ford, ce qui rendrait le montage de ces filières possible au Maroc. C'est le cas des roues par exemple. Pour lancer la filière au Maroc, il faut un volume minimum de 10 millions de roues par an, soit l'équivalent d'une production de deux millions de véhicules. Renault a lui tout seul ne peut pas, explique Bennis, mais en y incluant les besoins de PSA et de Ford, la chose devient faisable. □



(Ph: ar.fr)

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

Équipementiers

La logistique, une niche d'économies

• Une plateforme logistique pour assouvir les besoins des opérateurs

• Objectif, réduire coûts et délais

• Une noria de 120 camions relie chaque jour Renault à la TFZ

LA logistique reste un service essentiel pour la mise en place de l'industrie automobile et la région nord est en train de se préparer. C'est le cas de la Tanger Free Zone qui a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour une plateforme logistique qui sera installée à la Tanger Automobile City, TAC. Face à la montée en charge rapide des flux dans la zone,



Les bobines en acier sont l'un des éléments les plus critiques pour un constructeur automobile. Importées d'Europe, elles constituent l'équivalent de la moitié du chiffre d'affaires d'un emboutisseur. La mise en place d'une logistique adaptée et efficace permettra de soulager la trésorerie de ces opérateurs par exemple

(Ph. Adam)

une étude avait été lancée en 2014. «Il s'agissait de comprendre quel va être le schéma des flux logistiques associés à l'industrie et la manière dont elle allait opérer dans le futur avec l'accroisse-

ment des opérations», explique Mehdi Tazi-Riffi, directeur général de la TFZ. A titre d'exemple, le nombre de camions qui circulent entre la Tanger Free Zone et Renault est actuellement de 120 unités par jour. Bout à bout, c'est l'équivalent d'un convoi de plus d'un kilomètre et demi. De cette étude est apparue la nécessité de monter une plateforme de consolidation logistique. Il s'agit d'avoir un prestataire logisticien qui va venir récupérer les flux dans le cadre d'une prestation de bout en bout. Il s'agira, in fine, de simplifier la vie des équipementiers et de réduire leurs

En effet, selon la TFZ, le nombre de flux, c'est-à-dire conteneurs ou camions TIR d'import-export ayant un lien avec l'automobile, devra être multiplié par deux d'ici 2020 pour atteindre les 150.000. Les flux propres à Renault seront pour leur part multipliés par trois pour atteindre en 2020 les 108.000 unités.

A noter que la filière automobile au sein de TangerMed repose en grande partie sur Renault Tanger avec une capacité annuelle installée de 340.000 véhicules. En 2014, le volume de véhicules fabriqués a atteint les 227.000 unités. Parallè-

Un créneau sous haute surveillance

AU niveau de l'Amica, une commission a été dédiée exclusivement à la logistique. Cette dernière a réalisé un véritable travail pour cerner les volumes en circulation et les voies de réduction des coûts. Actuellement, l'Amica assure avoir réalisé une optimisation allant jusqu'à 30% sur certains trajets complets à partir de Tanger vers le nord de l'Espagne notamment. Un score qui pourrait être revu à la hausse et qui a permis de rassurer divers constructeurs voulant se sourcer à partir du Maroc.

En particulier, un travail est en cours avec les armateurs et avec TMSA en vue de réduire les coûts et les temps d'attente au port. Aujourd'hui, on vise deux heures d'attente comme objectif ce qui permettra d'augmenter les rotations et de réduire les prix. □

coûts par la mutualisation des ressources.

Et comme Renault est actuellement l'un des plus impliqués, il a été intégré à la démarche, explique le directeur de la TFZ. Après l'appel à manifestation d'intérêt dont l'idée est de recueillir l'avis des logisticiens, un premier appel d'offres sera lancé.

Déjà les grandes lignes du projet sont connues. Il s'agit d'un projet devant s'étendre sur 67.400 m² dans le périmètre de la TAC, à proximité immédiate de l'usine Renault de Tanger. Il sera réalisé en plusieurs phases, la première devra s'étendre sur 8.400 mètres carrés, extensibles en fonction de la montée en charge des flux.

lement, la filière des équipementiers représente à ce jour près de 70 entreprises et un chiffre d'affaires, selon la TFZ, de 3 milliards d'euros, soit l'équivalent de 32 milliards de dirhams. Ce tissu industriel dispose d'une capacité de développement certain qui s'appuie sur un potentiel considérable avec près de 27 sites d'assemblage en Europe à moins de 48 heures de route de Tanger, soit l'équivalent de plus de 5 millions de véhicules. □

Ali ABJIOU

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com