

L'automobile : une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique

—

Henri-Louis VEDIE

A propos du Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C, Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal, Hay Riad, Rabat - Maroc.
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 5 37 54 04 04 / Fax : +212 5 37 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

© Policy Center for the New South. All rights reserved
Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



L'automobile : une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique

Henri-Louis VEDIE

A propos de l'auteur, Henri-Louis VEDIE

Senior fellow au Policy Center for the New South, Docteur en sciences économiques de l'Université Paris Dauphine et licencié en droit de l'Université Paris I, Henri-Louis Védie est professeur émérite à HEC Paris, où il enseigne sur le campus de Paris ainsi qu'à Moscou, Varsovie, Belgrade et Abu Dhabi, Rabat et plus encore.

Auteur de seize ouvrages, dont les derniers concernent le Maroc et les fonds souverains, des centaines d'articles (dont certains traduits en anglais, français, arabe, polonais et russe), Henri-Louis Védie a également été consultant pour le Conseil européen et membre du conseil économique, social et environnemental à Paris.

Résumé

Avec la venue de Renault à Melloussa, près de Tanger, puis de PSA à Kenitra et, demain, du Chinois BYD, à Casablanca, la filière automobile marocaine aura atteint une capacité annuelle de production de 700 000 à 1 000 000 de véhicules, sous différentes marques. Ce qui fait que le Maroc est aujourd'hui le leader des modèles de Tourisme en Afrique. Cette étude rappelle les grandes étapes de cette marche de la maturité et de l'excellence, qui commence en 1959, avec la Somaca (la Société marocaine de Construction Automobile).

Elle montre les différentes stratégies des deux groupes français, d'implantation, avec Renault, et de réaction, avec PSA. L'étude insiste sur la contribution des écosystèmes et des équipementiers qui s'y rattachent, créant plus d'emplois aujourd'hui que les activités de montage et d'assemblage.

Filière stratégique du développement industriel du Royaume, la filière automobile est celle qui y crée le plus d'emplois industriels, avec un taux de couverture de ses échanges extérieurs de plus de 70 %. C'est, aussi, une filière tournée à 90 % vers l'exportation, dont 80 % à destination de l'Europe, avec une valeur ajoutée locale en constante augmentation.

Enfin, c'est une filière leader en Afrique, désormais, devant celle qui en fut longtemps le numéro 1 : l'Afrique du Sud. Afrique qui, tous pays confondus, apparaît aujourd'hui avoir un fort potentiel de développement de la filière, compte tenu de son retard accumulé au cours des dernières décennies et de son évolution démographique, avec une population qui devrait doubler d'ici 2050. C'est, pourquoi, cette tendance ne devrait pas s'inverser, les raisons qui ont fait le succès de cette filière étant des acquis plus forts que les incidences de l'après Covid-19.

Table des matières

I- La filière automobile marocaine : une longue marche vers la maturité et l'excellence

A -Le temps des assembleurs et des constructeurs : un développement en plusieurs phases

- 1- Une pionnière de l'assemblage : la Société marocaine de Construction automobile
- 2- Le temps des constructeurs avec Renault Maroc et PSA, deux groupes aux stratégies différentes, bénéficiant tous deux d'une logistique de communications routières, portuaires et ferroviaires d'excellence à partir de Tanger
 - a- Une mégapole économique très attractive dans la région de Tanger/Tétouan
 - b- Renault Nissan ou la réussite d'une stratégie d'implantation
 - c- Le retour de PSA à Kénitra : une stratégie de réaction

B-Des écosystèmes en relais, performants, à partir des équipementiers automobiles

- 1- L'écosystème « automobile câblage »
- 2- L'écosystème automobile « intérieur véhicules et sièges »
- 3- L'écosystème automobile « métal emboutissage »
- 4- L'écosystème automobile « batterie »
- 5- l'écosystème automobile Powertrain

II- Une filière stratégique du développement industriel du Royaume, leader en Afrique, disposant d'atouts solides pour affronter l'après Covid-19

A- Une filière stratégique du développement industriel du Royaume

- 1- Cent soixante mille emplois créés sur la seule période 2014-2018
- 2- Un taux de couverture des échanges extérieurs de plus de 70% en 2018
- 3- Une diversification réussie de la structure des exportations et de leurs parts de marché
- 4- Une valeur ajoutée locale en augmentation régulière

B- Une filière leader en Afrique

- 1- Une production automobile au Maroc horizon 2025-2030, entre 700 000 et 1 000 000 d'unités
 - a- Sept cent mille unités à minima horizon 2033
 - b- Trois cent mille unités produites annuellement, attendues horizon 2025-2030, dans le cadre du projet BYD Auto Industry
- 2- L'Afrique du Sud où le numéro 1 africain, tous modèles confondus/tourisme et utilitaire/est en perte de vitesse
- 3- Un numéro 3, l'Egypte, en difficulté et à la relance

C- Une filière automobile africaine à fort potentiel de développement

- 1- Un état des lieux sans appel
- 2- Un signal fort de ce potentiel de développement en Afrique subsaharienne

Conclusion générale et recommandations

L'automobile : une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique

L'industrie automobile marocaine a connu, ces dernières décennies, particulièrement au cours de la dernière (2010-2020), un développement remarqué, avec des performances significatives à l'export et en termes de création d'emplois, comme en témoigne une croissance moyenne à deux chiffres pour ces deux indicateurs, au cours des dix dernières années.

Aujourd'hui, avec un chiffre d'affaires de 72 Md de dhs, en 2018, cette filière est la première exportatrice du Royaume, avec un taux d'intégration locale de 60% et 116 000 emplois créés sur la seule période 2014-2018. C'est, aussi, désormais le premier hub de construction automobile du continent. Mais, cette filière ce n'est pas seulement l'assemblage et/ou la construction automobile, ce sont, aussi, des écosystèmes développés à partir des constructeurs /Renault et PSA par exemple/, ou d'équipementiers locaux et étrangers. Pareil résultat ne doit rien au hasard, mais s'inscrit dans la continuité d'une politique volontariste impulsée du plus haut sommet de l'Etat.

L'objet de cette étude est, d'abord, de préciser les grandes étapes de cette réussite, en insistant plus sur ce qui fait sa force, aujourd'hui, en 2020 (I). Ce qui nous conduira, ensuite, à étudier cette filière dans son environnement national et africain (II) et à nous interroger sur les conséquences de la Covid-19 sur son évolution à court et moyen termes (III).

I. La filière automobile marocaine : une longue marche vers la maturité et l'excellence

Cette longue marche commence dès les années soixante, soutenue, d'abord, par des assembleurs locaux, puis, par des constructeurs étrangers et des écosystèmes locaux particulièrement performants.

A- Le temps des assembleurs et des constructeurs : un développement en plusieurs phases

1- Une pionnière de l'assemblage : la Société marocaine de Construction Automobile

Somaca est une société anonyme créée en 1959, à l'initiative du gouvernement marocain, avec une assistance technique italienne, de Fiat, et française, de Simca. L'activité de cette société est le montage en CKD de modèles Fiat et Simca. CKD est l'acronyme de l'expression anglaise « Completely knocked down ». Ce qui désigne l'ensemble des pièces détachées nécessaires pour assembler complètement un véhicule. Cette société est, donc, une unité de montage de voitures à partir de pièces détachées importées d'Italie et de France. A l'origine, l'Etat marocain en détenait 38% du capital, Fiat et Simca chacun 20 %.

Implantée à Ain Sebaa, dans la banlieue Est de Casablanca, la société dispose d'une superficie couverte de 90 000 m², sur un territoire de 30 hectares. Entre 1960 et 2003, la Somaca va connaître des fortunes diverses :

Début de la fabrication, 1962, de quatre modèles Fiat (600, 1100, 1500 et 2300), suivi, en 1963, du démarrage de l'assemblage des modèles Simca, Aronde et Ariane. Un premier accord est signé, en 1966, avec Renault, pour le montage des R4. 1975 est une année record pour le site, plus de 25 000 unités produites. Mais, dès 1980, la production retombe à 16 000 unités. En 1992, le Maroc lève toutes les taxes douanières sur les voitures d'occasion importées, ce qui a pour conséquence immédiate de faire chuter la production à 4000 unités, de petits modèles économiques, comme la Fiat Uno. Cet accord se concrétise, aussi, par un investissement par Fiat de 176 M de Dhs. Ce qui va permettre de moderniser l'unité d'assemblage et de satisfaire la demande marocaine de 50% d'intégration locale. En 1999, Renault signe un accord avec le gouvernement marocain pour l'assemblage local du Kangoo. En 2003, le Maroc, qui avait décidé de vendre à Renault ses parts dans la Somaca, ne renouvelle pas son contrat avec Fiat.

Après une première tentative de privatisation, en 2002, soldée par un échec, le gouvernement marocain va négocier directement la cession de ses parts Somaca avec Renault. Lequel rachète à 8,7 millions d'euros les 38% détenus par le trésor marocain. En rachetant, ensuite, la participation détenue par Fiat et l'outillage industriel qui lui est associé, pour 100 M de dhs, la Somaca devient une filiale Renault à 80%, et se lance, à partir de 2005, dans l'assemblage de la Logan. Le groupe français détient alors 54% de la Somaca, les investisseurs privés, 14%, l'Etat marocain, 12%. L'assemblage de la Logan, qui commence donc en 2005, a pour objectif de produire 30 000 Logan/Dacia par an, Cinquante pour cent de cette production est alors destiné à l'exportation, principalement à destination des pays de la zone Euro/France et Espagne essentiellement/ et du Moyen-Orient /Egypte et Tunisie/. En 2006, Renault reprend les 14% du capital Somaca détenus par des actionnaires privés et se lance dans la production de la Logan 1,5. En 2007, ce modèle bénéficie de la certification Iso 14001, ce qui permet de l'exporter plus facilement vers les marchés français et espagnol. En 2019, Renault acquiert les 20% encore détenus par PSA. Aujourd'hui, la Somaca est une SA détenue par le Groupe Renault à hauteur de 99% /91 % par Renault SAS, 8% par Renault Maroc/, le 1% restant étant détenu par des actionnaires privés.

2- Le temps des constructeurs avec Renault Maroc et PSA, deux groupes aux stratégies différentes bénéficiant toutes deux d'une logistique de communications routières, portuaires et ferroviaires d'excellence à partir de Tanger

a -Une mégapole économique très attractive dans la région de Tanger/Tétouan

Port en eau profonde, Tanger Med se trouve juste en face de Gibraltar, à 14 kilomètres de l'Espagne, sur le rail du commerce maritime mondial Est/Ouest, entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du nord. Cette position stratégique sur la seconde voie maritime du monde, où plus de 100 000 navires chaque année viennent de Gibraltar ou doivent passer par Gibraltar /20 % du commerce mondial/, ne pouvait qu'inciter les autorités marocaines à en faire une mégapole économique particulièrement attractive pour les investisseurs. Ce qui va être fait à partir de 2003. On se limitera, ici, à rappeler comment va s'organiser l'attractivité de ce territoire, avec la mise à disposition de zones franches et de zones industrielles viabilisées et équipées, relié à un pôle d'excellence portuaire, Tanger Med I et II.

