

EVÈNEMENT

Maroc-France

Le business refuse de prendre des rides

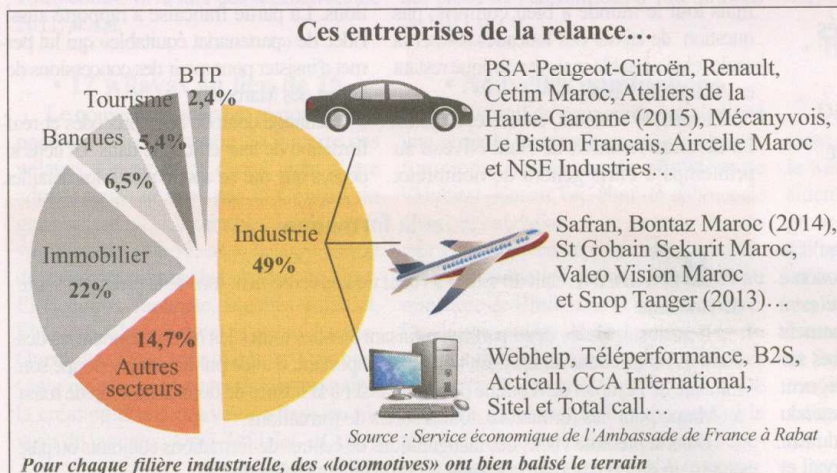
►►►

• Les affaires reprennent du souffle

• Transport, aéronautique, automobile, énergies nouvelles... ces nouveaux relais

• PSA, Safran, Bontaz... les majors

INFRASTRUCTURES, transport, énergies renouvelables, aéronautique, automobile... le business Maroc-France est sur de nouvelles dimensions. Celles de la relance et des relais de croissance. C'est un peu le décor de la visite de travail, ce week-end au Maroc, du chef d'Etat français, François Hollande. A la tête d'une importante délégation, le président de la République devrait acter plusieurs avancées sur le projet LGV, développé par



l'ONCF avec l'assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) de la SNCF, selon le protocole signé entre les deux parties en 2009. Au programme des dossiers brûlants, les dernières livraisons du matériel roulant de la LGV, construit par Alstom, et la création cette année d'une joint-venture (JV) à capitaux mixtes, la Société

marocaine de maintenance des rames à grande vitesse (ONCF 60% et SNCF 40%) pour la maintenance des rames. Le protocole signé en 2009, pour la mise en place de la ligne LGV, devrait en effet parapher un accord définitif de coopération, avec comme clause phare, le projet de création de cette JV. La société opérera via un atelier de maintenance qui sera réalisé et installé à Kénitra. L'accord prend également en compte les indicateurs de

rer en sourcing industriel local, d'ici 2020.

Mais ce n'est pas uniquement sur les infrastructures de transport que la relance des affaires est enclenchée. Si l'industrie constitue encore le gros du business made in France au Maroc (49% des IDE français vont dans ce secteur), la structure de ces investissements, par filière, a beaucoup évolué. Les métiers mondiaux sont la nouvelle attractivité. Sur l'aéronautique, les implantations se sont multipliées ces deux dernières années: Cetim Maroc (2014), les Ateliers de

la Haute-Garonne (2015), Mécanyvois (Etude et réalisation de machines spéciales ou outillages aéronautiques). Les extensions d'activité, pour Le Piston Français, Aircelle Maroc (Safran) ou encore de NSE Industries, prouvent aussi cette nouvelle dynamique.

Dans l'industrie automobile, l'arrivée cette année de PSA-Peugeot-Citroën (557 millions d'euros), et les implantations de Bontaz Maroc, St Gobain Sekurit Maroc,

8,6 milliards de DH investis en 2014

MÊME bousculée par de nouveaux concurrents (CCG, Chine, Turquie...), la France reste le champion des affaires au Maroc avec près de la moitié du stock des IDE. En 2014, les investissements français se sont chiffrés à 8,6 milliards de DH, selon les actualisations du Service économique de l'ambassade de France à Rabat. Après l'industrie, les entreprises françaises investissent surtout dans le secteur immobilier (22%), le secteur bancaire (6,5%), le tourisme (5,4%) et celui des grands travaux (2,4%). Selon les chiffres Insee pour l'OFATS 2012 (Enquête européenne sur l'activité des filiales à plus de 50% des groupes français à l'étranger), le nombre de filiales d'entreprises françaises implantées au Maroc était de 567. Elles employaient 91.890 salariés. Si l'on tient compte d'un lien capitalistique plus large (détection d'au moins 10% du capital), le nombre d'entreprises à intérêts français est plus proche de 750, pour environ 120.000 emplois. □

