


**EVÉNEMENT**
**Ecosystème Renault**

# Changement de vitesse pour toute la filière

• **L'Etat mobilise le foncier et la formation**

• **Le détail du montage financier au secret**

• **Un souci, la compétitivité des fournisseurs**

COMME nous l'avons annoncé dans nos colonnes, Renault renforce sa présence au Maroc, à travers le lancement d'un nouvel écosystème qui «donnera le turbo à nos activités au pas», comme l'a souligné Bernard Cambier, directeur des opérations Afrique, Moyen-Orient et Inde du groupe Renault. Trois conventions ont été signées devant le Souverain, vendredi dernier à Rabat. La première porte sur la mise en place de l'écosystème Renault, au moment où les deux autres concernent la mobilisation du foncier industriel et la formation professionnelle dans le secteur de l'automobile. Après

la réussite de l'usine de Tanger, Renault joue encore une fois au lièvre, donnant du punch à la filière automobile au Maroc

Mais il faut aller au-delà de l'opération pour en percevoir les impacts. Ce contrat est

attire dans son sillage des fournisseurs, permettant ainsi d'améliorer le taux d'intégration locale. Une faiblesse dont souffrait le secteur automobile au Maroc ces dernières années. A l'export, l'industrie reste tout de

accès rapide à l'ensemble des maillons de la chaîne logistique d'approvisionnement, lui permettant de gagner en compétitivité et réactivité. L'installation de cet écosystème va résoudre ce souci de compétitivité, qui constituait une véritable source de préoccupation pour Renault. Son président, Carlos Ghosn, a rappelé dans un message vidéo que ses fournisseurs marocains accusent un écart de compétitivité de 15 à 20% par rapport à ceux installés autour de son usine en Turquie.

Aujourd'hui, les opérateurs attirés par le constructeur français vont favoriser une «intégration plus poussée de la chaîne de valeur automobile». Cela devra se traduire par un triplement des achats des pièces made in Morocco, avec un montant additionnel de 20 milliards de DH par an. L'implémentation de cet écosystème nécessitera un investissement global de 10 milliards de DH, qui seront engagés par Renault et ses fournisseurs. Moulay Hafid Elalami s'est gardé de dévoiler les détails du montage financier, estimant que cela affaiblirait le pouvoir de négociation du Maroc avec d'autres opérateurs. Le ministre s'est contenté d'affirmer que «le pays a fait un super deal». Une nouvelle étape dans l'ancrage de la filière automobile en tant que véritable levier de développement économique. Surtout après l'installation de PSA et le lancement de plusieurs écosystèmes liés au secteur.

Ce nouveau projet de Renault et ses fournisseurs se traduira aussi par le renforcement de l'emploi dans le secteur, comme cela est prévu par le Plan d'accélération industrielle. Cet écosystème permettra de tripler les emplois assurés actuellement par le groupe, pour atteindre 75.000 postes à l'horizon 2020, soit 50.000 emplois supplémentaires. □

M.A.M.

## Taille critique

AUJOURD'HUI, au-delà des ambitions des constructeurs (Renault-PSA) et de l'Etat marocain, le défi majeur réside dans les capacités installées du tissu des équipementiers marocains. Tout le challenge consiste donc à développer les standards de la filière des fournisseurs afin d'atteindre la taille critique et pousser plus loin les limites de l'intégration (de plus de 40% actuellement avec Renault) à 80% à terme avec PSA. La filière devrait également maximiser l'intégration profonde de manière à développer le sourcing des matières premières (acier, plastique, matériaux...). Le plan d'industrialisation a nécessité la mobilisation de 275 hectares pour le secteur automobile. Pour la première fois, l'Etat prend en charge, pour une durée de 2 ans, le coût de location à hauteur de 3 euros (environ 33 DH) le mètre carré par mois. □

A.R.

un virage bien négocié que vient de réussir le secteur, dans un contexte mondial marqué par les hausses du coût du travail dans les plus grosses manufactures industrielles du monde (Chine, Californie, etc.). A travers ce nouveau projet, le constructeur français

même, aujourd'hui, sur des volumes importants, avec une valeur globale de 8,8 milliards de DH sur la période janvier-février 2016, dépassant les recettes des exportations des phosphates (5 milliards de DH).

Mais la valeur ajoutée locale demeure limitée. C'est justement dans cette optique que le ministre de l'Industrie, Moulay Hafid Elalami, a qualifié le lancement de ce nouvel écosystème Renault de «point d'inflexion de l'industrie automobile au Maroc». Le projet permettra de porter le taux d'intégration locale à 65%, soit le double de la valeur actuelle. Une accélération que le constructeur avait annoncée dans nos pages il y a quelques mois (voir L'Economiste N°4699 du 02/02/2016).

Il s'agit aussi d'un nouveau deal win-win dans la mesure où il permet à Renault de répondre aux besoins de son usine de Tanger et ceux de ses autres unités dans la région. L'idée est de faire du Royaume «une importante base régionale dont une grande partie de la production est destinée à l'export», selon Cambier. L'implémentation de cet écosystème offre à Renault un

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com