

ANALYSE

Logistique: Les équipementiers en ordre de bataille

• Une plateforme de consolidation logistique en cours pour soulager les opérateurs

• Mutualisation des ressources et réduction des coûts, atouts essentiels

• Les flux issus de l'activité avec Renault devront doubler d'ici 2020

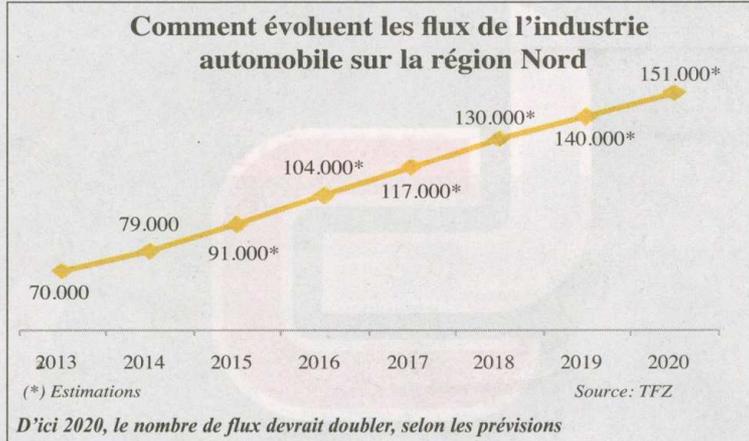
LA bataille pour les marges est une course continue et la logistique est l'un des aspects qui offre le plus de potentiel. C'est en tout cas la nouvelle tendance au sein du tissu des équipementiers installés au Nord, à savoir tirer le meilleur parti de l'un des avantages majeurs de la zone, la proximité géographique et utiliser au mieux l'infrastructure modèle que suppose le complexe portuaire TangerMed. Les enjeux sont importants et il s'agit de savoir quelle va être l'évolution des flux au vu de l'augmentation de la production de Renault Tanger. D'où le lancement d'une étude en 2014. Et cette dernière prévoit une nette augmentation des flux. La barre symbolique des 200.000 unités a déjà été dépassée à Tanger en 2014, Renault vise pour 2015 une production

de plus de 250.000 unités. S'y ajoute un volume de production en pièces destinées à l'export équivalent à environ 60.000 véhicules.

Dans la réalité, ceci se traduit par un important flux de camions reliant le port TangerMed et la Tanger Free Zone où sont installés l'essentiel des fournisseurs du constructeur français. Actuellement, ce sont plus de 120 camions qui circulent par jour

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.

D'où la nécessité de monter des infrastructures dédiées. L'une des premières à être lancée est la plateforme de consolidation logistique, à l'image de celles qui existent



entre la Tanger Free Zone et l'usine de Renault à Melloussa. Bout à bout, c'est l'équivalent d'un convoi de plus d'un kilomètre et demi. Et les prévisions font état d'une nette montée en régime de la production et des flux lors des prochaines années. A l'horizon 2020, le volume devrait être multiplié par deux, si les perspectives de production se maintiennent. En effet, selon la TFZ, le nombre de flux, c'est-à-dire conteneurs ou

dans d'autres pays comme l'Espagne. Il s'agit d'abord de mettre en place un prestataire logistique qui va venir récupérer les flux dans le cadre d'une prestation de bout en bout, un service que plusieurs équipementiers attendent afin de se concentrer sur leur vrai métier. Et ensuite, de simplifier la vie des équipementiers et de réduire leurs coûts par la mutualisation des ressources. Et comme Renault est actuellement l'un des

Haute surveillance

AU niveau de l'Amica, la logistique bénéficie d'une attention particulière. L'association a mis en place depuis quelque temps une commission dédiée exclusivement à cet aspect. Cette dernière a réalisé un véritable travail pour cerner les volumes en circulation et les voies de réduction des coûts. Actuellement, l'association 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 fournir 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. □

plus impliqués, il a été intégré à la démarche, explique-t-on auprès de la TFZ, en charge du projet. Après l'appel à manifestation d'intérêt, lancé à la veille de l'été et 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 mètres carrés dans le périmètre de la Tanger Automotive City (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. 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. Parallèlement, 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 DH. 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.

A noter que d'ici 2020, le secteur automobile prévoit de doubler ses exportations et passer de 40 à 80 milliards de DH. □

ANALYSE

Logistique

Les infrastructures imbattables dans le Nord

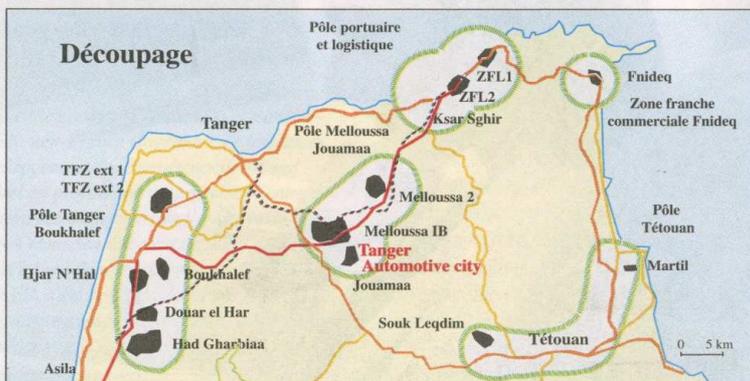


• 400.000 conteneurs et 100.000 camions transitent par TangerMed

• Les trois quarts des exportations du secteur automobile se font dans la région

• Tanger Automotive City, le futur centre névralgique de l'industrie automobile locale

