

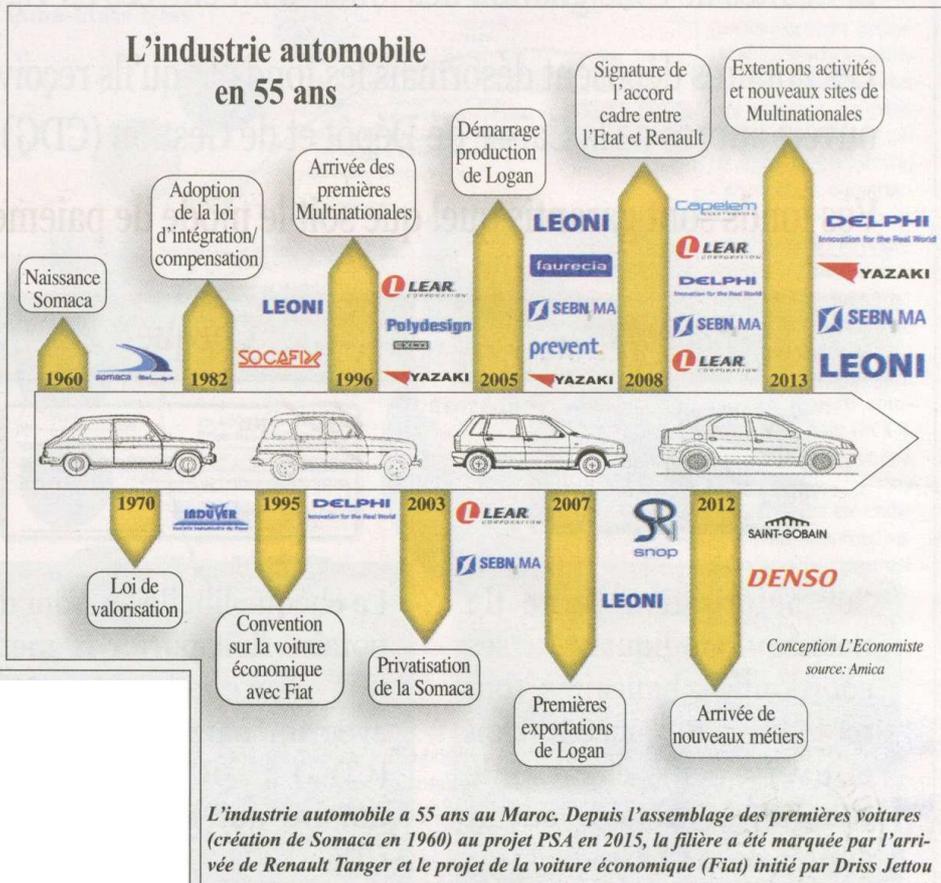
ANALYSE

PSA Peugeot-Citroën: Les toutes

- Les industriels chiffrent déjà les 1ers impacts
- Comment le volet intégration devra créer de la richesse locale
- Les leçons tirées de Renault Tanger

A peine le méga-investissement de PSA au Maroc annoncé, les premiers impacts sur la filière sont déjà mesurés, chiffres à l'appui! En effet, l'Amica (Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile) évalue les premiers impacts sur la filière. La corpora-tion des industriels fait une première analyse de l'impact sur l'écosystème automobile et la filière des équipementiers.

Emploi, transfert de savoir-faire, création de richesse, valeur ajoutée, intégration locale, investissements parallèles, montée en gamme des process... en plus d'autres impacts sur des secteurs autres que l'automobile (plasticurgie, textile, électronique, métallurgie, éléments de carrosserie, traitement de surface, châssis, sous-ensembles embarqués, R&D, ingénierie...). Autant de métiers qui ont trouvé des repères et des prérequis. «C'est une révolu-



L'industrie automobile a 55 ans au Maroc. Depuis l'assemblage des premières voitures (création de Somaca en 1960) au projet PSA en 2015, la filière a été marquée par l'arrivée de Renault Tanger et le projet de la voiture économique (Fiat) initié par Driss Jettou

tion industrielle pour le pays. De plus, 80% de taux d'intégration locale impliquent une montée en gamme et l'émergence de nouveaux métiers industriels assez pointus», analyse Hakim Abdelmoumen, président de l'Amica. En d'autres termes, «fini l'assemblage. La prochaine étape sera résolument orientée production avec des pièces conçues, développées et intégrées localement», résume le patron des industriels automobiles.

Sourcing local: 11 milliards de DH/an

Le secteur passera à 120 milliards de DH à l'export à l'horizon 2022! Fort de ce mégaprojet structurant pour l'ensemble de la filière, le Maroc est de loin le premier constructeur automobile d'Afrique du Nord et 2e du continent. Le Royaume s'impose désormais en tant que plateforme industrielle de production et d'exportation. A lui seul, le sourcing local sera de 11 milliards de DH par an. Il faut rappeler que l'Etat n'avait pas suffisamment de marge de manœuvre sur le niveau d'intégration locale avec Renault. Le constructeur au losange (via Dacia) a néanmoins le mérite d'avoir positionné le Maroc à l'international, en tant que

plateforme régionale de production et à l'export automobile.