- **Mise à disposition de zones franches**

Les zones franches sont des espaces déterminés où les activités industrielles et de services qui s'y rattachent sont soustraites à la législation et réglementation douanières, à celles relatives au contrôle du commerce extérieur et au contrôle des changes. A Tanger, la zone franche est une tradition qui remonte à 1961. Aujourd'hui, la zone franche de Tanger (TFZ) se décline en trois : une zone franche industrielle, une zone franche commerciale et une zone franche logistique. La zone franche industrielle, qui nous intéresse plus particulièrement ici, regroupe 900 hectares, destinés principalement aux industries orientées vers l'export. On en recense trois : une à Tanger /TFZ/ et deux autour de la ville de Melloussa. Melloussa I, totalement dédiée à Renault, sur 600 hectares, et Melloussa II.

- **Mise à disposition de zones industrielles viabilisées et équipées**

Autour de Tanger, on en recense trois : celle dite de Moghogha, d'une superficie de 138 hectares, celle de Gzenaya, d'une superficie de 130 hectares, et celle d'Al Majd, de 23 hectares.

- **Un port d'excellence : Port Tanger Med**

Le port de Tanger Med est situé à 22 kilomètres de Tanger et à 43 kilomètres au nord de Tétouan. Il dispose, aujourd'hui, de tous les moyens de communication intermodaux, routiers et autoroutiers rattachés directement au réseau national via Casablanca ou via Rabat. Précisons, également, que Tanger Med est relié à Tanger ville par la route et par le fer. Mais, Tanger Med c'est aussi Tanger Med I et Tanger Med II.

- **Tanger Med I**

Encore appelé Tanger Méditerranée ou Port Med, il est adossé aux zones franches industrielles que nous venons de citer. Il est construit autour de quatre terminaux, dont un terminal conteneurs, l'un des plus imposants de la Méditerranée, avec des tirants d'eau allant jusqu'à 18 mètres et un terminal passagers chargé de transférer le trafic passagers et routier de Tanger ville à Tanger Med.

- **Tanger Med II**

C'est non seulement l'enfant du succès de Tanger Med I, mais aussi un projet encore plus ambitieux. Côté conteneurs, la capacité de transport augmente de 5 millions de conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). Mais, Tanger Med II ce sont, aussi, de nouvelles infrastructures industrielle et logistique intégrées. Il dispose dès sa création d'une assiette foncière de 5000 hectares, dont 1500 équipés dès le premier jour.

b- Renault Nissan à Melloussa, ou la réussite d'une stratégie d'implantation

Dès 2006, le PDG de Renault de l'époque, Carlos Ghosn, fait part d'un grand projet low cost au Maroc. Six ans, plus tard, le projet est opérationnel et Renault Melloussa une réalité. Pour mieux comprendre son succès, il faut revenir quelques décennies en arrière, dans les années 90, où les Occidentaux, et principalement les Européens, avaient le regard tourné vers l'Asie. Beaucoup considèrent alors que le marché intérieur marocain est trop étroit. Comme cela n'accroche pas vraiment avec l'Asie, Driss Jettou, alors Premier ministre, va alors réussir à convaincre les Européens de revoir leur copie.

Et c'est l'Italie et le groupe Fiat qui vont tout d'abord en bénéficier, construisant au Maroc la première petite voiture bon marché. C'est un succès, et ce petit modèle va être quasi exclusivement celui des petits taxis du pays. Un certain nombre d'entre eux est toujours en circulation, témoignant de la solidité du modèle mais aussi du savoir-faire de la main-d'œuvre marocaine. Mais, c'est aussi un signal fort envoyé aux investisseurs du monde entier, dans un environnement ultra compétitif, celui de la capacité du Royaume à produire de la valeur. Les difficultés que va rencontrer Fiat en Europe vont conduire le Groupe italien à ne pas renouveler le contrat marocain. C'est la chance de Renault, déjà présent à Casablanca dans le cadre de la Somaca, y fabricant des pièces détachées. Mais, c'est, aussi, à l'intelligence de Carlos Ghosn que l'on doit le nouveau concept qu'il veut concrétiser au Maroc.

- **Le low cost, un concept expérimenté avec succès en Roumanie sous la marque Dacia**

Carlos Ghosn propose, donc, de construire au Maroc une usine pouvant fabriquer non seulement des pièces détachées mais aussi des modèles de taille moyenne, n'embarquant que le minimum des nouvelles technologies, et bénéficiant d'avantages comparatifs salariaux. Or, à cette époque, l'entrée de la Roumanie dans l'Union européenne (UE) conduit à une augmentation régulière de ses coûts de production. En Asie, deux « pays Continent » sont sur les rangs : la Chine, dont les tentatives de s'implanter au Maroc vont se révéler infructueuses, et l'Inde, où le Groupe Tata décide de reporter « sine die » la construction d'une usine dédiée à ce modèle. Le succès de Tanger Med et les anticipations gagnantes de Carlos Ghosn auront eu raison de tous ces obstacles.

- **Tanger, un choix qui s'impose.**

Le port de Tanger Med va se doter d'un terminal à véhicule, dédié et concédé pour une période de 25 ans à Renault-Tanger. Terminal qui va permettre la manutention et le stockage des véhicules provenant de l'unité de production de Melloussa. Autre avantage, ce terminal est adossé à un autre terminal, cette fois ferroviaire, dédié au transfert des véhicules de production de Tanger, soit vers l'intérieur du pays /10% du trafic/, soit à destination d'autres continents/90% du trafic/. Difficile de trouver de meilleures conditions d'embarquement et de débarquement des voitures venant de Melloussa, et ce d'autant plus que ce sont les autorités portuaires qui ont en charge la sécurité du site et des opérations.

- **L'usine de Melloussa, un exemple à suivre**

L'usine est installée sur un terrain situé en zone franche, de 300 hectares, dont 220s de bâtiments couverts, mobilisant plus de 2 milliards d'euros d'investissement, à charge du constructeur. Dès janvier 2012, Renault Tanger obtient l'accord de la direction « qualité » du groupe pour la fabrication d'un premier modèle, le Lodgy, monospace économique construit sur la base de la Dacia Logan. Le succès est immédiat, puisque le 14 mars un bateau cargo traverse le détroit de Gibraltar, avec à son bord les 2500 premières voitures fabriquées à Melloussa par Renault Tanger. Tout a donc été très vite, une fois la décision prise. Au départ, la capacité attendue de production était de 30 véhicules/ heure. En 2014, après le passage à la phase 2 de l'extension des lignes de production, la capacité a été multipliée par 2, une phase trois suivra. L'objectif est d'atteindre 340 000 véhicules par an, générant 30 000 indirects venant s'ajouter aux 6000 directs attendus. Quant au taux d'intégration de la production et de la population locale, il est fixé à 65 %.

Aujourd'hui, Renault-Nissan Tanger emploie 6700 personnes, avec un taux d'intégration locale de 55 /60 %, 55 estimation Maroc, 60 estimation Renault. En 2019, le groupe a produit plus de 300 000 véhicules, sous quatre marques : Lodgy, Sandero, Dokker et Logan. On se rapproche à grands pas de la capacité actuelle du site, 340 000 véhicules. La stratégie d'implantation privilégiée par Renault est un succès incontestable. Ce qui ne pouvait laisser Peugeot indifférent.

c- Le retour de PSA à Kenitra: une stratégie de réaction

Bien que présent avant Renault au Maroc, Peugeot/PSA y développe, via le groupe ONA (Omnium Nord Africain) l'exportation de ses véhicules à destination du Royaume. A ces fins, une filiale d'ONA, la Sopriam, prend en charge la distribution des automobiles PSA. Pour autant, le Groupe se montre réservé quant à l'idée de s'y implanter en tant que constructeur, considérant le Maghreb, en général, et le Maroc, en particulier, comme un marché trop cloisonné, ne permettant pas d'y construire une unité capable d'atteindre un seuil de production de rentabilité qu'il fixe alors à 250 000 unités. Ce qui va le conduire à privilégier une stratégie de développement tournée vers les PECO/Pays d'Europe centrale et orientale /. Tout change dans les années 2015, avec un protocole d'accord signé entre le Groupe PSA et le Royaume du Maroc, le 19 juin 2015. Le succès de Renault à Melloussa n'y est, bien sûr, pas étranger/stratégie de réaction/.

En quatre ans, tous les obstacles sont levés. Et le 21 juin 2019, le Groupe PSA inaugure, en présence du Roi Mohammed VI, sa première grande usine sur le continent africain. Installée dans la zone franche de Kenitra, cette usine va nécessiter 500 millions d'euros d'investissement. Sa capacité de production est de 200 000 véhicules, le premier véhicule produit sur ce site sera la nouvelle Peugeot 208. A l'instar de ce qui est mis en place dans les autres régions stratégiques du Groupe, on y trouve un centre de décision basé à Casablanca qui couvre la région Afrique/Moyen-Orient, un centre de RD et, donc, aussi désormais une usine aux meilleurs standards de l'entreprise.

Notons que ce n'est pas l'approche de la filière low cost de Renault Nissan qui est privilégiée avec la 2008 PSA, mais une filière Peugeot bénéficiant des avantages salariaux marocains et d'une main-d'œuvre locale de qualité, en réaction au succès de la filière Renault. Par contre, ce qui la différencie encore de son concurrent français c'est que PSA, en intégrant la construction de moteurs à Kenitra, est le seul constructeur en Afrique à couvrir toute la chaîne de valeur. Dans un premier temps, horizon 2020, PSA Kenitra devrait produire 90 000 moteurs modèle 208, pour atteindre les 200 000 en 2023.

B- Des écosystèmes en relais, performants, à partir des équipementiers automobiles

L'implantation de « Renault Nissan » à Tanger Melloussa va booster toute la filière des équipementiers automobiles. Et ce, à partir de filières spécialisées, à forte valeur ajoutée, comme celle des faisceaux, des câbles, des coiffes de sièges, des pièces de rechange, de l'électronique embarquée, des systèmes de climatisation etc. Au Maroc, les équipementiers sont classés en trois catégories :

- La première recense ceux destinés au marché européen, regroupant les équipementiers de premier rang, qui livrent directement aux constructeurs, et les équipementiers de second rang qui fournissent et répondent aux besoins des équipementiers de premier rang.

