

Par Ahmed AZIRAR



L'inauguration de l'usine Renault de Tanger ce jeudi 9 Février intervient dans un contexte particulier. Côté français, elle intervient dans un environnement de crise exacerbée et de débat électoraliste animé en France au sujet de la relocalisation et du « produire national », du protectionnisme et de la dé-mondialisation. Côté marocain, l'on se réjouit de cet investissement stratégique, et l'on veut affirmer sa vocation à servir à la fois les intérêts du royaume et ceux de la France.

Finalement, le groupe automobile Renault confirme bel et bien son engagement industriel au Maroc. Non sans raisons. Il conforte sa présence commerciale et industrielle (SOMACA), et inaugure une usine qui devrait vite devenir une unité pilote du groupe tant par ses volumes fabriqués que par sa rentabilité ou ses choix environnementaux, notamment en matière de forte diminution des consommations d'eau et des rejets de CO2.

Fait important, cette inauguration est pour le groupe Renault, la première depuis celle de Curitiba, au Brésil ... en 1998. C'est dire que le choix de Melloussa-Tanger, en particulier et du Maroc, en général, n'a pas été fortuit. Il répond aux exigences mutuelles des deux partenaires : d'un côté, il satisfait les besoins pressants de compétitivité de Renault et, de l'autre, il bat les fortes convoitises de pays concurrents, y compris voisins, qui voulaient ardemment accueillir un tel projet.

De fait, ce projet permet à Renault d'être près d'un important port marchand (Tanger Med) relié par rail et autoroute au reste du pays ; de ne pas être éloigné de ses sous traitants européens ; de profiter d'une main d'oeuvre locale compétente à des salaires compétitifs et qui sera formée dans des centres dirigés par Renault mais créés par l'Etat marocain. De plus, l'usine est installée dans une zone franche qui profite d'importantes exonérations fiscales (5 ans).

Le groupe Renault a bénéficié d'avantages importants en termes de coûts bas de production, d'infrastructures solides, de création d'un centre de formation, d'exonérations fiscales et de financement... Autant d'atouts qui permettent au groupe de rester compétitif à l'échelle mondiale et de drainer des bénéfices en France. Les idées de relocalisation sont théoriquement et idéologiquement séduisantes, mais elles sont économiquement infondées dans l'état actuel de la concurrence prévalant dans le secteur automobile mondialisé.

Le Maroc, en retour, accueille une unité industrielle, créatrice d'emplois, dispendieuse de savoir technique, et fortement exportatrice... Un bel exemple de partenariat et de co-localisation mutuellement bénéfique, qui permet l'adjonction d'avantages mutuels pour gagner en compétitivité, impossible autrement.

La nouvelle usine de Melloussa-Tanger qui appartient pour moitié à Renault et pour moitié à l'Etat marocain, emploiera quelques 6000 salariés qui se consacreront à la production dès 2012 de quelques 60.000 voitures, puis 170.000 en 2013 pour aller vers les 350.000-400.000 en 2015. L'usine verra une grande partie de sa production destinée à l'exportation puisque 85 à 95% de la production du site quittera le Maroc pour les différents marchés de Renault et de

Usine Renault au Maroc : un exemple de « Co-localisation » ?

Écrit par Pflimlin

Jeudi, 09 Février 2012 17:38 - Mis à jour Lundi, 13 Février 2012 09:04

Dacia.

L'investissement global pour Renault (usine + développement- produits) se monte à 1.1 milliard d'euros mais il devrait être assez vite rentabilisé étant donné le succès des véhicules « low cost » du groupe automobile.

Sur le plan environnemental, les émissions de CO2 de l'usine sont réduites de 98%, soit environ 135 000 tonnes de CO2 évitées par an et aucun rejet d'eaux usées d'origine industrielle n'est émis dans le milieu naturel. Le premier modèle à sortir des lignes sera un monospace de 5 à 7 places. Il sera commercialisé sous la marque Dacia en Europe et dans le pourtour méditerranéen, et sous celle de Renault ailleurs. Suivront un petit utilitaire, puis un troisième modèle, qui viendront compléter la gamme « bon marché » du groupe.

Il reste à espérer pour le Maroc, que ce projet puisse permettre de rentabiliser les infrastructures créées, de faire un véritable transfert de technologie, de développer un réseau local dense de sous-traitance et de permettre d'évoluer vers des produits plus élaborés et d'avenir, dans le créneau des véhicules hybrides ou électriques. Car, ne l'oublions-pas, les années des produits polluants et à forte consommation énergétique fossile, sont comptées.

Ahmed AZIRAR

(Professeur d'économie et de commerce international à l'ISCAE)