

Ecosystème automobile

Investisseurs, décrochez un RDV en 48h avec l'Industrie!

• «Ce n'est pas un effet d'annonce et nous avons les compétences pour», insiste MHE

• Taux d'intégration, capacité de production... le secteur pulvérise ses propres records

• Le nouveau défi de MHE: développer les investissements italiens au Maroc

LE ministre de l'Industrie Moulay Hafid Elalamy (MHE) a effectué le 14 novembre dernier sa première visite à Turin (Italie), où il a vanté la marque Maroc auprès des constructeurs automobiles turinois. Son objectif est de développer de nouveaux contrats en faveur de l'écosystème automobile. «La principale priorité de notre stratégie nationale industrielle est de positionner le Maroc comme pays industriel low-cost mais avec une qualité au top niveau. Notre but est de booster la création de l'emploi», souligne-t-il. Les ficelles du VRP Maroc. Décryptage.

■ Saisir les opportunités d'affaires

Le ministre de l'Industrie a été accueilli au musée de Fiat (la Fabbrica Italiana Automobili Torino), pour un rendez-vous commercial avec le top management de la marque italienne, actuellement en pourparlers pour une



«Nous sommes à 700.000 véhicules produits au Maroc et nous allons bientôt atteindre un million d'automobiles fabriquées au Royaume. Ce qui nous donnera la capacité de rentrer dans les 7 pays grands producteurs d'automobiles au monde», indique Moulay Hafid Elalamy, ministre de l'Industrie (Ph YSA)

fusion avec PSA. Au programme de cette rencontre «qui sera, selon MHE, suivie par d'autres déplacements dans les prochaines semaines», la promotion des capacités industrielles du Royaume. MHE était, pour cela, accompagné par les cadres de l'Agence marocaine de développement des investissements et des exportations (AMDIE), ainsi que les membres de l'Association nationale de l'industrie automobile italienne (AN-FIA).

■ Rendez-vous express

Le ministre affirme résolument que «tout opérateur voulant investir au

Maroc pourrait décrocher un rendez-vous avec les équipes du département de l'Industrie en 48 heures». En plus, il aura affaire à des professionnels. «L'intelligence économique, c'est notre job. Nous avons une ancienne responsable des achats de PSA et Renault qui fait partie de l'équipe de notre ministère», se vante MHE. «Ce ne sont pas des effets d'annonce, mais du concret. Nous sommes dans l'efficacité et le service», insiste-t-il.

De plus, les investisseurs étrangers ne sont pas obligés d'avoir un partenaire marocain pour monter leurs affaires au Maroc. «C'est un élément essentiel pour mobiliser les capitaux étrangers», indique Moulay Hafid Elalamy qui invite les investisseurs à tenter l'expérience.

■ Une politique industrielle en perpétuelle évolution

L'intérêt du Maroc est d'avoir des opérateurs marocains et étrangers qui investissent et créent de l'emploi. Aussi, le pays a-t-il adopté une stratégie industrielle, approuvée par le Souverain, avec une continuité avec des objectifs tracés sur 20 à 30 ans. Cette démarche est basée sur la création d'un environnement propice au développement de la production, du bénéfice et de la compétitivité des entreprises. Ce qui donne de la visibilité aux investisseurs. «Et c'est dans cet esprit que l'industrie aéronautique et automobile figure au cœur de la stratégie industrielle du pays», rappelle le ministre.

■ Sourcing, taux d'intégration, R&D... en priorité

Parti d'une page blanche en aéronautique, le Maroc a atteint un taux d'intégration (de fabrication d'un avion localement) de 38% en 2018, y compris des parties chaudes (les plus importantes et les plus compliquées) des réacteurs d'avion. Et le prochain objectif est de porter ce taux à 42% à fin 2020.

Même montée en cadence et augmentation du taux d'intégration prévues pour le secteur automobile. Avec deux constructeurs fortement implantés (Renault et PSA), le Royaume est leader sur le continent africain. L'usine PSA, ouverte depuis plus d'un an, a été initialement lancée pour une capacité de 100.000 véhicules/an. «Et puis, une fois le projet ficelé avec PSA, nous tenterons le cap des 200.000 véhicules. Puis nous nous sommes fixé l'objectif «fou» du sourcing Maroc de pièces détachées pour un milliard d'euros/an (en 2025) que PSA exporterait partout dans le monde. Mieux encore, nous avons monté un centre de recherche et développement avec 1.500 ingénieurs et techniciens supérieurs», fait-il observer fièrement. Ses objectifs sont en cours de concrétisation et certains sont déjà dépassés. En fait, «lors de l'inauguration de l'usine, le Roi a lancé le doublement de la capacité pour passer à 200.000 véhicules... et le 1er véhicule sorti de l'usine de Kénitra avait déjà un taux d'intégration de 60%, déjà dépassé aujourd'hui», se réjouit le ministre.