- La seconde renvoie aux équipementiers de taille moyenne, orientée essentiellement vers le marché local de première monte et des pièces de rechange.
- La troisième regroupe des unités de petite taille, ne répondant pas toujours aux standards internationaux.

Sont concernés par cette étude les équipementiers de première catégorie, regroupant donc ceux des rangs 1 et 2. En 2014, on démontrait déjà 17 équipementiers de premier rang auxquels étaient associés quelque 1500 emplois indirects. Parmi ceux installés sur le site on citera : Denso, Snop, Takata etc. Pour développer ces écosystèmes prometteurs, Tanger Med va proposer des plateformes industrielles intégrées, dédiées à la fabrication d'équipements automobiles destinés à l'exportation.

Dès 2014, deux d'entre elles seront mises en service : Tanger Automotiv City (TAC) et Atlantic Free Zone (AFZ), pouvant accueillir 1500 emplois chacune. Dans le cadre du Plan d'accélération industrielle /2014-2020 / , les écosystèmes industriels sont privilégiés. Concernant ceux de l'automobile, quatre écosystèmes sont lancés dès 2014: celui du « câblage automobile », celui de « l'intérieur véhicule et sièges », celui du « métal embouteillage » et celui des « batteries automobiles ».

Pour accompagner leur développement, on met à leur disposition un Fonds de Développement industriel et d'Investissement (FD II), pouvant financer jusqu'à 30 % du financement global de l'investissement, pouvant faciliter l'accès au foncier, avec mise à disposition de 15 hectares locatifs destinés à la filière. A cela va s'ajouter le soutien à la compétitivité des TPE /très petites entreprises / et des autoentrepreneurs.

L'objectif horizon 2020 est de créer 56 000 emplois nouveaux, d'augmenter le taux d'intégration locale de 20 points et de multiplier par 2,5 le Chiffre d'affaires à l'export. Un cinquième écosystème va se mettre en place, en février 2016, celui des « moteurs et transmissions » (Powertrain), accompagné d'un contrat de performance. L'objectif le concernant est la création de 10 000 emplois, accompagné d'un Chiffre d'affaires additionnel de 6,5 milliards de Dhs et d'un taux d'intégration locale de 80 %. Voyons, maintenant, pour chacun de ces écosystèmes, le chemin parcouru depuis 2014 et 2016.

1- L'écosystème « automobile câblage »

En 2014, cet écosystème réalisait un chiffre d'affaires de 1,5 B euros, employant 39 800 personnes avec un taux d'intégration locale de 33 % . L'engagement 2020 est de faire progresser le CA de 1 B euros, le portant à 2,5 B euros, avec un taux d'intégration locale de 66% pour 70 000 emplois.

En 2018, il comptait pas moins de huit équipementiers de rang 1 :

- Sumitomo, Lear, Delphi, Yazaki, Fujikura, Leoni,
- Yura, Kromberg-Shubert

- Trois de ces équipementiers sont Japonais: Sumitomo, l'un des plus vieux conglomérats du Japon, ayant des filiales dans 114 pays, est présent à Tanger Med; Yazaki est présent sur trois sites: à Kenitra, Meknès et à Tanger /, Fujikura à Kenitra, dans l'AFZ.
- Deux sont Américains: Lear, implanté dans la zone franche de Tanger avec une production destinée en totalité à l'exportation et, Delphi, présent à Tanger, à Kenitra et, désormais, à Meknès.

- Deux sont Allemands: Leoni, présent depuis 2017 à Berrechid, au nord de Casablanca, et à Bouznika; Kromberg-Shubert installé à Kenitra.
- Un est Sud-Coréen, Yura, présent à Meknès.

A ces huit équipementiers de rang 1, travaillant directement avec les constructeurs et assembleurs, il faut ajouter plus d'une vingtaine d'équipementiers de rang 2. Parmi ces vingt et plus, on citera :

- Coficab, Acome, Teknia, Hirshman, Federalmogul, Gecam, Sonofet, Sigit,
- Schlemmer, Premo, Kostal.

Comme on peut le constater, l'écosystème dépasse les lieux de montage et d'assemblage avec souvent une destination que l'on n'attendait pas nécessairement, qu'il faut souligner, celle de Meknès par exemple. Le Japon, les Etats-Unis et l'Allemagne regroupent l'essentiel des équipementiers de rang 1. Début 2017, le Chiffre d'affaires atteint par l'ensemble de cet écosystème est de 1,9 B euros, soit 0,4 B de plus qu'en 2014. On peut, donc, raisonnablement penser que la cible 2020 de 2,5 B euros sera atteinte. Même constat en ce qui concerne le coefficient d'intégration locale avec 48%, début 2017, contre 33%, en 2014, et 66 %, en 2020. Notons, enfin, que les emplois début 2017(87000) sont supérieurs à l'objectif 2020 (70 000).

2- L'écosystème automobile « intérieur véhicule et sièges »

En 2014, cet écosystème réalisait un Chiffre d'affaires de 300 M euros, employant 10 500 personnes avec un taux d'intégration locale de 26%. L'engagement 2020 est de faire progresser le Chiffre d'affaires de 700 M euros, les emplois de 19 500 et le taux d'intégration de 39%. On y compte pas moins de 10 équipementiers « intérieur véhicule et sièges » de rang 1 :

Treves, équipementier français, filiale du groupe marocain Mafaco, pour un contrat de partenariat à Kenitra ; Viza, société espagnole présente à Tanger ; Faurecia, équipementier français, présent à Salé et à Kenitra ; Sigit, société italienne présente à Tanger ; Gergone, groupe industriel familial français présent à Kenitra, sur l'AFZ ; Polydesign, entreprise française présente à Tanger ; Promaghreb, société marocaine créée en 1997, à partir d'une joint-venture entre le groupe Proma et la Somaca, présente à Casablanca ; Reydel, entreprise marocaine présente à Tétouan ; Lear, entreprise américaine implantée à Tanger ; GMD, équipementier français présent dans 47 pays, dont le Maroc (Tanger).

A ces équipementiers de rang 1 vient s'ajouter une liste beaucoup plus longue d'équipementiers de rang 2 comme : Promaghreb /Viza/Gergone / Teknia, mais aussi de nouveaux équipementiers : Ovaerum, Np-Morocco, Dolidol, Gecam, Natur, Leman-industrie, Inotecha, Autoplast, Polyfil, Faw automotive etc.

Dans cette filière, la présence étrangère, hors Europe, est l'exception. Par contre, le nombre de sociétés marocaines est à souligner. En moyenne, la taille de ces équipementiers est modeste, surtout pour ceux de rang 2, ce qui explique leur nombre. C'est, aussi, un secteur à forte valeur ajoutée. Début 2017, le Chiffre d'affaires de cet écosystème est de 655 M euros, soit un accroissement de 355 M euros par rapport à celui de 2014. On peut, donc, penser que l'objectif CA 2020 sera atteint, comme devrait l'être celui du taux d'intégration locale, fixé à 65%, les 25% restant à obtenir sur trois ans étant dans le trend de croissance de la progression constatée sur la période 2014 -2016. Par contre, il nous semble plus difficile d'atteindre l'objectif des 30 000 emplois en 2020.

3- L'écosystème automobile « métal emboutissage »

En 2014, le Chiffre d'affaires de cet écosystème de 1000 emplois est de 100 M euros, avec un taux d'intégration locale de 30%. L'engagement 2020 est d'atteindre un CA de 500 M euros, 5000 emplois avec un taux d'intégration locale de 76%.

En 2018, outre Renault et PSA, on compte cinq autres équipementiers de rang 1 dans cet écosystème : Viza et Gmd, déjà présents dans d'autres écosystèmes automobiles, Snop, Socafix et Tuyauto. Snop, groupe familial français de 5500 salariés présent dans de nombreux sites automobiles va suivre Renault et s'installer à Tanger. Socafix, société marocaine spécialisée dans la carrosserie automobile va s'implanter à Casablanca. Tuyauto - Gestamp, joint-venture entre Tuyauto et Gestamp, équipementier espagnol, choisit le site de Kenitra.

A côté de ces 7 équipementiers de rang 1, on trouve une dizaine d'équipementiers rang 2 :

- Promaghreb, Baldwin filters, Tools press, Bamesa, Restagraf, Leman, Maghreb
- Steel, MMB, Aeroauto Maroc et Batifer.

Début 2017, le Chiffre d'affaires de cet écosystème atteint 2015 M euros, pour 2739 emplois, avec une intégration locale de 41%. Par rapport à l'objectif 2020, on est en retard pour ce qui concerne le CA et l'intégration locale. Par contre, concernant les 5000 emplois, ils devraient être atteints.

4- L'écosystème automobile « Batterie »

Le CA de cet écosystème, en 2014, est de 30 M d'euros, employant 1200 personnes, avec un taux d'intégration locale de 30 %. En 2016, son CA atteint 37 M d'euros, pour 1200 emplois et un coefficient d'intégration locale de 85 %. En 2018, les équipementiers de rang 1 sont trois entreprises marocaines/ Electra, Tecna, Alma Bat/et une entreprise tunisienne Assad batteries. Quatre équipementiers qui se regroupent à Casablanca. Parmi les équipementiers de rang 2, on citera: Accumalux, Accumax et Ifriquia Plastic.

Si on reprend les objectifs 2020, deux devraient être atteints facilement: celui des emplois/1500 / et celui du taux d'intégration locale de 90%. Par contre, concernant le CA de 150 M d'euros, il semble inaccessible, progressant lentement entre 2014 et 2016, atteignant seulement 37 M d'euros début 2017.

5- L'écosystème automobile Powertrain

L'écosystème « moteurs et transmissions » /Powertrain / est lancé en février 2016. Il comble un vide. Jusqu'à cette date, on ne fabriquait pas de moteurs automobiles au Maroc, Renault, par exemple, importait ses moteurs d'Espagne. Un contrat « Performance » accompagne le déploiement de ce nouveau écosystème qui va immédiatement bénéficier de l'implantation du Groupe PSA à Kenitra, qui produira 200 000 moteurs par an, attirant dans son sillage de nouveaux fournisseurs des composants automobiles. Cet écosystème concerne différents métiers: métiers de la fonderie fonte, de la fonderie aluminium; métiers de l'injection sous pression, de l'affinage d'aluminium et de l'usinage moteur. Il complète, donc, la chaîne de valeur de la filière, à partir de l'émergence de nouveaux métiers

à forte valeur ajoutée, conduisant à fabriquer de nouvelles pièces au Maroc, comme les châssis et transmissions, moteurs et boîte de vitesse...et à développer de nouvelles technologies, comme celle de l'aluminium par coulée ou injection sous pression ou la fonte depuis des chutes de ferraille. Enfin, pour accompagner cette filière un soutien significatif sera mis en place à destination des entreprises concernées dans le cadre d'un accompagnement financier de l'investissement, via le FDII, pouvant atteindre 30 % de son montant, avec un accès facilité au foncier et un soutien spécifique destiné aux TPME et autoentrepreneurs en quête de compétitivité.