performance, les coûts de maintenance, etc. «Pour un début, des contrats de sous-traitance sont prévus entre la JV et la SNCF pour des opérations ponctuelles telles que la réparation de certaines pièces, en attendant d'achever le transfert de compétences entre les deux organismes», expliquent des sources proches du dossier LGV. Le groupe français Alstom a aussi opéré dans les projets des tramways de Casablanca et Rabat, fournissant le matériel roulant. Le groupe n'a également pas hésité à investir de gros moyens dans le montage, à parts égales, d'une JV avec le fabricant de câbles Nexans. Lancée en 2011 à Fès, Cabliance est destinée à la production de faisceaux de câbles pour les trains et tramways du constructeur ferroviaire français. C'est le premier écosystème monté, jusque-là, dans l'industrie ferroviaire locale. L'on parle d'une valeur de 400 millions d'euros d'achats à opé-

Valeo Vision Maroc, Snop Tanger (2013-2014)... traduisent cette nouvelle donne. Auparavant, Renault-Tanger a réussi à tisser plus de 150 équipementiers autour de son projet industriel, dont une quarantaine de sous-traitants français implantés au Maroc.

Le business français est aussi dans les énergies nouvelles, avec implantation de Lucibel Africa (concepteur et fabricant d'éclairage LED) en 2014, d'Aqylon (fabricant de turbines ORC) en 2015. Les géants GDF Suez, EDF Energies Renouvelables, sont aussi dans le starting-block pour les prochaines échéances des programmes nationaux éoliens (850 MW) et gaziers (Terminal de Jorf Lasfar). □

Safall FALL

►►►

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com

ÉVÉNEMENT

Maroc-France: Les nouveaux métiers



• **Energies renouvelables, automobile, aéronautique**

• **La structure des échanges entre les deux pays change**

• **La part de la France dans les importations marocaines baisse**

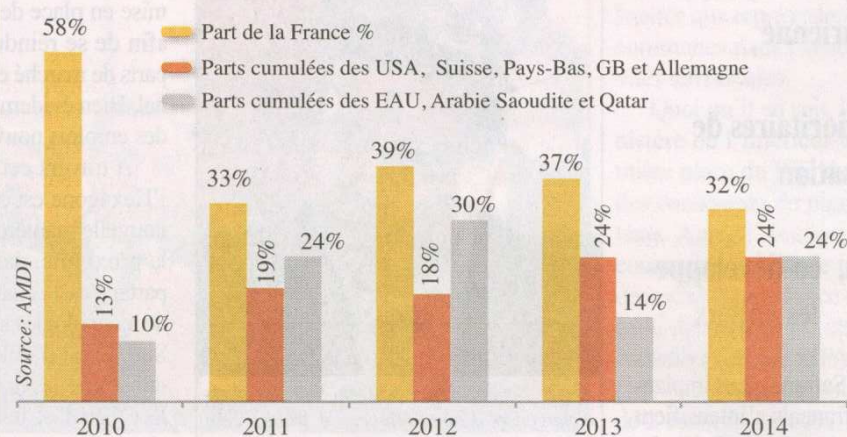
MÊME si elle est concurrencée par d'autres pays, la France reste le premier investisseur au Maroc. En 2014, elle était en tête avec 8,6 milliards de dirhams d'investissements. Un chiffre en baisse de 25,4% par rapport à 2013, année caractérisée

par l'opération de Danone avec la Centrale laitière.

Cette tendance baissière des IDE français au Maroc n'est pas nouvelle. Elle est amorcée en 2000 avec le renforcement progressif des positions d'autres pays comme les Emirats arabes unis et l'Arabie saoudite. Sur la période 2000-2007, la part des investissements français est passée de 43,1% à 39,2% entre 2008 et 2013.

