

## ANALYSE

## Industrie: Renault va accélérer son sourcing local

• Sonasid, Maghreb Steel, filière batteries... ces géants qui frappent à la porte du constructeur

• Objectif: passer de 45 à 55% d'intégration locale à fin 2016

• Une nouvelle vision en préparation avec l'Etat pour maximiser l'intégration locale

UNE nouvelle dynamique se prépare chez Renault Tanger. En retard sur ses objectifs d'intégration industrielle locale -un peu moins de 45% sur un objectif de 55% à fin 2016-, le constructeur se prépare à passer à la vitesse supérieure sur le site de Meloussa à Tanger. Il compte mettre les bouchées doubles



cette année et laisse planer le suspense. «Nous ne pouvons pas communiquer sur ce sujet pour l'instant. Nous aurons très prochainement l'opportunité de le faire», de sources concordantes. En fait, ce ne serait qu'une question de semaines. Selon des sources de la profession, le constructeur serait en train de négocier une nouvelle feuille de route commune avec le ministère de l'Industrie. Elle devrait être finalisée d'ici le mois prochain. L'objectif est d'insuffler une nouvelle dynamique à

l'intégration locale des activités du site tangerois de la marque au losange. «Nous allons bientôt assister à une nouvelle relance sur ce chantier. Le tissu industriel était encore peu développé à l'arrivée de Renault. Aujourd'hui, l'industrie locale grandit et les écosystèmes mis en place donnent plus de visibilité au constructeur sur le potentiel local», explique Hakim Abdelmoumen, président de l'Association marocaine de l'industrie automobile (Amica). Le nouveau plan en préparation devrait venir parachever les acquis industriels du groupe sur le marché local, accumulés au bout de sa stratégie 2014-2016.

Pour la filière des batteries automobiles, les professionnels sont aussi en train de négocier leur intégration dans le processus du constructeur français. En revanche, ils tirent déjà la sonnette d'alarme sur la sécurisation de leur principale matière première: le plomb. La montée en cadence de l'usine tangeroise de Renault devrait porter les besoins en plomb à un volume de 15.000 tonnes, contre des disponibilités sur le marché local estimées à 12.000 tonnes. «Les fabricants de batteries vont incessamment commencer à fournir le site de Renault Tanger», annonce-t-on auprès de l'Amica.

## 288.000 véhicules produits à fin 2015

AVEC 46,8 milliards de DH et une croissance de 21% à fin 2015, l'industrie automobile se maintient sur un trend très positif à l'export. Les volumes de Renault Maroc ont évidemment contribué à cette performance. Le groupe a bouclé 2015 avec 288.000 véhicules produits, dont 229.000 l'ont été à partir de Renault-Nissan de Tanger. L'usine a également fait l'essentiel des unités à l'export du constructeur français. Sur les 256.537 unités expédiées sur les marchés étrangers (+26%), un peu plus de 216.000 sont sorties de ses lignes de montage. Ce chiffre correspond à 94% de la production globale de l'usine. La France, l'Espagne et la Turquie occupent le top 3 des marchés à l'export pour le dispositif industriel du constructeur au Maroc. Ces trois destinations concentrent un peu plus de 115.800 véhicules en termes de volume. □

Justement, trois filières locales sont dans les starting-blocks pour intégrer les chaînes du constructeur français: les batteries, la plasturgie et la métallurgie. Sur ce dernier créneau, Sonasid et Maghreb Steel sont parmi les plus attendus. Si la première est encore en phase de qualification de ses produits, le second a réussi ses tests et devrait incessamment finaliser un contrat d'approvisionnement en aciers plats avec l'usine de Tanger. Le volume prévisionnel porte sur 70.000 tonnes par année à courte échéance. Les détails du contrat d'approvisionnement sont encore en négociation, mais les premières livraisons ne sont plus qu'une affaire de semaines. Avec ce deal, l'industriel, en pleine restructuration, devrait pouvoir se remettre en condition de compétitivité. Le principal enjeu, pour le sidérurgiste, est de porter le taux d'utilisation de ses capacités à 80%, contre 60% actuellement.