Le développement de cette filière devrait aussi booster son taux d'intégration en contenu local et lui permettre d'atteindre, en 2022 /2023, l'objectif des 80 %.

Début 2017, un an après son lancement, cet écosystème comptait déjà 5180 emplois, réalisant un CA de 357 M d'euros. En 2018, on recensait pas moins de 10 équipementiers « Powertrain » de rang 1 et trois de rang 2. Parmi ces équipementiers de rang I on citera :

- Meca auto /Maroc ; Denso /Japon / à Tanger ; Bontaz /France, à El Jadida ; Linamar /Canada, à Kenitra ; PSA Group à kenitra ; Floquet Monopole/Maroc, à Fes ; CMV/Etats-Unis. MGI Coutier/France ; Baldwin Filters /Etats-Unis, à Casablanca ; ACFD /France ; à Casablanca. Les équipementiers de rang 2 étant / Mecalp, ARaymond et Capelem.

Compte tenu du dynamisme de cette filière et de ses nombreux soutiens, l'objectif des 10 000 emplois 2020 devrait être atteint, comme le CA de 600 M d'euros.

Lors du lancement des quatre premiers écosystèmes du secteur automobile, en 2014, l'objectif était de créer 54 000 nouveaux emplois, générant 3 milliards d'euros de CA, augmentant de 21 points l'intégration locale. Le tableau 1 ci-dessous regroupe la situation en 2014, en 2016 et l'objectif 2020.

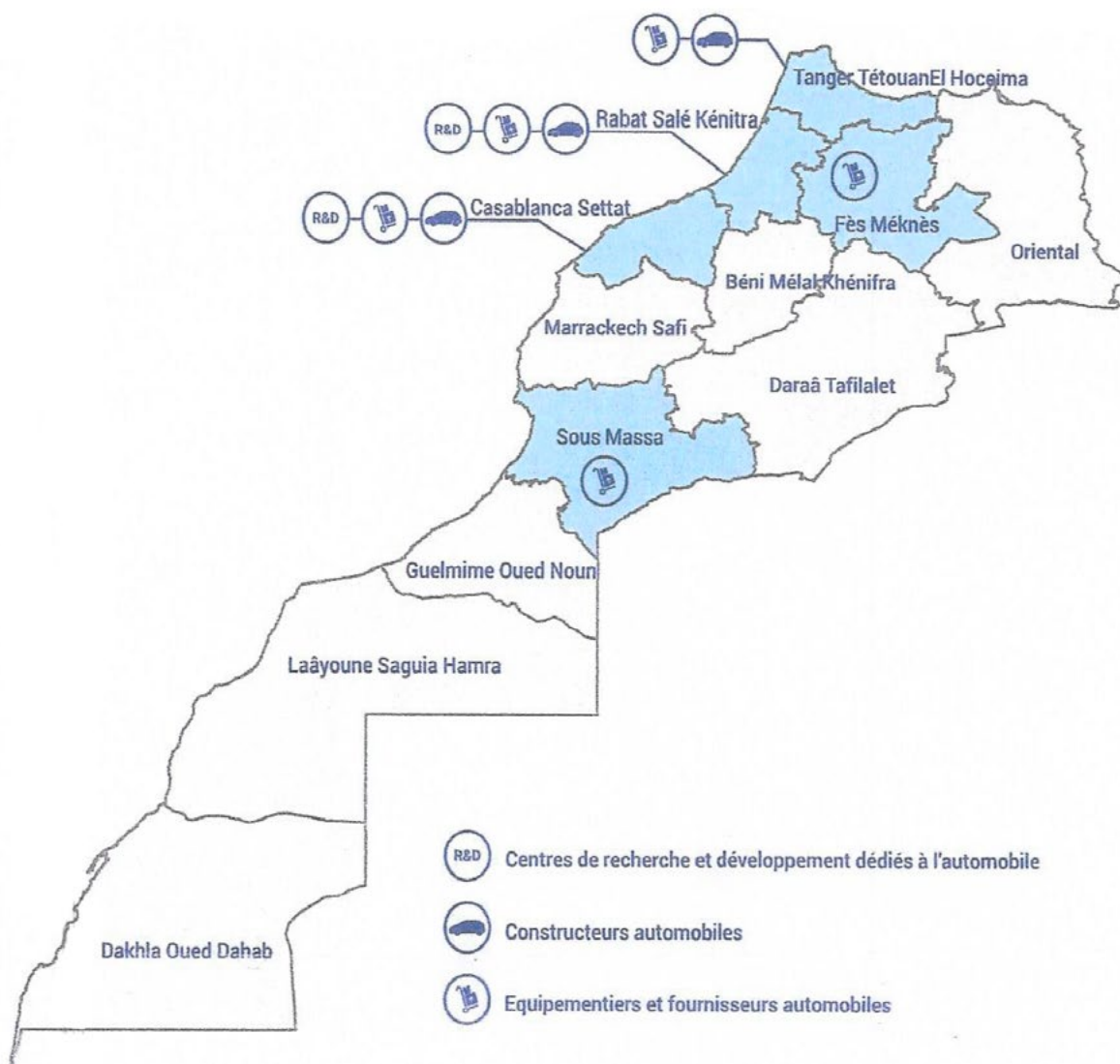
Tableau 1 : emplois créés par les quatre premiers équipementiers automobiles entre 2014 et l'engagement 2020

Emplois en	2014	2016	Engagement 2020
Câblage	39800	87040	70 000
Metal /emboutissage	1000	2739	5000
Intérieur véhicule et siège	10500	17676	30 000
Batterie	1200	1400	1500

L'analyse de ce tableau montre que les emplois existant avant la mise en place de ces équipementiers étaient de 52500. L'engagement 2020 est de 106 500, ce qui revenait à créer 54 000 emplois nouveaux, essentiellement dans la filière câblage et intérieur véhicule et sièges. Comme nous l'avons déjà souligné, cet engagement devrait être tenu, comme devrait l'être celui d'une cinquième filière lancée, celle de « Powertrain », permettant de créer 8800 emplois supplémentaires. Au total, ce sont

donc plus de 62 000 emplois, à forte valeur ajoutée et à fort coefficient d'intégration locale, que cette filière va générer entre 2014 et 2020. Point à souligner, celui d'une implantation géographique des équipementiers qui dépasse largement les lieux d'assemblage et de construction, comme en témoigne la carte 1, ci-dessous, qui précise la répartition géographique des équipementiers des rangs 1 et 2.

Carte 1 : Répartition géographique des équipementiers des rangs 1 et 2 par écosystème



Source : Amica

II. Une filière stratégique du développement industriel du Royaume, leader en Afrique, disposant d'atouts solides pour affronter l'après Covid-19

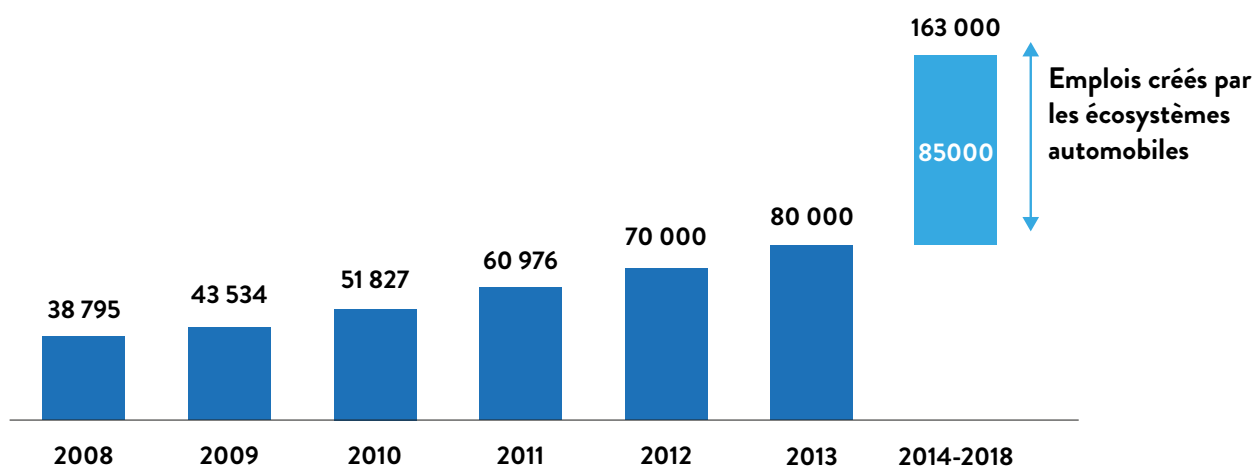
A- Une filière stratégique du développement industriel du Royaume

A l'échelle nationale, en dehors des activités traditionnelles, l'industrie automobile est, désormais, le secteur référent des nouveaux métiers mondiaux du pays, étant celui qui crée le plus d'emplois, dont le taux de couverture des échanges extérieurs atteint plus de 70 %, en 2018, avec des IDE qui se diversifient et dont la valeur ajoutée locale augmente de façon quasi exponentielle depuis 2011. Outre ces retombées sur l'emploi, nous allons maintenant privilégier celles concernant le taux de couverture de ces échanges extérieurs, celle d'une diversification réussie, minimisant les risques liés à une perte éventuelle d'un marché et celle d'une intégration et d'une valeur ajoutée locale en constante augmentation.

1- Cent soixante mille emplois créés sur la seule période 2014-2018

Le tableau 2 reprend la création d'emplois de la filière dans sa globalité entre 2008 et 2018. Son analyse montre que le secteur a créé 85 000 emplois entre 2014 et 2018, cumulant, à elle seule, 27 % des emplois créés dans le secteur industrie. Ce sont des emplois qualifiés ou hautement qualifiés. On constatera, enfin, que les emplois créés par les écosystèmes de la filière automobile sont les plus nombreux, 85 000 des 163000.