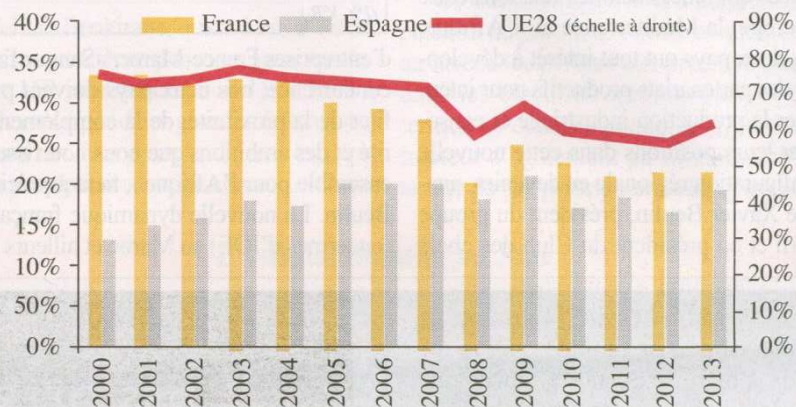
La France doit sa place de premier partenaire économique du pays à la présence de grands groupes du CAC 40.

IDE français au Maroc



En 2014, les investissements français se sont concentrés à hauteur de 49% dans le secteur industriel, suivi par l'immobilier (21,9%), le secteur bancaire (6,5%) et le tourisme (5,4%). Mais même si la France reste le premier investisseur, d'autres pays se positionnent aussi

Exportations du Maroc vers la France et d'autres pays européens



La France et l'Espagne constituent les principaux clients du Maroc avec des parts de 21,4% et 18,9% respectivement en 2013, contre 30% pour la France et 20% pour l'Espagne en 2005. La demande étrangère adressée au Maroc dépend de la conjoncture économique dans ces deux pays.

La part de la France dans les importations marocaines a également baissé de 4,9 points pour se situer à 14,2% durant la période 2008-2013 et à 13,3% en 2014

attirent les investissements

Plus de 750 entreprises employant plus de 80.000 personnes ont des filiales au Maroc. A cela s'ajoutent de nombreuses PME à capitaux français.

L'essentiel des implantations s'oriente de plus en plus vers les «métiers mondiaux» du Maroc. Près de la moitié des investissements réalisés en 2014 se sont concentrés dans l'industrie. L'aéronautique compte plusieurs entreprises françaises. Les énergies renouvelables intéressent aussi les entreprises de l'Hexagone.

Dans l'automobile, le Maroc a signé récemment avec le groupe PSA Peugeot pour une usine au niveau de la free zone de Kénitra. De même l'implantation du complexe industriel de Renault à Tanger a eu un effet important sur l'export puisque les ventes automobiles ont même dépassé celles des phosphates et dérivés. L'automobile est ainsi devenue une locomotive à l'export même si le taux d'intégration n'a pas encore atteint les niveaux souhaités. Elle a même contribué à la montée en gamme de l'offre exportable marocaine laquelle compte de plus en plus de produits industriels.

Cette montée en gamme du Maroc à l'export a également eu un impact sur les importations puisque celles-ci s'orientent de plus en plus vers les équipements et demi-produits nécessaires à l'activité industrielle.

Dans ce contexte caractérisé par la politique d'ouverture, poursuivie et symbolisée par la signature de plusieurs accords de libre-échange (Union européenne, Turquie, Accord d'Agadir et Etats-Unis), le marché connaît une plus forte concurrence et les parts du partenaire historique dans les échanges reculent.

En 2013, la part de l'Union européenne dans les importations marocaines s'est située autour de 50,1% «plombée» essentiellement par la chute des achats en provenance de la France.

Une situation qui a profité aux nouveaux partenaires, notamment les Etats-Unis et la Chine dont les parts ont atteint respectivement 7,5% et 6,9% en 2013 contre 5,1% et 5,7% en 2008.

En remontant un peu plus loin, l'on constate un recul de la part de la France dans les importations marocaines de 4,9 points pour se situer à 14,2% durant la période

2008-2013 et à 13,3% en 2014. Selon la direction du Trésor français, le recul de 2014 s'explique, en grande partie, par la baisse des achats par le Maroc de «matériels de transport» (-16,9%) et de «machines industrielles et agricoles, machines diverses» (-14,7%).

En revanche, les exportations à destination du marché français enre-

gistrent une hausse (+9% en 2014) imputable à l'accroissement des ventes de «matériels de transport» (+24,3%).

Globalement, le Maroc importe des matières plastiques et ouvrages divers en plastique, des parties et pièces détachées... La France reste aussi le premier fournisseur du Maroc en blé.

Elle est aussi le deuxième client

après l'Espagne pour les vêtements confectionnés et la première pour la bonneterie. □

Khadija MASMOUDI



Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com