

L'automobile accélérerait de 35% en 2014

L'industrie automobile au Maroc ne laisse apparaître aucun signe d'essoufflement. Sa production devrait croître de 35% en 2014, à 227.000 unités, selon un rapport réalisé par le cabinet international PwC Autofacts, qui attribue cette montée en puissance à l'augmentation des volumes de Sandero transférés de l'usine roumaine de Pitesti vers Tanger.

L'industrie automobile au Maroc maintient intacte sa forte dynamique. Elle devra encore se renforcer cette année, selon un rapport qui vient d'être rendu public par le cabinet international PwC Autofacts sur la production automobile mondiale.

Selon les auteurs de ce rapport, la production marocaine devrait croître de 35% en 2014 à 227.000 unités. Cette montée en puissance sera due notamment, expliquent-ils, à l'augmentation des volumes de Sandero transférés de l'usine roumaine de Pitesti vers Tanger. «Aidé par sa capacité à l'export, notamment vers l'Europe, le potentiel de consommation locale de la région constitue un vivier en croissance», indique Josselin Chabert, analyste chez PwC Autofacts. Ce qui devrait booster davantage les exportations de cette industrie, au moment où le pays en a tellement besoin pour atténuer le déficit de sa balance commerciale. Il est à noter qu'au cours du premier trimestre de cette année, les exportations de la construction automobile ont atteint 4,85 milliards de DH, contre 2,12

Les exportations de la construction automobile au Maroc ont atteint 4,85 milliards de DH à fin mars dernier, en hausse de 2,73 milliards.

milliards une année plus tôt, selon l'Office des changes (cf. www.lematin.ma). Le Maroc n'est toutefois pas le seul pays de la région Moyen-Orient et Afrique à afficher de bonnes perspectives en termes de production automobile. D'après le rapport PwC Autofacts, les récents accords entre l'Iran et la communauté internationale devraient favoriser le retour progressif de la production dans ce pays.

Premier pays producteur de la région, l'Iran devrait enregistrer une croissance de 21% de sa production cette année à 886.000 unités, «en supposant que la situation se stabilise». Il devra en être de même pour le Nigeria où la production reprendrait.

Globalement, la production automobile mondiale s'accroîtrait cette année de 4,8%, avec 86,8 millions de véhicules légers assemblés, d'après le même document.

Cette hausse ne profiterait, toutefois, pas à toutes les régions du monde. Si l'Union européenne a débuté 2014 sur une bonne note, les tensions politiques en Amérique du Sud et en Europe de l'Est freinent l'essor de l'industrie automobile dans ces pays à fort

potentiel. Par contre, les pays en développement d'Asie-Pacifique maintiennent une forte croissance de leurs ventes automobiles, se traduisant par une amélioration de 10,3% de la production chinoise sur 2014.

Seuls les pays développés d'Asie-Pacifique (Japon, Corée du Sud, Océanie) ne bénéficieraient pas de cette embellie, puisque cette zone afficherait une baisse d'environ 2,1% sur l'année.

Ainsi, l'Europe, qui a réalisé un accroissement des ventes de 8% au cours du premier trimestre, resterait sur sa lancée pour le reste de l'année, selon le rapport qui table sur une forte dynamique du marché. En effet, pendant que le Royaume-Uni et la Pologne ont affiché de bons résultats, d'autres pays au cœur de la crise de la dette, comme la Grèce ou le Por-



L'industrie automobile au Maroc profite de la reprise de la demande en Europe.

PH. DR.

tugal, ont vu leurs ventes croître de 17,4 et 40,7%, estime PwC Autofacts, qui relève un fait marquant. Les cinq grands marchés européens (France, Allemagne, Italie, Espagne, Royaume-Uni) seront tous en croissance pour la première fois depuis 2009, note François Jaumain, associé PwC, responsable du secteur automobile.

Les marques domestiques chinoises perdent du terrain

Dans l'ensemble, les indicateurs économiques en hausse et la stabilisation du chômage dans le Vieux continent devraient permettre aux ventes des véhicules légers de croître de 5,3% pour atteindre un volume de 13,5 millions d'unités en 2015, estime PwC Autofacts. Ce qui devrait se traduire par une amélioration de la production de 4,1% en 2014 à 16,6 millions d'unités. Dans la partie Est du continent, la situation du marché automobile n'est pas au beau fixe. Une situation due aux derniers événements politiques dans la région, avec d'éventuelles sanctions à l'encontre de la Russie, conjuguée à la fluctuation du rouble et qui pourrait influencer sur les ventes et la production. «Sans remettre totalement en cause la modernisation de l'industrie automobile engagée localement depuis les dernières années, celle-ci devrait être ralentie par le gel de certains programmes

de développement et d'investissement de la part de constructeurs ou d'équipementiers», indique Josselin Chabert. Les statistiques du premier trimestre font déjà ressortir cette tendance à la baisse. En effet, après une régression en 2013, les ventes russes ont de nouveau reculé de 2,3% sur le premier trimestre. Dans ce contexte, PwC Autofacts anticipe une baisse de 8% des ventes et de 3,9% de la production qui devrait atteindre 1,9 million d'unités cette année.

La situation n'est pas meilleure en Turquie où la récente hausse de la fiscalité et les changements réglementaires dans le financement automobile ont pénalisé, voire empêché certaines ventes sur le premier trimestre. De ce fait, PwC Autofacts s'attend à un repli de 12% à 753.000 unités, alors que la production se stabilise à 1,05 million de véhicules, grâce notamment à l'augmentation de la production locale de Toyota et Hyundai.

En Amérique du Sud, la situation reste également précaire. En effet, la croissance cède la place à l'incertitude, d'après le même rapport. Ainsi, les aléas économiques, sociaux et politiques dans la région, particulièrement au Venezuela et en Argentine, pèsent sur la production régionale.

Selon François Jaumain, «malgré les prochains grands événements sud-américains, comme la Coupe du Monde 2014 et les Jeux olympiques 2016, qui de-

vraient favoriser le pouvoir d'achat de la population, nous anticipons une croissance de la production de 0,5% seulement dans la région pour 2014». Pendant ce temps, le marché en développement d'Asie-Pacifique continue de croître, tiré essentiellement par la Chine. Ce pays garde le rythme de 2013 avec une croissance des ventes de 9,5% sur le premier trimestre. «Au-delà de la seule croissance, c'est l'évolution des préférences des consommateurs qui est révélatrice. Ils ont été 58% de plus à choisir un Monospace et 37% de plus à opter pour un SUV par rapport au 1er trimestre 2013. Les récents lancements présentés au Salon de Pékin en avril appuient cette tendance», commente François Jaumain. Ainsi, en février dernier, et pour le sixième mois de suite, les marques domestiques chinoises ont perdu du terrain avec des baisses de ventes allant de 4,8 à 38,4% par rapport à 2013. Une évolution due à une forte pression sur l'ensemble des segments qu'exercent les constructeurs étrangers sur ce marché très concurrentiel. PwC Autofacts anticipe une hausse de la production automobile du pays de 10,4% à 21,4 millions de véhicules toujours en 2014. Enfin, pour tous les pays développés d'Asie-Pacifique, PwC Autofacts prévoit une baisse de production de 2,1% à 13,2 millions de véhicules. ♦

Lahcen Oudoud