Tableau 2 : Les emplois créés par la filière automobile entre 2008 et 2018

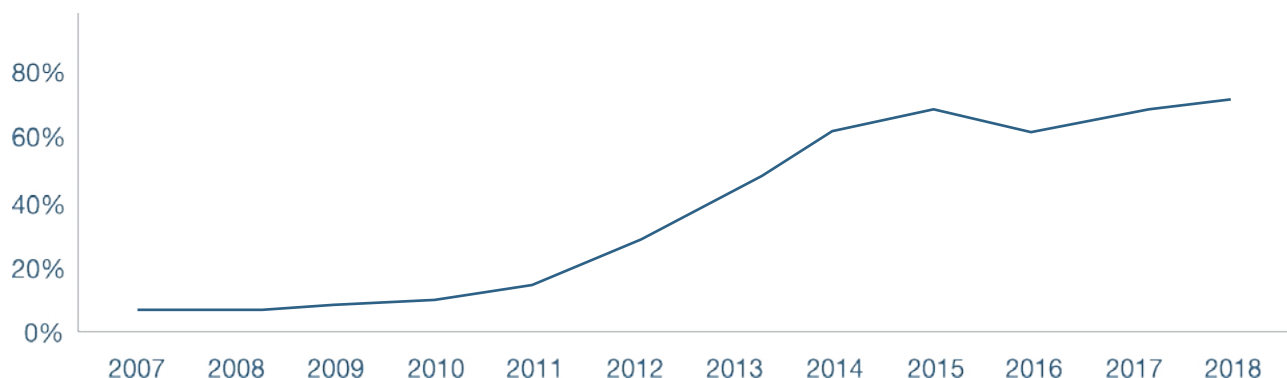


Source: Ministère de l' Industrie (Maroc)

2- Un taux de couverture des échanges extérieurs de plus de 70 % en 2018

Le graphique 1, ci-dessous, retrace les taux de couverture des échanges extérieurs de la filière industrielle automobile entre 2007 et 2018.

Graphique 1 : Taux de couverture des échanges extérieurs de la filière industrielle automobile entre 2007 et 2018.



Source : Office des Changes (Maroc)

L'analyse de ce graphique montre bien le changement opéré dans la structure des exportations et ses incidences sur le taux de couverture de ces échanges : 16 %, en 2011, et 72 %, en 2018.

Jusqu'en 2011, les exportations automobiles étaient à hauteur de 75%, reposant sur la production de câblages automobiles. Avec l'implantation de Renault Melloussa, la part des assemblages et constructions automobiles va augmenter de façon significative, passant de 12%, en 2011, à 47 %, en 2018.

Ce changement opéré dans la structure des exportations va permettre d'atteindre, en 2018, un taux de couverture des échanges de biens automobiles de toute nature de 72 %. Cette très forte augmentation s'explique par un taux de couverture d'environ 100%, pour les biens de construction/ ce pourcentage n'était que de 16 %, en 2011, que va réduire le poids des importations en carrosserie et en accessoires automobiles, dont les taux de couverture respectifs sont de 8% et 26% en 2018. Par contre, le fléchissement observé en 2016 est la conséquence d'une augmentation importante de véhicules importés de 31 %, les exportations ne progressant alors que de 21 %.

Ces bons résultats sont ceux essentiellement imputables au succès de Renault Nissan Melloussa. On peut, donc, penser que la venue de PSA à Kenitra devrait les améliorer encore, atteignant, en 2023, les 100 %.

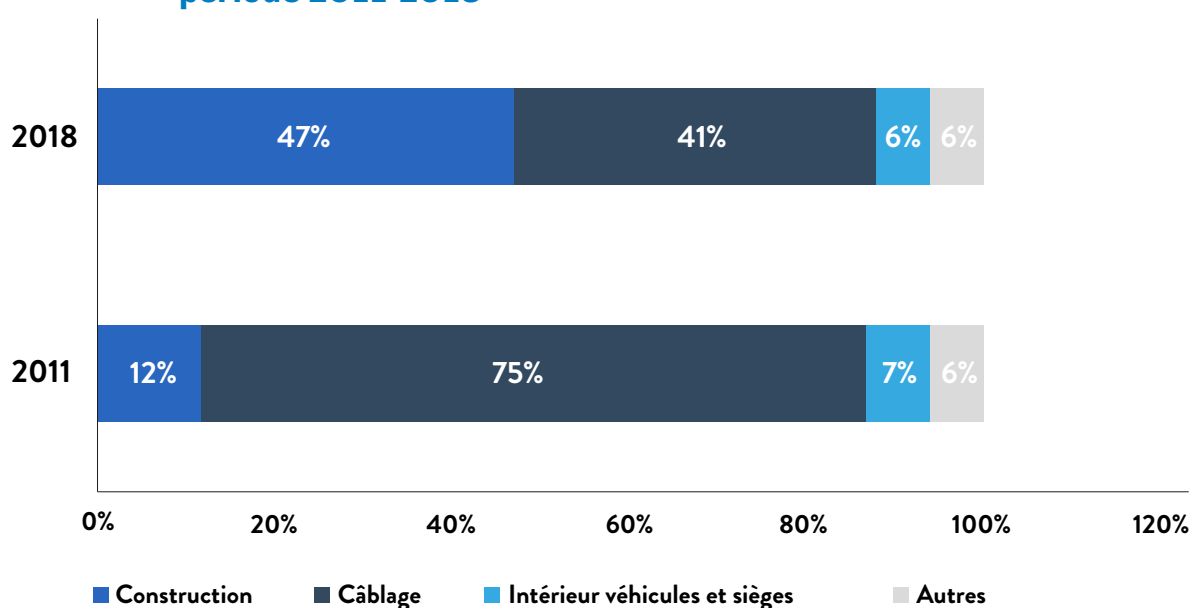
3- Une diversification réussie de la structure des exportations et de leurs parts de marché

- **Diversification réussie de la structure des exportations**

Entre 2005 et 2013, les exportations de la filière automobile ont plus que quadruplé, passant de 7,3 milliards de dhs à 31,6 milliards, en 2013, soit une augmentation annuelle moyenne de 20%. Durant la période 2014-2018, l'implantation de Renault-Nissan et le développement des écosystèmes qui l'accompagnent vont doper les exportations, les faisant passer de 42,7 milliards, 2014, à 72,3 milliards, en 2018, soit une progression annuelle moyenne remarquable, compte tenu du niveau atteint en

2014, de 14%. Ce qui fait de cette filière la première en termes d'exportation, tous secteurs d'activité confondus, devant la filière phosphates, avec 26 % des exportations en valeur du Royaume, en 2018. Enfin, si les activités de câblage représentaient 75% de ces exportations, en 2011, suivie de celle de la construction des véhicules à 12%, en 2011, les statistiques de 2018 montrent un rééquilibrage au profit, cette fois, de la construction, avec 47 %, suivie du câblage à 41% (Tableau 2). Avec l'arrivée de PSA, ce double mouvement ne peut que s'amplifier, confortant cette filière au premier rang des activités exportatrices du Royaume, et ce à partir désormais de voitures construites sur le territoire marocain.

Tableau 3 : Evolution de la structure des exportations automobiles en % sur la période 2011-2018

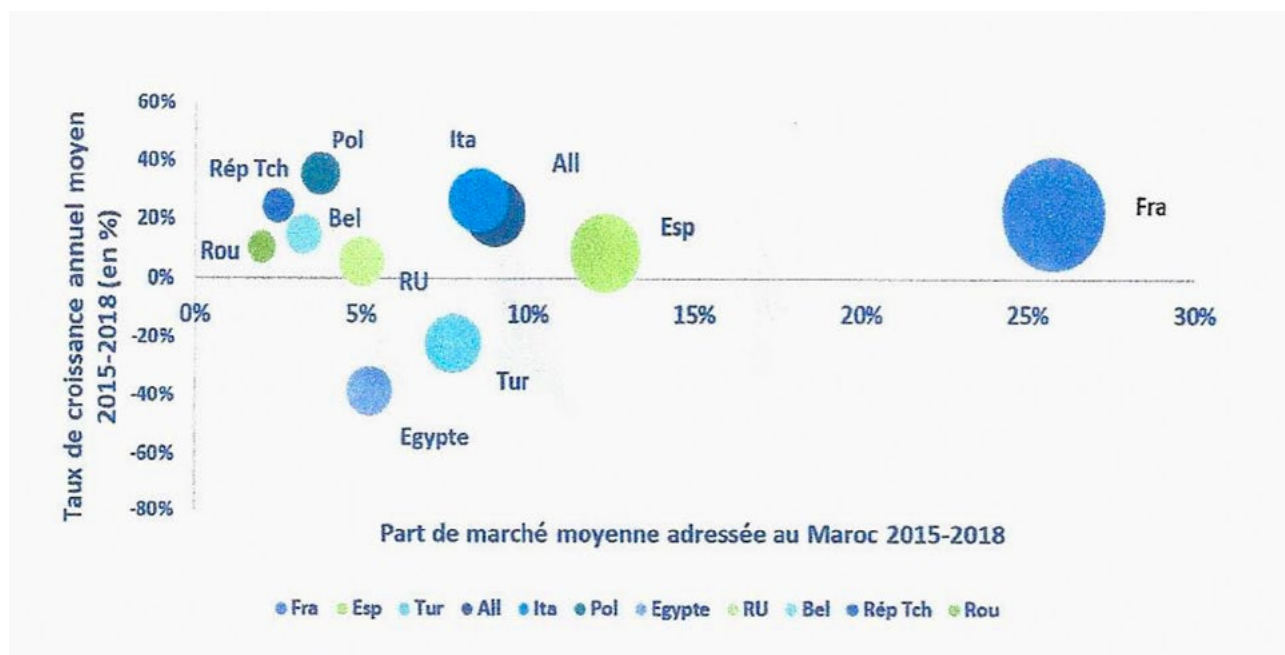


Source : Office des Changes-Maroc

- **Une filière tournée à 90 % vers l'exportation, dont plus de 80 % à destination des pays européens**

Les véhicules concernés sont essentiellement des voitures de tourisme (91%). Le graphique 2, ci-joint, précise les parts de marché, en moyenne sur la période 2015 -2018, ainsi que l'évolution de ces parts de marché sur la même période.