Par ailleurs, si Renault Maroc semble déterminé à relever son sourcing local, c'est parce que le tissu industriel automobile est en train de mûrir. Les quatre écosystèmes mis en place depuis plus d'une année commencent à donner leurs fruits. Renault Maroc a certainement eu moins de chance dans le timing d'implantation par rapport à PSA Peugeot-Citroën, mais l'industriel garde encore cette image de précurseur dans l'industrie locale. Pour rappel, cinq contrats de performance ont été conclus entre l'Etat et les industriels à fin 2014 pour le déploiement de quatre filières. Il s'agit du câblage automobile, de l'intérieur véhicule et siège, du métal/emboutissage automobile ou encore la batterie automobile. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com

## Industrie

## Renault Tanger: Ces fournisseurs au portillon!



• MGI Courtier, Europac...  
les nouveaux entrants dans  
l'écosystème Tanger

• TE Connectivity consolide les  
acquis

**2016** démarre sur les chapeaux de roues dans le dispositif de l'industriel français au Maroc. Le constructeur a densifié son tissu de fournisseurs avec l'implantation, quasi simultanée, de deux géants opérant sur divers segments de l'industrie. La dernière concrétisation en date est dans la plasturgie. Il s'agit de l'industriel français MGI Courtier, spécialiste du management des fluides et des mécanismes. Sa nouvelle usine à Tanger permet à l'enseigne d'intégrer le cercle des fournisseurs de Renault, dans le site de Meloussa. L'équipementier, qui fournit déjà le constructeur, a décidé de se rapprocher davantage de son client sur le marché local. Il vient en effet de rendre opérationnel, dans la région d'El-Jadida, un site industriel pour produire des conduits en plastique ou en caoutchouc. L'investissement est de 40 millions de DH. Sur un site de quelque 2.300 m<sup>2</sup>, la production devrait être destinée à l'unité tangéroise du constructeur français.

Sur le segment du carton ondulé, c'est au Maroc que se font les premiers pas du géant Europac dans son développement industriel hors des frontières européennes. Avec un investissement de près de 330 millions de DH, le groupe annonçait, le 19 janvier dernier, le lancement des activités d'une usine intégrée de packaging, Europac Packaging Med. Le groupe est



*A partir de sa plateforme International logistic network (ILN), Renault Maroc compte dépasser la barre des 100 conteneurs/semaine à l'export sur le segment des pièces détachées (Ph. Bizouat)*

déjà fournisseur de Renault et opère sur plusieurs segments de l'industrie du papier et du carton d'emballage. En s'implantant au Maroc, l'objectif est de booster sa croissance sur ses marchés traditionnels que sont l'Espagne, la France, le Portugal et le Maroc. Le site développe une capacité annuelle de 100 millions de m<sup>2</sup> de carton ondulé. Europac opère aussi dans la gestion intégrale des déchets et de l'exploitation forestière d'où proviennent les matières premières nécessaires à la fabrication de papier recyclé et de couverture kraft dans ses usines en Espagne, en France et au Portugal, à la production de flancs de carton et de boîtes, qui constituent le produit fini.

Enfin, le démarrage opérationnel de l'usine de TE Connectivity, l'un des ma-

jors de la connectivité, vient renforcer l'offre à partir de la plateforme automobile tangéroise. L'industriel américain investira quelque 35 millions de DH dans une première phase, pour une unité qui sera spécialisée dans les solutions de connectivité. Le site servira directement le site de Renault Tanger, et vise un chiffre d'affaires d'un peu plus de 100 millions de DH. A terme, ce sont 400 nouveaux emplois qui seront créés. Une seconde phase devrait suivre très vite, d'ici 2019. Elle portera sur le développement d'une activité de moulage pour la connectique et l'assemblage automatique. Près de 300 emplois sont à la clé. Ce business devrait générer 20 millions d'euros. Le site est le premier du géant américain sur le continent. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:  
[courrier@leconomiste.com](mailto:courrier@leconomiste.com)