

Carlos Ghosn met le turbo à Somaca

• **Doublement des capacités pour monter à 160.000 unités en 2022**

• **Possibilité d'extension de Tanger avec des constructeurs de l'Alliance**

AUDACIEUX, réaliste et autocritique. Au lendemain d'une rencontre avec le Souverain, Carlos Ghosn, PDG de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, dévoile de nouvelles ambitions au Maroc. Il s'agit d'une décision stratégique du constructeur français de doubler les capacités de production de Somaca à l'horizon 2022. C'était en marge de la 11e édition de la World Policy Conference, tenue du 26 au 28 octobre à Rabat. Le site industriel casablancais devra monter à 160.000 unités à l'horizon 2022. Pour l'heure, la capacité de production de Somaca tourne autour de 80.000 véhicules (Logan, Sandero...). Le doublement des capacités vient en réponse à la demande croissante de véhicules de la gamme Global Access. Cette décision vient aussi apporter un soutien indéfectible au plan d'accélération industrielle initié par le gouvernement marocain et renforcer le positionnement du Maroc en tant que base de production pour la gamme de véhicules produits à la fois à Tanger et à Casablanca. «Si nous avons décidé de doubler les capacités de production de Somaca, c'est parce que le site industriel a déployé tous les efforts nécessaires pour devenir compétitif. Et le gouvernement marocain a facilité cette compétitivité», soutient Carlos Ghosn tout en confiant que le «gouvernement marocain était un tant soit peu inquiet que le développement du site de Tanger se fasse au détriment de Somaca». Pour rappel, le Groupe Renault Maroc a produit près de 380.000 véhicules en 2017, répartis entre 300.476 unités à Tanger et 75.808 à Casablanca avec un volume global à l'export de l'ordre de 333.189 voitures livrées dans 74 pays. La filiale marocaine du constructeur français est aussi le numéro 1 des ventes sur le marché marocain (28,6% de part de marché pour Dacia et 14,4% pour Renault à fin septembre). Pour le cas du site de Tanger, même s'il a atteint une forte capacité de plus de 340.000 unités (plus de 80% à l'export), il y a encore du potentiel à son extension, confirme Ghosn: «Comme le site de Tanger appartient au groupe Renault, la priorité en cas d'extension devra être accordée d'abord à Renault-Dacia. Mais le site est capable de servir n'importe quelle marque de l'Alliance (ndlr: Nissan et Mitsubishi), qui peuvent entrer en jeu... Il n'y a pas d'interdiction à ce que Nissan ou Mitsubishi le fassent. Mais pour l'heure, il n'y a pas encore de plan dans ce sens».

Sur l'électrique, le groupe Renault nourrit de fortes ambitions. Sauf que c'est encore



Carlos Ghosn, PDG de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi (Ph. Bziouat)

prématuré pour le Maroc. «Aujourd'hui, il n'y a pas de plan pour le véhicule électrique à Tanger, aucune décision n'a encore été prise dans ce sens. Mais ce n'est pas exclu de le développer à l'avenir», soutient le top management. Il va sans dire que s'il y a une forte demande sur les véhicules électriques

plein de choses à améliorer». Et d'ajouter: «Nos équipes locale et régionale savent très bien que pour sécuriser l'avenir, il va falloir que l'on soit très exigeant sur notre propre performance», insiste Carlos Ghosn. Il en veut pour arguments que les sites de Tanger et Casablanca produisent essentiellement pour l'export pour 74 pays-marchés, dans une concurrence acerbée avec tous les grands constructeurs mondiaux. Autrement dit, pas droit à l'erreur. «Il faut que nous soyons au top niveau de la compétitivité de l'industrie mondiale», soutient le PDG.