Graphique 2 - Répartition et évolution des parts de marché à l'exportation en moyenne sur la période 2015-2018



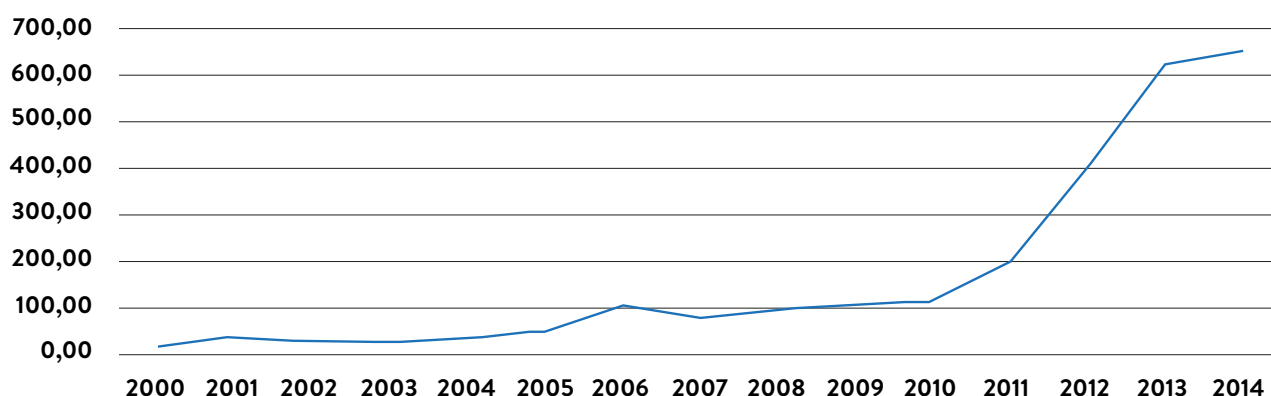
Source: Office des Changes

Ce graphique montre, tout d'abord, que 80% des exportations de la filière sont destinés à des pays de l'Union européenne, la France étant le principal destinataire, avec 31% des parts de ce marché, suivie de l'Espagne, 11 %, de l'Allemagne, 9%, de l'Italie, 9%, de la Turquie, 8%, de la Belgique, de la Pologne, de la République Tchèque, de l'Egypte et de la Roumanie, 5% et moins. Le même graphique précise la dynamique des différentes destinations : France, +22%, Pologne, + 36%, République Tchèque, +24 %, Italie, +27 %, Allemagne, +22 %. Deux marchés enregistrent une baisse spectaculaire de leur destination : l'Egypte, -28 %, et la Turquie, - 22%. Cette diversité est, bien sûr, un indicateur de performance de la filière qui progresse vite dans de nouveaux pays, comme la Pologne.

4- Une valeur ajoutée locale en augmentation régulière

En millions de dollars (USA), sur la période 2000-2014, la valeur ajoutée locale des exportations, qui englobe la valeur ajoutée générée par la filière au cours de ses processus de production ainsi que la valeur ajoutée provenant des consommations intermédiaires produites localement incorporée dans les exportations, insignifiante en 2000, atteint 750 millions de dollars en 2014. Le graphique 3 retrace cette évolution.

Graphique 3 - Evolution de la valeur ajoutée locale dans les exportations automobiles marocaines sur la période 2000-2014

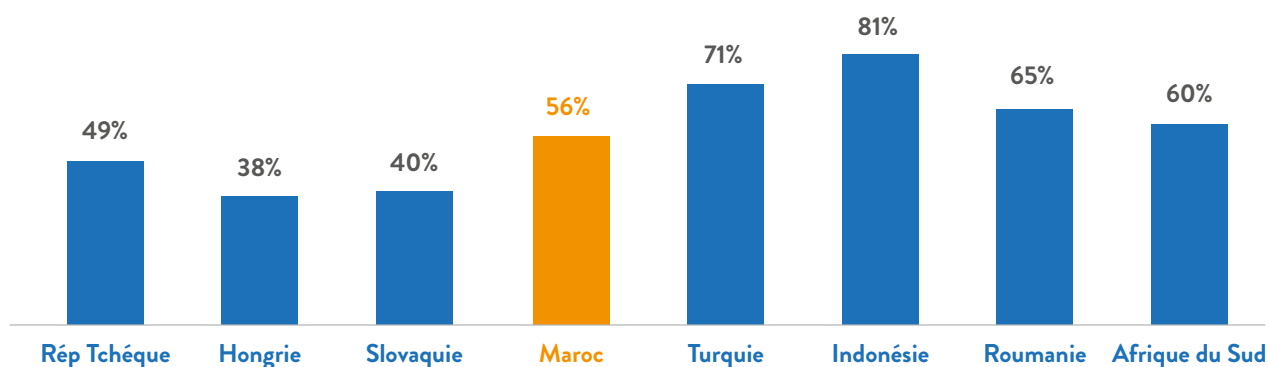


Source: OCDE

Ce graphique montre également que, jusqu'en 2010, la valeur ajoutée globale atteint 100 milliards de dollars seulement en 2006 et 2010, progressant en moyenne sur cette période 2000-2010 de 19%, pour rebondir très nettement sur la période 2010-2014, atteignant un niveau record à 656 millions de dollars, en 2014, soit une croissance annuelle moyenne de 53 % sur la période. Sur cette même période, la valeur ajoutée locale de ces exportations sera multipliée par 6,5.

Sur la seule période 2012-2016, la part moyenne de cette valeur ajoutée locale, en pourcentage, va atteindre 56%. Ce pourcentage est à comparer avec celui observé chez les pays réputés pour leurs plateformes de sous-traitance automobile : République Tchèque, Hongrie, Slovaquie, Turquie, Indonésie, Roumanie et Afrique du Sud. On retrouve ces pourcentages dans le tableau 2, ci-dessous.

Tableau 4 : Pourcentage de la valeur ajoutée locale chez les pays réputés pour leur plateforme.



Source: OCDE

La lecture de ce tableau confirme la montée en puissance de la valeur ajoutée locale des exportations automobiles marocaines, se situant à 4 points seulement du pourcentage de l'Afrique du Sud, mais devant celui de la République Tchèque, de la Hongrie ou de la Slovaquie.

Ces données s'arrêtent soit en 2014, soit en 2016. Aussi, tout laisse à penser que ce pourcentage dépasse aujourd'hui 60%. En effet, entre 2016 et 2020, comme nous l'avons rappelé, le taux d'intégration chez Renault-Nissan et de ses équipementiers devrait se rapprocher des 65%. Et depuis l'implantation de PSA à Kenitra, ce pourcentage moyen ne pourra que progresser, bénéficiant d'un objectif à 65% dès 2020, pour atteindre 80 %, en 2023.

B- Une filière leader en Afrique

Sur le continent africain, outre le Maroc, deux pays, avec des réussites diverses, proposent sur leur sol des usines de montage et de fabrication de voitures ayant atteint, au cours des dix dernières années, un minimum de 300 000 véhicules par an : l'Afrique du sud et l'Égypte. Si on s'en tient aux unités produites, ou à produire sur le territoire de chacune d'entre elles, horizon 2030, le Maroc se situe au premier rang, suivi de l'Afrique du sud et de l'Égypte.

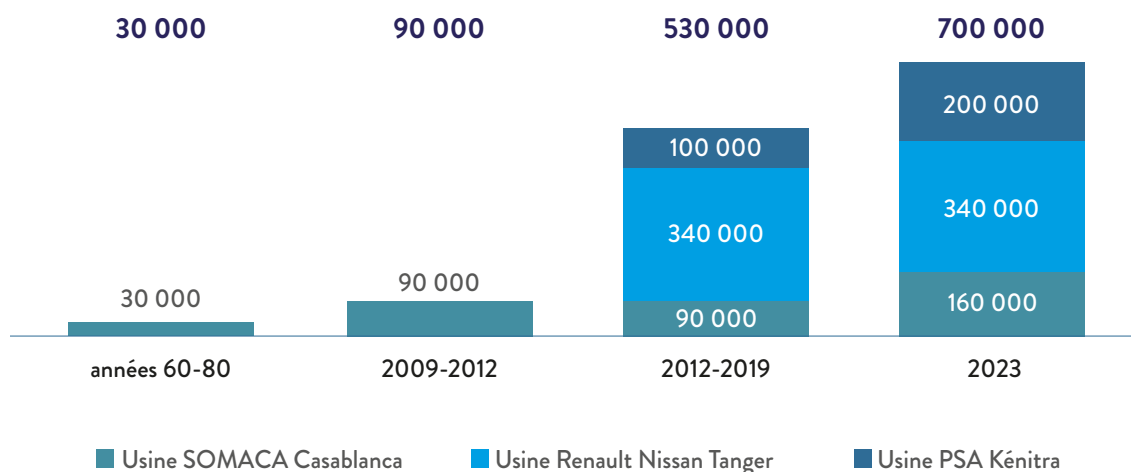
1- La production automobile au Maroc horizon 2025-2030, entre 700 000 et 1000 000 d'unités

Cette fourchette, très large, s'explique par l'absence de visibilité actuelle concernant les projets chinois autour de la voiture électrique du constructeur BYD Auto Industry sur le site de Tanger.

a- Sept cent mille unités à minima horizon 2023

La mise en service d'une usine Peugeot à Kenitra, en juin 2019, a contribué à augmenter la capacité de production du pays de 100 000 véhicules en 2020 et de 100 000 véhicules supplémentaires, horizon 2023. A cela, il faut rappeler le renforcement de l'usine Somaca de 70 000 unités et les 340 000 unités de Renault-Nissan à Melloussa. Comme nous l'avons montré, ces prévisions devraient être atteintes en 2023, portant la production à 700 000 unités par rang de voitures de tourisme, au premier rang du continent africain, devant l'Afrique du sud. Le tableau 4, ci-dessous, rappelle les différentes étapes de cette évolution.

Tableau 5 : Evolution de la capacité de production automobile marocaine entre 1960 et 2023



Source: Ministère de l'Industrie-Maroc

b- Trois cent mille unités produites annuellement, attendues horizon 2025-2030, dans la cadre du projet BYD Anto Industry

Au lendemain du Forum Chine-Afrique de Marrakech, le constructeur chinois BYD /Build Your Dream/Auto Industry, annonce sa volonté d'implanter quatre usines destinées à produire des voitures électriques sur le site de la future Cité Mohammed VI -Tanger Tech, une ville en construction et en cours de réalisation par le Chinois Haite. Elles permettront de créer 2500 emplois directs, avec pour objectif de produire 250 000/300 000 véhicules par an. Ce projet est soutenu par le milliardaire américain Warren Buffet qui commercialise, depuis 2008, un véhicule hybride et, depuis 2009, une voiture entièrement électrique baptisée E6. Ce projet en « stand by » ces derniers mois, s'il devait finalement voir le jour, ce que nous pensons, porterait la capacité de production automobile à 300 000 unités de plus, portant la capacité totale du Maroc à un million de véhicules de tourisme par an, confortant la place de leader du Royaume en Afrique.

2- L'Afrique du Sud, où le numéro 1 africain, tous modèles confondus,/tourisme et utilitaire/ est en perte de vitesse

L'Afrique du sud a été longtemps le leader de l'industrie automobile en Afrique. Volkswagen y exploite une usine à Easten Cape depuis 1950, produisant 120 000 véhicules par an ; Mercedes, toujours à Easten Cape, y est présent depuis 1954, produisant chaque année 55000 véhicules, dont la moitié est destinée au marché local ; BMW, depuis 1968, y produit annuellement 55 000 voitures.

Ajoutons que depuis 1968, la société MAN y exploite deux unités de production pour une production cumulée de 2500 camions par an. La situation de la filière automobile Sud-africaine va commencer à se dégrader à partir de 2011. Et sur la période 2011-2018, la croissance moyenne de véhicules produits chaque année est seulement de 2 % (Source : OICA). Ces 2% sont à comparer aux 31 % observés pour la filière automobile marocaine.