L'ATTRACTIVITÉ du Nord pour les industries manufacturières exportatrices n'est plus à démontrer. Ce n'est pas un hasard si ce dernier assure à lui seul les trois quarts des exportations du secteur de l'automobile. Parmi les facteurs ayant entraîné ce succès figure en première position la situation géographique. Cette région est



Le port TangerMed, l'un des atouts majeurs de la région pour l'attractivité industrielle, mais ce n'est pas le seul. Tanger Automotive City (TAC), une des composantes de la Grande plateforme industrielle TangerMed, sera principalement dédiée aux équipementiers automobiles et leurs sous-traitants et qui ont pour marché principal les sites des constructeurs automobiles en Europe du Sud ainsi que le site de Renault situé à proximité. Elle comprend également un espace dédié aux grandes industries manufacturières

idéalement située à moins de 48 heures de route d'une trentaine de sites d'assemblage de véhicules en Europe totalisant une production potentielle de près de 5 millions d'unités par an.

Tous les équipementiers installés dans la

région Nord (ils sont déjà environ 80 à avoir franchi le pas) ont, de la sorte, la possibilité de travailler pour le compte de Renault (qui devrait atteindre et même dépasser dès cette année les 300.000 véhicules produits sur ses deux sites de Tanger et de Casablanca, cf. l'édition n°4619 de L'Economiste du vendredi 2 octobre 2015) mais aussi de fournir plus de 27 usines de grands constructeurs automobiles de l'Europe du Sud. Ce que certains font d'ores et déjà. Des faisceaux de câbles faits à Tanger équipent plusieurs modèles de voitures fabriquées en Allemagne et même en Angleterre. Actuellement, le volume exporté en termes de produits manufacturés représente environ 3 milliards d'euros, plus de 33 milliards de DH, l'équivalent des trois quarts des exportations du secteur à l'échelle nationale. Ce chiffre devrait connaître une nette évolution lors des prochaines années, selon les professionnels.

Au niveau de l'ensemble du pays, le volume des exportations a dépassé la barre symbolique des 40 milliards de dirhams en 2014, soit plus que les exportations en phosphates. Et il est prévu qu'à l'orée de la décennie 2020, il puisse atteindre et dépasser les 80 milliards de dirhams. Un autre argument pour le Nord est l'offre conséquente en matière d'infrastructures portuaires et d'accueil. C'est le cas avec le complexe portuaire TangerMed et ses terminaux. La quasi-totalité des matières premières utilisées par les équipementiers transite par les quais du terminal à conteneurs et par celui roulant. Près de 400.000 conteneurs en importation et un trafic camions annuel de près de 100.000 unités transitent par ce port en eaux profondes. Ces mêmes quais assurent le transit des pièces fabriquées et destinées à l'export. La production automobile passe pour sa part par le terminal à véhicules, une installation dédiée qui sert à l'importation des véhicules pour le compte de Renault et aussi pour l'export de la production des deux usines. Ce terminal a enregistré en 2014 le transit de 211.000 véhicules, dont

170.000 fabriqués par Renault à Melloussa, un trafic facilité par une interconnexion efficace via rail et route.

Non loin de là se trouve la Tanger Automotive City (TAC), une des composantes de la Grande plateforme industrielle TangerMed. Située à proximité de la zone franche de Melloussa 1A (site de l'usine Renault) et à environ 25 kilomètres du port TangerMed, la TAC s'étend sur une superficie de 309 ha dont 178 ha en zone franche.

La zone franche sera principalement dédiée aux équipementiers automobiles et leurs sous-traitants et qui ont pour marché principal les sites des constructeurs automobiles en Europe du Sud ainsi que le site de Renault situé à proximité. Elle comprend également un espace dédié aux grandes industries manufacturières.

La partie en zone non franche est à vocation généraliste et sera dédiée aux activités industrielles, logistiques et de services liées à l'industrie.

Trafic TIR non stop

AFIN de suivre le trafic grandissant en camions TIR généré par l'activité des équipementiers et par l'usine de Renault à Tanger, toutes les pistes sont bonnes. Le port TangerMed a pu cette année maintenir le flux de camions alors qu'auparavant il fermait l'accès pendant les dates «chaudes» de l'opération transit MRE pour favoriser les voitures particulières et les passagers. Cette option a été rendue possible grâce à une coordination avec le port espagnol d'Algésiras. Une flotte et des points d'accostage dédiés ont été mis en place pour l'occasion. □

La réalisation du projet TAC a nécessité un investissement global de 850 millions de dirhams, incluant aussi bien le coût du foncier que celui de l'aménagement du site.

Les travaux de réalisation et d'aménagement de Tanger Automotive City, entamés en 2012, ont permis la finalisation et la mise en opération en septembre 2013 d'une première tranche d'une superficie de 80 hectares. Plusieurs unités industrielles y ont déjà démarré leur exploitation dont un équipementier.

Du côté de la Tanger Free Zone, zone aéroportuaire de Tanger, le rythme continue sur la même lancée malgré l'arrivée de la zone à une phase de maturité. Elle continue à accueillir des investisseurs dont l'un des derniers en date est celui d'un géant logisticien, Militzer & Münch, plus connu sous l'acronyme M&M. Ce dernier devra y installer une plateforme logistique pour l'industrie. □

A. A.

Pour réagir à cet article:
courrier@economiste.com