■ Des pièces détachées 100% marocaines exportées vers 78 pays

Pour ce qui est de l'achat des pièces détachées fabriquées au Maroc, PSA a déjà dépassé les 600 millions d'euros (au lieu de 200 millions prévus à fin 2019). En outre, sur l'objectif des 1.500 ingénieurs qui semblait être une vraie évolution du partenariat avec PSA, le chiffre se rapproche des 3.000 aujourd'hui. Pour sa part, Renault dispose de deux sites, à Casablanca et Tanger, avec une capacité de 500.000 véhicules et un taux d'intégration qui dépasse aujourd'hui les 50%. L'objectif avec ce constructeur était l'achat de deux milliards d'euros de pièces usinées au Maroc. La marque au losange achète ces pièces et les exporte vers 78 pays dans le monde, dans le cadre de l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi. □

Y.S.A.



Ecosystème automobile

Des subventions pour doper les implantations

- ➡➡➡
- **Accompagnement financier et pour la formation du personnel**
- **Un fonds de développement industriel d'une valeur de 2 milliards de DH**

L'AUTOMOBILE qui était un secteur «normal», pas très bien classé dans l'industrie marocaine, est depuis trois ans leader des exportations et leader de la création d'emplois. Une situation à laquelle les opérateurs Renault et PSA ont fortement contribué. A côté de ces constructeurs, il y a des projets qui se développent au quotidien. Pour les assister, les équipes du ministère de l'Industrie ont modifié la démarche en travaillant sur les écosystèmes. «Nous étudions, par exemple, le design moteur pour voir ce qu'il nous faudrait pour en fabriquer un à 100% au Maroc. Dès lors, nous allons

à la rencontre des 2 ou 3 meilleurs fabricants au monde de ces pièces manquantes, nous les démarchons pour qu'ils viennent s'installer au Maroc», confie Moulay Hafid Elalamy.

des opérateurs. «Lorsque nous voulons qu'un investisseur complète nos écosystèmes, nous décidons de l'accompagner aussi financièrement», explique MHE, qui ajoute que la même démarche est effectuée

participent à la sélection des candidats à former, élaborent les programmes de formation, offrent des stages et embauchent, à la fin du cursus, les lauréats, avec un taux d'intégration de plus de 96%. «Bref, nous avons une main-d'œuvre avec une qualité au top niveau... et c'est ce qui fait que le Maroc est catalogué par Boeing, Airbus et Bombardier comme un des meilleurs sites de production», explique Elalamy. Pour ces grands groupes, le Maroc présente une «valeur sûre» et surtout un pays stable. Si la stabilité politique fait partie de l'ADN du Royaume, elle constitue un véritable atout au regard de ce qui se passe ailleurs. A ce propos, les agences américaines de rating ont catalogué le Maroc comme étant l'un des pays les plus sûrs au monde, au même niveau que les Etats-Unis. «Nous sommes un pays stable et sécuritaire où la situation est intéressante pour l'investissement», affirme le ministre. □

Six entreprises italiennes déjà sur place

LE ministre de l'Industrie a tenu à saluer la perspicacité et l'efficacité des opérateurs italiens qui ont déjà investi dans le secteur automobile au Maroc. Il s'agit notamment de Magneti Marelli, Alpha Goma, ProMa Industrie, ProMaghreb, Sogefi et MTA qui se sont installés dans le cadre des écosystèmes. Mais il ne s'agit que de 6 entreprises spécialisées qui opèrent dans ce secteur, sur les 250 qui ont élu domicile au Maroc. "Il n'y a pas de raison à ce que l'Italie, qui est un pays à histoire automobile, et où les plus belles voitures au monde et les plus fameuses y sont fabriquées, ne fasse pas partie des grands partenaires de l'écosystème automobile au Maroc. «Notre histoire commune ne peut pas se résumer à 6 entreprises sur 250», regrette le ministre. □

Evidemment, les opérateurs ont besoin d'outils d'accompagnement et de moyens. A ce titre, le Maroc a créé un fonds de développement industriel, d'une enveloppe de 2 milliards d'euros, dédié à l'accompagnement

au niveau de la formation de son personnel. Pour rappel, les professionnels sont impliqués dans les structures de formation de l'Etat, notamment dans les branches automobile, aéronautique et textile. Ils

«Le Maroc ne se limitera pas à 3 ou 4 constructeurs»



• Des négociations avec des opérateurs allemands, japonais et italiens en cours, affirme le ministre de l'Industrie

• Stratégie industrielle «nationale» à long terme, la garantie qui change tout

- L'Economiste: Vous avez promis de silloner l'Italie pour mieux vendre le Maroc. Comment évaluez-vous votre première rencontre avec les opérateurs du secteur automobile, à Turin?