En 2020, l'Afrique du Sud est dépassée par le Maroc dans la production de voitures de tourisme, mais reste le numéro 1 africain, si on prend en compte le marché des voitures utilitaires. Notons que ce sont, ici, les constructeurs allemands qui dominent et qu'une partie de la production significative est destinée au marché local continental. Ce qui le distingue de la filière marocaine. Cette dernière, avec 700 000 véhicules horizon 2023, ne pourra que confirmer son rang de numéro 1 africain.

3- Un numéro 3, l'Egypte, en difficulté et à la relance

Pays de 100 millions d'habitants, avec une longue tradition automobile, l'Egypte compte une trentaine d'unités d'assemblage, ayant une capacité cumulée de production de 300 000 voitures et bus par an. A cela viennent s'ajouter quelques centaines de fournisseurs de composants et de sous-traitants répondant aux constructeurs locaux et internationaux. Cette filière égyptienne a été durement impactée par les printemps arabes, avec une production divisée par trois/100 000 voitures et bus.

Pour redynamiser son secteur automobile, l'Egypte va s'appuyer sur des usines d'assemblage déjà existantes, sur Nasr Automotive, principal groupe automobile égyptien, et sur la voiture électrique.

- Ces usines d'assemblage regroupent des constructeurs reconnus de différents continents : américain, avec General Motors et Chrysler, asiatique, avec le Japonais Suzuki et le Sud-coréen Hyundai, européen, avec les Allemands BMW et Mercedes, et les Français Peugeot et Citroën. C'est une bonne base de départ.
- Le Groupe égyptien Nasr est spécialisé dans la version locale de la marque Fiat à laquelle le lie un partenariat. Ce groupe vient de conclure un autre partenariat avec le constructeur japonais Nissan pour produire 100 000 voitures par an horizon 2023.
- Autre piste, la voiture électrique dans laquelle le gouvernement égyptien investit, voulant en faire une vitrine attractive pour les investisseurs étrangers.

En Egypte, 33% du parc automobile, estimé entre 5 et 6 millions de véhicules, a une moyenne d'âge de 17 ans et la qualité de la fabrication est loin d'être celle du Maroc et de l'Afrique du Sud, ce qui explique que l'essentiel de la production est destiné au marché intérieur. Relancer la filière automobile est, donc, une nécessité et une priorité aujourd'hui des autorités égyptiennes. Avec cette relance, non seulement on crée des emplois, autre priorité, et on améliore d'autant la situation du commerce extérieur égyptien en réduisant les importations. Les autorités égyptiennes ont un objectif de 500 000 véhicules horizon 2025-2030, soit la moitié moins des objectifs marocains et Sud-africains.

C- Une filière automobile africaine à fort potentiel de développement

Ce fort potentiel de développement s'explique par le retard pris au cours des dernières décennies par certains pays, comme l'Afrique du Sud ou l'Algérie, qui ont vu leur production automobile stagner ou régresser, et par l'évolution démographique d'un continent qui pourrait atteindre les deux milliards quatre d'habitants en 2050.

1- Un état des lieux sans appel

Avec une population jeune, proche de 1200 millions d'habitants, qui pourrait doubler d'ici 2050, à l'exception du Maroc et de l'Afrique du Sud, ce qui domine en Afrique c'est le retard pris pour bénéficier de la délocalisation de la production automobile mondiale, estimée à 56 % de la production mondiale. A elle seule, la Chine regroupe 27% de la production délocalisée, le continent africain seulement 2%. Et si on neutralise le Maroc, l'Afrique du Sud, l'Egypte et l'Algérie, les délocalisations sur le continent africain sont insignifiantes. Au Nigeria, pays de 200 millions d'habitants, il ne se vend par an que quelques dizaines de milliers d'unités, à peine plus qu'en Tunisie. En République démocratique du Congo (RDC), pays de plus de 100 millions d'habitants, la vente ne dépasse pas quelques milliers de véhicules, beaucoup moins qu'au Sénégal, moins de 18 millions d'habitants. Comme on peut le constater, contrairement à toute logique, le marché d'un pays n'a rien à voir avec le nombre de ses habitants.

Revenons sur le cas du géant nigérian. PSA, avec son partenaire local PAN, rouvre, en 2014, son usine d'assemblage de Kaduna, à l'arrêt depuis 2011. En 2015, la production ne sera que de quelques centaines de 301 et 508. Dans ce pays, le marché automobile du neuf est très limité et irrégulier (50 000 unités vendues en 2014 et 15000 en 2015). Les projets sont nombreux, mais ce sont souvent des projets modestes. L'absence d'une logistique performante, l'insuffisance des capacités électriques

sont autant de facteurs négatifs dans un continent, expliquant, pour partie, sa faible industrialisation, où pourtant, le parc automobile en circulation dépasse souvent, en moyenne d'âge, les 15 ans,

Dans le continent, à l'exception du Maroc, de l'Afrique du Sud, de l'Égypte, de l'Algérie et de la Tunisie, tout est à faire ou presque en matière d'industrialisation. Ce n'est pas nécessairement un mal. Et beaucoup d'États africains considèrent, aujourd'hui, s'appuyant sur le modèle marocain, que le développement d'une filière automobile sur leur territoire peut jouer un rôle majeur dans le développement de leur industrialisation. En 2020, les grands noms de la construction automobile commencent à s'installer, ou à se réinstaller en Afrique subsaharienne, confirmant le potentiel de développement de la filière automobile africaine.

2- Un signal fort de ce potentiel de développement en Afrique subsaharienne

Depuis 2017, la Chine s'active à développer la filière automobile en Afrique subsaharienne. Parmi les informations qui témoignent de cette activation :

- En mai 2018, l'annonce, par le Chinois BAIC, de la volonté d'implanter une usine de fabrication de voitures électriques en Afrique du Sud (Source : Ecofin) ;
- En avril 2018, l'annonce, par un autre constructeur chinois (SAIC motors), d'envisager d'ouvrir une usine de montage en Égypte (Source : Ecofin) ;
- En mars 2018, le constructeur Dongfeng motor corporation annonce l'installation d'une usine de montage en Tunisie (Source : Ecofin).
- En avril 2017, le constructeur automobile chinois Foton signe un accord de partenariat avec l'Algérien KIV group pour l'implantation d'une usine de montage de camions (Source : Ecofin).
- En janvier 2017, Dangote, groupe nigérian, annonce qu'il va installer une usine à Lagos, en partenariat avec le Chinois Sinotruck, usine d'assemblage de camions (Source : Daily trust).

Mais, les constructeurs chinois ne sont pas les seuls à s'intéresser à la filière automobile africaine. On rappellera à titre d'exemple :

- Le Groupe allemand Volkswagen qui investit au Kenya, information en date du 01 2018 ;
- Le groupe allemand BMW qui envisage d'implanter une nouvelle usine d'assemblage au Nigeria, information en date du 04 2018 (Source : Ecofin) ;
- Le constructeur Sud-coréen KIA, qui lance une usine d'assemblage en Éthiopie, en partenariat avec le local Belayab Motors PLC /05 2017 ;
- Le constructeur japonais Suzuki, en partenariat avec le groupe algérien Tahkout, qui se prépare à démarrer une chaîne de montage de la marque japonaise à Saida ;
- Le constructeur français PSA qui y multiplie les projets depuis 2017: l'Algérie dans la région d'Oran en 2017, le Kenya en 2016 ...

Bien sûr, certains de ces projets ont pris du retard, mais aucun, à ce jour, n'a été abandonné. Tout se passe comme si les grands constructeurs mondiaux voulaient prendre date, conscients du fort potentiel de développement de la filière automobile africaine.

Conclusion générale

Les stratégies privilégiées par la filière marocaine peuvent se décliner en trois temps, celle de l'ancienneté, celle de la dualité et celle de la continuité.

Jusque dans les années 2000, la production locale ne dépassait guère 100 000 véhicules par an. Tout d'abord, via la Somaca, dans le cadre d'un partenariat entre l'Etat marocain, Fiat, Simca et Renault. Il s'agit, alors, essentiellement d'unités d'assemblage d'une capacité de production de 30 000 unités. Cette stratégie vise à réduire les importations du pays. Cette stratégie de substitution aux importations est celle des années 60-70. Une autre stratégie, qualifiée de promotion des importations, lui succède dans les années 80 et 90. Cette période est celle de deux projets qui resteront à l'état de projet: projet d'une voiture économique avec Fiat/Fiat Uno Made in Morocco/ et projet d'un véhicule utilitaire, léger et économique, entre Renault et Sopriam /PSA/.

A partir des années 2005, différentes stratégies industrielles sont mises en place, mobilisant un ensemble de leviers publics dans le cadre des plans Emergence 1 et 2 et de la politique de spécialisation des Métiers mondiaux du Maroc. Cette période est celle des années 2005-2013. Elle est marquée par un nouveau projet de voiture économique avec Renault/Dacia Logan, destiné, pour 50 %, au marché local, par le rachat par Renault des parts de Fiat et de l'Etat marocain dans la Somaca, laquelle se voit dotée d'une capacité de production de 90 000 unités. Ce rachat annonce, ce qui va être déterminant pour la suite, la mise en service d'une nouvelle usine Renault à Tanger, d'une capacité de 340 000 unités, 90 % de cette production étant destinés à l'exportation.

Dernière période, qui commence en 2014, marquée par l'implantation de l'usine PSA à Kenitra, d'une capacité de 200 000 véhicules et de 200 000 moteurs en 2023. Cette période est aussi celle de l'implantation d'équipementiers et de fournisseurs de renom dans le nord du Royaume. Le succès de Renault Tanger a été déterminant dans l'implantation de PSA. On ne réécrit jamais l'histoire, mais nous pensons que si Renault ne vient pas à Tanger, il est probable que PSA ne vienne pas à Kenitra. Ce qui nous a conduit à qualifier la stratégie de PSA de stratégie de réaction, suite au succès de la stratégie d'implantation de Renault.

Ce rappel historique montre, tout d'abord, les tours d'avance pris par le Maroc dans le cadre de la filière automobile africaine. En effet, durant cette période, la filière leader Sud-africaine stagne, permettant au Maroc d'être le leader africain dans la filière des voitures de tourisme. De même, concernant le numéro 3 africain, l'Egypte, elle, connaît, à partir des années 2011-2012, une baisse drastique de sa production, divisée par trois.

Il montre, ensuite, la diversité des stratégies développées par Renault et PSA. Avec Renault, c'est le concept « low cost » qui est privilégié, reposant sur une technique qui a fait ses preuves en Roumanie, sur la qualité de la main-d'œuvre locale et sur les avantages comparatifs des salaires marocains, par rapport aux salaires roumains. Avec PSA, ce n'est pas le « low cost », mais la volonté de prendre place sur un marché africain dont on prend connaissance du potentiel, en s'appuyant sur la qualité bien sûr de la main-d'œuvre locale et sur des coûts salariaux comparatifs avantageux.