Depuis, le site Maroc a opéré une réorientation, un virage à 180° négocié lors du passage du plan Emergence à celui de l'accélération industrielle (PAI). C'est d'ailleurs la vision d'accélération industrielle qui aura permis de positionner la filière sur les 5-10 ans à venir. Aujourd'hui, le secteur de l'automobile est des plus stratégiques pour l'avenir industriel du pays. Il va générer 100 milliards de DH à l'horizon 2020 (pour passer à 120 milliards en 2022). Le sourcing local montera à 11 milliards de DH par an! «Ce ne sont pas des prévisions, mais des calculs réels sur la base d'opportunités par produit, par marché, par pièce et par véhicule», tient à préciser Hakim Abdelmoumen. A terme, le projet PSA implique un chiffre d'affaires de 30 milliards de DH. Le site sera opérationnel en 2019, mais la maturité des process est programmée pour 2023-2025. Pour rappel, plusieurs pays comptaient accueillir ce mégaprojet. Parmi eux, l'Algérie, la Turquie, la Tunisie ou encore des pays compétitifs de l'Europe de l'Est. Mais qu'est-ce qui a été le plus déterminant dans le choix par PSA d'un site au Maroc? Certes, il y a eu de fortes incitations de l'Etat marocain. Mais ce n'est pas que cela qui fait la différence, car tous les pays offrent des in-



premières retombées pour la filière

citations. Ce sont plutôt des facteurs liés à la stabilité politique et économique, la stabilité monétaire, l'écosystème favorable, les infrastructures (réseau des routes/auto- routes, port TangerMed...), une population jeune, des universités, ou encore la vision du développement de la filière, le Plan d'accélération industrielle, l'effet Renault-Tanger... Et, surtout, les projections de ce que sera la filière à l'horizon 2020, avec un constructeur qui assemble des composantes co-conçues par des équipementiers locaux (80% des achats du donneur d'ordre PSA).

Autre facteur déterminant, le gros travail de décomposition des coûts qui a été établi par la Commission logistique. Le site retenu (Ameur Seflia, dans le Gharb) recèle un gros potentiel logistique en termes de connectivité (routes, ferroviaire, maritime avec le port de Kénitra).

S'y ajoutent des considérations géostratégiques (porte de l'Afrique, potentiel régional, potentiel à l'export en Europe

et au Moyen-Orient...). «PSA s'inscrit parfaitement dans la vision de développement économique du Maroc en Afrique subsaharienne», signale le président de l'Amica. Le constructeur dispose, rappe-

rattrapé par les Asiatiques avec de nouvelles gammes de véhicules. Selon Carlos Tavares, le numéro 1 de PSA, «l'Afrique et le Moyen-Orient sont des marchés historiques pour PSA. Cette région doit

l'ambition d'y vendre 1 million de véhicules en 2025». Maintenant que ce projet bien structuré est sur les rails, la prochaine étape consiste en un déploiement de manière à en optimiser les retombées. Il s'agit, rappelons-le, d'un marché de 1 milliard d'euros de sourcing à terme. La priorité aujourd'hui est «de maintenir cette dynamique avec les industriels», insiste-t-on auprès de l'Amica. Tout l'enjeu est de réussir le challenge des 80% d'intégration locale. En clair, les industriels doivent entrer dans la course avec un nouvel état d'esprit et optimiser les process (qualité, productivité...). L'enjeu est de taille, car il s'agit là de 90.000 emplois supplémentaires dans l'automobile à horizon 2020. PSA devra générer 24.500 postes (4.500 directs et 20.000 indirects) également. □

Amin RBOUB



Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

1er bloc moteur made in Maroc!

C'EST le côté bloc moteur qui a pris de court tout le monde. PSA fera mieux que Renault et confiera l'assemblage, voire la production à terme de la composante motorisation et boîte de vitesses. Mais la partie moteur sera développée progressivement de manière à assurer une maîtrise du process et monter progressivement en régime. C'est d'ailleurs ce qui permettra d'optimiser le taux d'intégration. Montant de l'investissement: 560 millions d'euros. PSA contribuera à hauteur de 95% dans le montage financier. Le reste (5%) est assuré par la CDG. A terme, le constructeur compte exporter 200.000 moteurs et autant de véhicules. Quant aux débouchés à l'export, ils seront essentiellement en Afrique et au Moyen-Orient. □

lons-le, d'une forte image de marque dans ce continent où il souhaite se repositionner sur des marchés à fort potentiel de croissance. Un continent où PSA est en perte de vitesse depuis des années, car il a été

devenir un levier d'internationalisation rentable de notre plan Back in the Race. L'accord signé avec l'Etat marocain nous permettra d'avoir des capacités de production au cœur de la région pour réaliser

ANALYSE

PSA Peugeot-Citroën

«Nous sommes déjà à 60% d'intégration»

• Le gaz naturel, un facteur déterminant dans le Gharb

• Textile, carrosserie, habitacle, châssis, électronique embarquée... les autres retombées

• Pneumatique, le maillon manquant de la chaîne...