- Moulay Hafid Elalamy: Cette première rencontre est très importante pour nous. D'autant plus que le secteur automobile italien a une histoire profonde. Il est dans l'ADN de tous les Italiens. C'est pour cette raison que nous avons créé des ponts avec ce pays depuis de nombreuses années. Notre souhait aujourd'hui est de continuer à développer et enrichir ces liens. Notre rencontre de Turin a permis à certains de découvrir d'abord ce qu'était le Maroc et son secteur industriel, mais aussi de bénéficier de témoignages d'opérateurs italiens implantés au Maroc et qui attestent d'un succès remarquable qu'ils veulent partager avec leurs homologues. C'est avec beaucoup d'émotion que les opérateurs italiens racontent leurs expériences et leurs sagas. Ils se sont implantés au Maroc, leur business a réussi, ça a marché! Sécurité, stabilité, tramway, LGV... sont autant de témoignages qui font chaud au coeur.

Après Turin, nous irons dans d'autres régions italiennes pour porter la bonne parole.



«Le Maroc est devenu une destination «naturelle» pour beaucoup d'investisseurs, mais il ne faut pas baisser la garde pour autant, car la concurrence guette» (Ph L'Economiste)

- Les opérateurs sont rassurés par la garantie royale pour les stratégies sectorielles...

- Tout à fait. Parce qu'ils ne sont pas habitués à des stratégies long terme. Surtout pour ceux qui investissent dans certains pays, où la durée maximale d'engagement qu'ils peuvent avoir avec un gouvernement est la durée de vie de celui-ci. Ce que je voulais partager avec eux, c'est que lorsqu'une stratégie, au Maroc, est dite nationale, elle est portée par le Roi du Maroc. Ce qui fait que sa pérennité n'est pas rattachée à la durée de vie d'un gouvernement. Celui-ci peut en modifier certaines clauses marginales, mais l'ossature de la stratégie ne peut déroger aux engagements pris par le Maroc. Ceci est extrêmement important pour les investisseurs et très reposant pour eux lorsqu'ils savent qu'ils peuvent s'appuyer sur des décisions long terme.

eu pléthore. C'est du travail de longue haleine, qu'il faut mener jusqu'à ce que le fruit mûrisse et que l'implantation devienne évidente. Le Maroc est devenu une destination «naturelle» pour beaucoup d'investisseurs, mais il ne faut pas baisser la garde pour autant, car la concurrence guette. Si nous disposons d'une véritable feuille de route industrielle, les pays du pourtour sont en train d'essayer de nous rattraper. Notre travail, c'est de maintenir la distance et d'accélérer la cadence, en cherchant à établir des contacts et des relations avec de nouveaux opérateurs, et ce, de façon continue. Nos rapports avec Fiat sont anciens. Nous avons travaillé sur deux plans avec ce groupe, au niveau du sourcing et de leur usine au Maroc. En revanche, nous ne sommes pas mutuellement exclusifs. Nous travaillons aussi avec les Japonais pour des usines japo-

Une fiscalité avantageuse

EN matière de fiscalité, les investisseurs bénéficient d'une exonération au niveau de l'industrie sur 5 ans (0% d'IS), pour les Marocains et les étrangers. «Les zones d'accélération industrielles destinées à l'export seront désormais taxées à 15% d'IS, et non plus à 8,75%», confie le ministre, alors qu'auparavant, le produit vendu au Maroc était taxé jusqu'à 31% en fonction du chiffre d'affaires. De plus, est-il précisé, le gouvernement s'engage à baisser le taux de l'IS de 31 à 20%, sur 5 ans. A partir de 2020, le barème sera de 28%. «Nous avons effectué cette annonce tant sur le plan national qu'international. Les ministères des Finances, de l'Intérieur et de l'Industrie sont associés dans cette démarche pour assurer le développement de ce secteur», souligne MHE. □

- Vous vous êtes rendu chez Fiat. Est-ce qu'on pourrait s'attendre à un 3e constructeur au Maroc?

- Je n'ai pas de réponse pour l'heure. Nous rendons visite régulièrement à des opérateurs, et si chaque visite se soldait par une implantation, nous en aurions

naises au Maroc, et avec d'autres origines, allemande par exemple. Enfin, le Maroc a une stratégie nationale et ne se limitera pas à 3 ou 4 constructeurs. Cette stratégie nationale vise à faire de notre pays un acteur sérieux de l'automobile. □

Propos recueillis par YSA