En termes de bilan de l'expérience industrielle de Renault au Maroc, un satisfecit se dégage après de Ghosn dans le sens où l'automobile (composants et véhicules) est devenue le premier exportateur du Maroc, loin devant les phosphates. «C'est assez significatif. Il y a 8 ans, il n'y avait pas d'industrie automobile au Maroc. Aujourd'hui, le pays est déjà un hub à l'export

de véhicules. Et nous n'avons aucune objection à ce que d'autres constructeurs viennent s'implanter au Maroc. Mais nous ne voudrions pas qu'ils viennent à Tanger», glisse Ghosn, sourire en coin. L'arrivée de nouveaux constructeurs devra favoriser l'installation de fournisseurs tout autour ainsi que la localisation de pièces (intégration) ou encore les investissements en infrastructures, lesquels devront favoriser non seulement la production et l'emploi par milliers mais aussi l'export, fait valoir Carlos Ghosn. Il enchaine: «Nous sommes contents que la concurrence arrive. Mais c'est Renault qui a cru le premier au site Maroc. Nous avons bien vu avant tout le monde le potentiel du pays... Nous sommes les Ice Breakers. Il faut accorder du crédit à cela. Aujourd'hui, la production industrielle automobile au Maroc est à 100% réalisée par nous, l'export c'est nous et le marché marocain des voitures, c'est aussi nous. Il ne faut pas l'oublier, nous avons été les premiers à miser sur le Maroc. C'est nous qui avons amené les fournisseurs et nous qui avons rétabli la crédibilité du Maroc... Aujourd'hui, c'est Renault la réalité du Maroc, il faut l'admettre», fait valoir Ghosn en réaction à une question sur les ambitions supérieures annoncées par PSA (80% d'intégration locale à terme, 200.000 moteurs et autant de véhicules).

Le dirigeant ne cache pas que le groupe au langage est en train de développer de nouveaux véhicules «très modernes» pour le renouvellement des gammes produites au Maroc. «Le site de Tanger est une usine moderne dans laquelle nous avons beaucoup investi. Elle est configurée pour fabriquer des produits modernes. Ce n'est pas une usine low cost, mais plutôt un site que nous voulons compétitif, à même de fabriquer tous types de produits, sans limitation aucune. Des véhicules que le Marocain préfère et que les marchés à l'export demandent».

Amin RBOUB

«Notre taux d'intégration locale est insuffisant»

SANS détours, ni langue de bois! Contrairement aux ministres marocains, Carlos Ghosn le reconnaît: «Notre taux d'intégration et notre sourcing local sont encore insuffisants... Nous déployons tous les efforts pour augmenter le taux de localisation. Et c'est dans notre intérêt de l'augmenter». Actuellement, le taux d'intégration de composants made in Maroc est autour de 50%, revendique Renault. «Je passe beaucoup de temps à titiller les équipes sur l'optimisation de la localisation de composants made in Maroc», confie Ghosn qui paraît décomplexé par rapport à cette question et qui fait souvent polémique au Maroc. Ceci étant, le patron de la marque au langage précise que «le taux d'intégration doit être compatible avec la qualité et la compétitivité. Je ne peux pas intégrer à des coûts supérieurs, ni avec un engagement sur la qualité et la robustesse qui n'est pas au plus haut niveau... C'est dire que la localisation doit obéir à une logique de compétitivité à la fois au Maroc et à l'export», tient à préciser le PDG Monde. «Cet effort, nous ne le faisons pas à contrecoeur ou encore parce que le gouvernement marocain nous le demande... Nous le faisons parce que c'est dans notre intérêt d'intégrer le maximum», tient à dire ce patron qui dirige 120 usines dans 200 pays. Tout l'enjeu est de mettre en place une industrie pérenne au Maroc. «Nos investissements le prouvent», fait valoir Ghosn pour qui «l'histoire de la localisation n'est pas une fatalité. C'est un processus progressif qu'il faut construire dans la durée et surtout dans une logique de rentabilité des fournisseurs».

et si le Maroc met en place l'infrastructure et les subventions, le constructeur dit être prêt à investir sur la mobilité propre.

Pour l'heure, ce qui est très important et fondamental aux yeux du PDG Ghosn, c'est ce modèle de partenariat qui permet à l'Etat marocain de s'assurer de la compétitivité de son industrie. Et en même temps, le groupe Renault en tant qu'industriel qui s'assure de la compétitivité de ses sites. «C'est la condition de base du succès de nos usines», insiste Ghosn. Bien évidemment, les challenges restent encore multiples. D'abord l'Etat marocain doit relever le défi d'optimiser l'attractivité des investisseurs (IDE) ainsi que les créations d'emplois ou encore l'infrastructure... Quant au groupe Renault, son patron admet qu'il y a encore des gisements d'amélioration sur «l'intégration locale (voir encadré), la compétitivité, la qualité... Malgré le succès réalisé, il y a encore