



Université Abdelmalek Essaâdi
Ecole Nationale de Commerce et de Gestion
Adresse : B.P.1255 Tanger Principal- Maroc. Fax: 039 31-34-93
Tel : 05 39 31 34 87/ 88/ 89 Fax: 039 31-34-93
Site web : www.encgt.ma

'admission en passerelle 2016-2017

Le jeudi 22 septembre 2016

Accès	: 3ème année (Semestre 5) de l'ENCG Tanger
Épreuve	: Environnement économique et juridique de l'entreprise
Durée	: 01 Heure

Répondez sur votre copie.

NB : La présentation de la copie est notée 1 point.

À l'aide de vos connaissances et de l'annexe, vous répondrez aux questions suivantes :

1. Comment s'explique le choix du Maroc par Renault ?
2. Quels sont les avantages pour une ville et notamment pour la ville de Tanger d'accueillir une entreprise comme Renault ?

Automobile : Renault choisit le "made in Maroc"

Renault va inaugurer, jeudi, une nouvelle usine géante à Tanger, censée produire des véhicules à bas coûts de marque Dacia, qui seront vendus dans le monde entier, y compris en France. Le constructeur français doit y investir jusqu'à un milliard d'euros, pour faire sortir 170 000 véhicules cette année puis 340 000 véhicules à partir de 2013. Il s'agira du Lodgy, un monospace de cinq à sept places, d'un utilitaire léger et d'un autre véhicule encore tenu secret. Le Maroc a mis le paquet pour le convaincre de choisir son territoire : Renault va profiter d'un niveau de salaire imbattable de 250 euros net par mois (contre 450 euros en Roumanie) pour un opérateur "de base" et d'une exemption totale d'impôt sur les sociétés pendant 5 ans et d'un taux réduit pendant 20 ans. Le renforcement de Renault au Maroc est d'autant plus frappant que la marque au losange ne cesse de diminuer sa production française. Depuis le début du mandat de Nicolas Sarkozy, en 2007, celle-ci est passée de 1 012 376 véhicules particuliers et utilitaires légers à 634 319 en 2011, soit une baisse de 37 %, selon les données du Comité des constructeurs français d'automobiles. Bien sûr, cette évolution reflète l'évolution du marché mondial, porté par la montée en puissance des marchés émergents (Brésil...). Renault fait d'ailleurs valoir qu'elle n'est pas uniquement négative pour l'Hexagone : chaque voiture fabriquée à Tanger "rapportera 800 euros à la France parce qu'il y a 400 euros de pièces livrées depuis la France et 400 euros d'ingénierie", s'est défendu le directeur général délégué du constructeur, Carlos Tavares, lors d'une audition au Sénat. Renault souligne également qu'il réalise toujours 25 % de sa production en France pour 25 % de ses ventes, si on tient compte non seulement de l'assemblage des véhicules, mais aussi de la production de moteurs, de boîtes de vitesses et de trains avant et arrière. Il est toutefois difficile de nier que sa stratégie est moins centrée sur l'Hexagone que celle de son concurrent PSA. En 2011, Peugeot-Citroën a monté plus de 1 324 000 voitures dans ses usines françaises, soit plus du double que la marque au losange ! Mais la tendance est, là aussi, au déclin : depuis 2007, sa production hexagonale a légèrement baissé. Et cela devrait s'accélérer : 4 300 suppressions de postes ont été annoncées à la mi-novembre pour 2012, à la foi en interne, chez des prestataires extérieurs et même dans les bureaux d'études ! Le patron de PSA, Philippe Varin, incrimine notamment le coût du travail hexagonal.

Source : http://www.lepoint.fr/economie/automobile-renault-investit-au-maroc-delaissent-la-france-09-02-2012-1429000_28.php