Dans les deux cas, l'essentiel de la production est pour l'instant destiné à l'exportation à destination des pays européens. Elle pourrait, si nécessaire, se retourner, toujours à l'exportation, vers les marchés africains ou augmenter la part de la production à destination du marché intérieur marocain. Avec une production certaine d'atteindre en 2023 une capacité de production, a minima, les 700 000 unités,

et pouvant les dépasser largement si l'accord avec le Chinois BYD se concrétise, le Maroc a atteint la taille critique de la résilience, conforté par la variété des stratégies qu'il peut proposer à partir de Renault Melloussa et PSA Kenitra. Aucun autre pays africain ne peut en dire autant pour l'instant.

Les raisons qui expliquent ce succès, on les connaît. Et l'après Covid-19 n'y changera rien. Le Maroc disposera toujours d'une main-d'œuvre qualifiée, s'appuyant, dans la filière automobile, sur des compétences techniques et technologiques de pointe. Son positionnement géographique sera toujours celui d'être la plaque tournante d'un accès à un double marché, celui à destination de l'Europe et celui à destination de l'Afrique. Ce dernier marché, à fort potentiel, est aussi une chance pour le Maroc, comme l'a été le choix du low cost et de Tanger fait par Carlos Ghosn et par Renault.

Recommandations

Cette étude a montré que le secteur automobile au Maroc s'est développé à un rythme exponentiel durant la dernière décennie, permettant au Royaume de devenir le leader africain pour ce qui concerne les voitures de tourisme. Nos recommandations concernent plus particulièrement, tout d'abord, ce que fait apparaître cette étude à savoir une position leader du Maroc dans le domaine de la voiture de tourisme, mais peu présent dans celui des voitures utilitaires. Elles proposent, ensuite, une réflexion sur comment conserver le tour d'avance dont dispose aujourd'hui le Royaume et sur la formation des acteurs de la filière aux opportunités de demain.

Être leader, c'est couvrir toute la gamme de la filière et conforter Casablanca en tant que hub régional dans le domaine de la RD automobile

C'est ce qu'a fait l'Afrique du Sud et c'est ce que doit faire le Maroc, et ce d'autant plus que le marché de la voiture utilitaire est naturellement celui de l'Afrique en général et du Maroc en particulier. Avec l'arrivée de PSA, il y a une opportunité qu'il faut saisir, confortée par la fusion attendue PSA/FIAT- CHRYSLER. La seconde est de faire de Casablanca un véritable hub régional dans le domaine de la RD automobile. Certes, la métropole de « Casa » est déjà au douzième rang mondial pour ce qui concerne la RD automobile à forte intensité en savoir, mais dans la RD il y a le R (recherche) et le D (développement), il y a la recherche fondamentale et la recherche appliquée. Notre sentiment est que cette métropole est davantage aujourd'hui celle du développement et de la recherche appliquée. C'est déjà bien. Mais, il faut que le curseur se déplace davantage au profit de la recherche fondamentale, la venue attendue du chinois BYD et de sa voiture électrique est une opportunité supplémentaire pour y parvenir, comme le serait la venue de grands équipementiers connus pour leurs investissements en RD, comme Toyota, Ford ou Volkswagen peu présents, aujourd'hui, comme nous l'avons constaté dans cette étude. Enfin, le nombre des équipementiers est important, avec des unités souvent de taille modeste, leur implantation s'écartant parfois, comme à Fès, des grandes métropoles marocaines de l'automobile (Casablanca, Tanger, Kénitra). Ce qui se justifie parfaitement, si on entend satisfaire aussi à une stratégie d'aménagement du territoire. Par contre, cela n'est pas nécessairement la priorité de ces leaders, y préférant celle des économies d'échelle. D'où, un équilibre à trouver si l'on veut les attirer.

Garder le « tour d'avance » dont bénéficie la filière aujourd'hui passe par la venue du Chinois BYD dans les meilleurs délais

Une des conditions nécessaires, pas nécessairement suffisante, pour que le Maroc conserve le tour

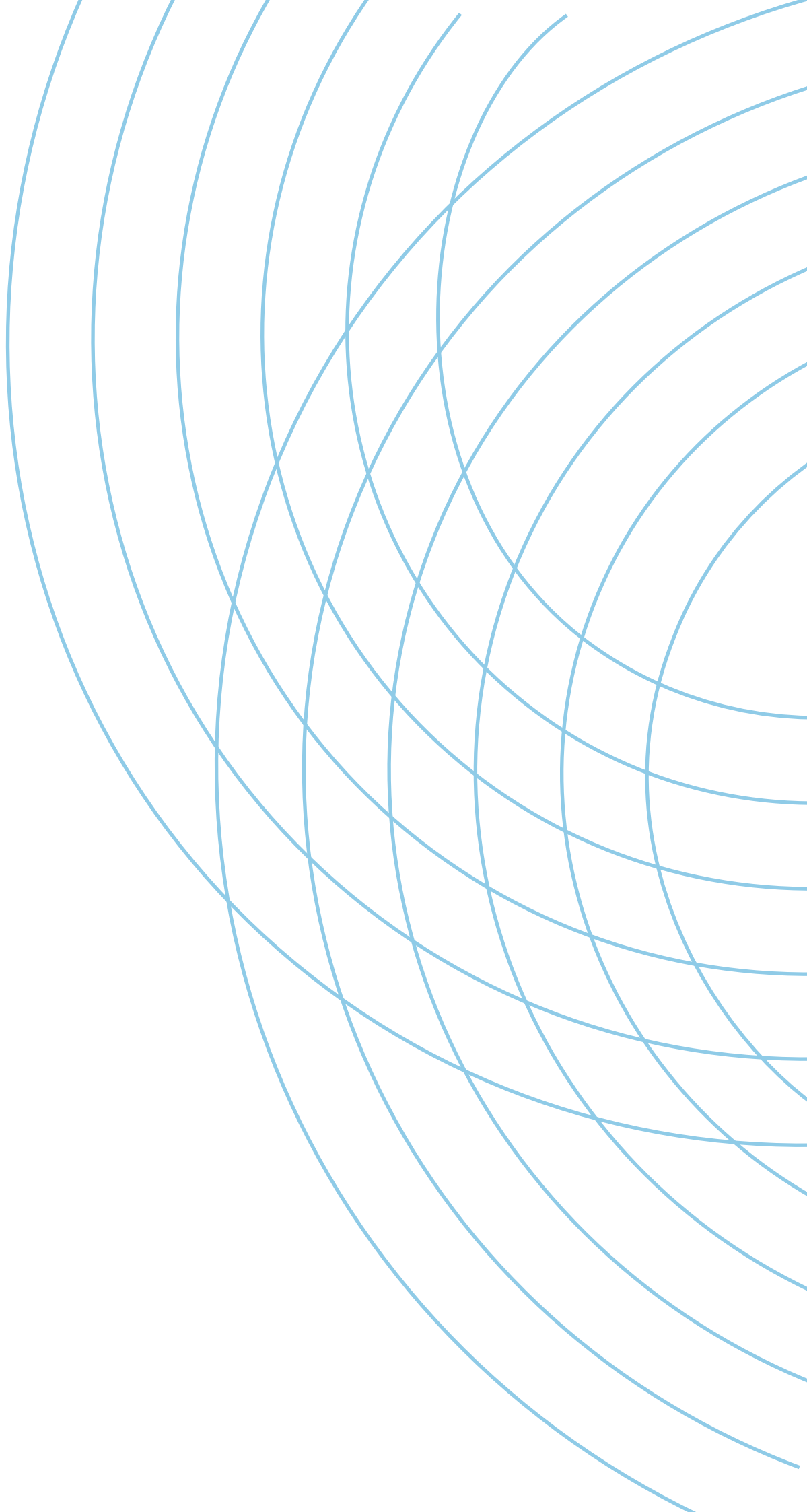
d'avance dont il bénéficie, passe, pour nous, par la concrétisation du protocole d'accord signé avec le constructeur automobile chinois BYD. Ce protocole d'accord prévoit une unité de construction sur place de 300 000 unités par an, portant à un million la capacité marocaine de la filière, premier avantage. Second avantage, celui d'élargir la gamme de voiture de tourisme produite au Maroc, en y proposant un concept nouveau de la voiture électrique dont il est un des leaders mondiaux. En concrétisant cet accord, cela serait une première en Afrique, confortant l'avance prise par le Royaume dans cette filière.

Préparer, dès maintenant, les acteurs de la filière aux opportunités de demain

Cela passe par la formation « ex ante » et pas seulement par la formation « ex post » de ces acteurs, qui, certes, a fait ses preuves durant la décennie écoulée. Mais, demain, ces acteurs devront répondre à d'autres critères de qualification, revus à la hausse et faisant la part belle aux spécialistes. S'engager dès maintenant dans la formation des métiers automobiles de demain, où les compétences technologiques requises sont appelées à se développer, en anticipant les besoins des investisseurs de demain, permettrait d'accélérer l'intégration des nationaux au processus. Cela constituerait, en outre, un facteur incitatif, pour les investisseurs potentiels de la filière, à se délocaliser au Maroc.

Bibliographie

- Département des Etudes et des Prévisions Financières (DEPF) / : l'industrie automobile au Maroc : vers de nouveaux gisements de croissance, janvier 2020.
- DEPF 2015 / le secteur automobile au Maroc, vers un meilleur fonctionnement dans la chaîne de valeur mondiale.
- Département des statistiques des échanges extérieurs /l'industrie automobile au Maroc :performance à l'export-décembre 2013.
- Flanders Investment and Trade Market Survey /le secteur automobile au Maroc :un secteur en pleine expansion (chapitre I), décembre 2013.
- Jeune Afrique/ Economie et Finance : « vague d'investissements d'équipementiers automobiles au Maroc, 2 octobre 2019.
- Le 360-Media Digital Marocain Afrique.com « comment le Maroc a ravi à l'Afrique du Sud la place de numéro 1 africain/ 2 octobre 2019.
- Observatoire Europe Afrique 2030/Secteur construction automobile.
- Tbatou El Hassane : « Etude sur les compétences pour le commerce et la diversification économique dans le secteur de l'automobile au Maroc /OIT / septembre 2019.
- VEDIE Henri-Louis in « Maroc : l'épreuve des faits et des réalisations »/, chapitre II : « du développement à l'aménagement du territoire », Ed Eska 2009.
- VEDIE Henri -Louis in « Maroc et développement global »/ chapitres III et IV, Ed Eska 2014.





Policy Center for the New South

Complexe Suncity, Immeuble C,
Angle Boulevard Addolb et rue Albortokal,
Hay Riad, Rabat - Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 5 37 54 04 04

Fax : +212 5 37 71 31 54

Website : www.policycenter.ma