- L'Economiste: Le projet PSA table sur 80% d'intégration à terme. N'est-ce pas un peu trop ambitieux?

- Hakim Abdelmoumen: Il y a quelques années, j'aurais partagé votre réserve sur nos capacités à atteindre ce taux. Mais les choses ont évolué entre-temps. On avait à peine les prérequis qu'il fallait, à l'arrivée de Renault, pour une industrie automobile locale. Celle-ci était dominée par le câblage et les coiffes.



Hakim Abdelmoumen, président de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce de l'automobile (Amica): «La filière sera densifiée. Ce qui facilitera davantage l'arrivée de nouveaux constructeurs. Nous sommes dans une boucle positive» (Ph. H.A.)

Le reste des filières était encore marginal. Maintenant, le constructeur PSA voit une filière qui est en train d'évoluer. Une ac-

tivité avec un potentiel. Le constructeur, grâce à la nouvelle démarche des écosystèmes, a adhéré à la stratégie de la filière automobile au Maroc. Nous nous sommes rendu compte qu'il y avait des filières mûres, des filières à maturité et d'autres à construire. Dès lors, il fallait mettre en place le contexte pour favoriser l'émergence de ces activités. La nouvelle équipe de l'Amica a également changé la vision du marché. Nous ne sommes plus dans la logique de la sous-traitance. Ce qui s'est passé, c'est que l'on croyait qu'il suffit de faire venir un constructeur pour qu'une industrie émerge chez nous, avec un taux d'intégration. C'était une grosse erreur. Nous attendions tous que le constructeur fasse émerger notre propre industrie. Nous devons jouer le jeu. Pour répondre à votre question, je peux vous dire que les 60% d'intégration de PSA sont d'ores et déjà acquis. Cette fois-ci, la tutelle a négocié ce projet en s'appuyant, dès le départ, sur les éventuelles retombées sur les filières. Il y a des équipementiers d'autres pays qui sont déjà référencés chez le constructeur. Tous ces facteurs font que les 200.000 véhicules pour 80% d'intégration, nous y serons cette fois-ci.

- Concrètement, qu'apporte PSA de nouveau pour le secteur?

- La véritable intégration, autour du projet PSA, porte surtout sur le développement de nouveaux métiers hors câblage. C'est le cas par exemple pour les éléments de carrosserie, d'intérieur de véhicule, de châssis, les ensembles de fonctions embarquées, etc. Le gouvernement et les industriels locaux ont établi les prérequis pour accueillir ces nouveaux métiers. La mise en place des écosystèmes, dans le cadre du Plan d'accélération industrielle, a permis de préparer ces

acquis. Nous sommes sur des métiers qui vont générer de la main-d'œuvre qualifiée, avec des niveaux de revenus largement au-dessus du Smig, un très grand nombre de profils techniciens, ingénieurs, opérateurs qualifiés, etc. La filière sera densifiée et ceci facilitera davantage l'arrivée de nouveaux constructeurs. Nous sommes dans une boucle positive pérenne.

- Qu'est-ce qui justifie le recours au gaz naturel dans ce projet?

- Toutes les usines font appel à une énergie particulière pour des activités bien précises. Il y a en effet un certain nombre d'équipements industriels qui fonctionnent avec le gaz. D'autres à l'électricité conventionnelle. Par ailleurs, cela peut être aussi un des facteurs du choix du site chez le constructeur.

- Une filière «moteur» à 100% d'intégration locale est-elle envisageable?

- Sur cette filière, nous comptons monter progressivement dans l'intégration. Plus l'industrie locale gagne de l'expertise, plus elle montera dans la chaîne de valeur et s'appropriera des technologies de pointe. La Roumanie est à 80% aujourd'hui d'intégration industrielle globale. Pourquoi le Maroc ne pourrait pas faire de même? Ce n'est pas une question d'histoire industrielle ou d'expérience. Tout se joue sur le terrain des incitations et des écosystèmes. C'est sur ces seuls aspects que les choix des multinationales se font. Renault est venu avec une douzaine d'équipementiers internationaux pour intégrer des pièces volumineuses, ce qui était un bon début. Mais les décisions d'intégration se font 3 à 4 ans avant la sortie du véhicule, ce qui nécessite de vraies préparations, lobbying, réseaux...

- La filière «pneumatique» sera aussi une pièce importante du puzzle industriel...

- La filière pneumatique, au même titre que les autres équipements, peut être un écosystème à développer. Il faudrait évidemment que toutes les composantes industrielles et de marché soient mises en place pour attirer les multinationales du secteur. Je pense que c'est là où se situe la valeur ajoutée du PAI, parce que l'objectif est justement de mettre en place des mesures qui touchent directement au métier. Il y a donc un certain nombre d'aspects sur lesquels nous travaillons pour favoriser l'émergence de ces nouvelles filières. □

Propos recueillis par
Amin RBOUB & Safall FALL

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com