

Business

Automobile

Ruée des équipementiers vers le Maroc

● Dans le sillage de l'installation des constructeurs automobiles au Maroc, plusieurs équipementiers de renommée mondiale leur ont emboîté le pas. Câblage, produits de gainage, système d'éclairage... Ils sont présents sur toute la chaîne de valeur, parfois au détriment des opérateurs locaux.

Lear, Delphi, Antolin, Bon-taz, Faurecia, Visteon, Denso, Saint-Gobain, Snop, GMD... La liste peut s'allonger encore ! Elle regroupe les équipementiers automobiles, qui ont jeté leur dévolu sur le Maroc ces dernières années. Et la ruée continue : jeudi dernier, Delphi a décidé d'implanter son quatrième site de production de câblage pour l'automobile à Meknès avec un investissement de 400MDH. Il s'agit du quatrième site du groupe américain au Maroc après ceux implantés à Tanger et Kénitra. Le secteur automobile a le vent en poupe et ces majors mondiales de l'équipement jouent des coudes pour se positionner au Maroc. Après Renault qui a donné un véritable coup de fouet au secteur, l'arrivée de PSA, qui compte installer une usine de 90.000 véhicules par an et 200.000 à terme à Kénitra, devra donner un nouvel élan à l'automobile au Maroc. Sans compter l'ouverture par Ford d'un bureau d'achat à Tanger pour accroître le sourcing «made in Morocco» de son site de Valence. Des installations qui se traduiront par de gros marchés pour les équipementiers.

Poids lourds

Si les exportations automobiles ont culminé à 35MMDH à fin septembre dernier, selon les chiffres de l'Office des changes, les équipementiers ont largement contribué à cette performance. Selon une étude du ministère de l'Économie et des finances, réalisée en mars dernier, «le Maroc est principalement présent sur la chaîne de valeur traditionnelle du secteur, se focalisant ainsi sur les



composants et autres intrants, l'assemblage automobile qui a connu un développement notable ces dernières années avec l'implantation du constructeur Renault, ainsi que la distribution et certaines activités connexes». Par segments de la chaîne de valeur automobile nationale, une dynamique globale concernant l'ensemble des segments est à constater sur la période 2007-

La valeur ajoutée de cette dynamique en termes d'emplois et de rentrée de devises reste à prouver.

2013, tout en se positionnant sur les segments du câblage (50% du total des exportations automobiles en 2013) et de la construction automobile (40% du total des exportations automobiles en 2013). Toutefois, force est de constater que l'année 2014 témoigne du changement de la structure des exportations du secteur avec une

prédominance de la construction, qui a atteint la première position avec un chiffre d'affaires à l'export de 19,5MMDH (une part de 48,7%), contre 17,2MMDH pour le segment du câblage (une part de 43%). Il n'en demeure pas moins que les équipementiers pèsent de plus en plus dans la chaîne de valeur, ils peuvent même de détrôner les constructeurs dans un futur proche. Selon une enquête de l'institut KPMG, menée en 2013, auprès de 200 dirigeants du secteur automobile dans le monde, la chaîne de valeur automobile mondiale pourrait être bouleversée au profit

des équipementiers dans les années à venir au détriment des constructeurs. Deux facteurs semblent plaider pour cette configuration. Primo, les changements technologiques qui seraient à l'origine des modifications de l'ordre établi. Et secundo, les stratégies d'alliance entre constructeurs, équipementiers et acteurs de niche.

Selon l'enquête, 68% des acteurs privilégient, dans le nouveau contexte de développement des nouvelles technologies, dont l'hybride et l'électrique sont les figures phares, la négociation de partenariats stratégiques. En conséquence, les rapports entre les constructeurs et leurs fournisseurs (équipementiers) pourraient donc se trouver modifiés en faveur des seconds.

Soutien étatique

Mais si ces mastodontes mondiaux se bousculent au portillon, c'est aussi parce que le Maroc leur déroule le tapis rouge avec un cadre incitatif très attractif. Des subventions fiscales dédiées aux zones franches automobiles, offrant une exonération totale de l'IS pendant les 5 premières années, suivie d'un plafonnement à 8,75%; des soutiens financiers octroyés par le Fonds Hassan II (30% des coûts professionnels de construction, limités à 180 euros/m², 15% des coûts d'équipement pour l'investissement en machines, contribution du fond à 15% du montant de l'investissement, plafonné à 30MDH); des aides spécifiques pour des projets de grande taille : exemple Projet Renault Tanger dans une approche PPP (mise à disposition du foncier et des infrastructures hors site, création de l'Institut des métiers de l'automobile de Renault-Tanger, construction d'une ligne ferroviaire liant l'usine Renault au Port Tanger Méditerranée...). Sur un autre registre, le Maroc, conscient de la compétitivité de sa main-d'œuvre avec un Smig en dessous de 210 euros, déploie de grands moyens au niveau de la formation. Ainsi, un plan de formation adapté aux besoins du secteur automobile a été mis en place dans l'objectif de former plus de 70.000 personnes entre 2010 et 2015 (3.500 ingénieurs et managers, 4.800 managers intermédiaires, 7.800 techniciens et 48.000 opérateurs). De plus, un système d'aide aux opérateurs dans leurs efforts de formation à l'embauche et en continue sera mis en place, ceci à côté de l'Institut de formation aux métiers de l'industrie automobile «IFMIA» de

● ● ●
L'année 2014 témoigne du changement de la structure des exportations du secteur avec une prédominance de la construction, qui a atteint la première position avec un CA à l'export de 19,5 MMDH, contre 17,2 MMDH pour le câblage.

Business

Renault, opérationnel sur le site du projet depuis 2012, mais aussi à Kénitra et Casablanca, réalisés dans le cadre d'un partenariat public-privé financé à 100% par l'État marocain. Ces instituts devraient répondre aux besoins en compétences des entreprises du secteur, avec une mutualisation des filières et des programmes de formation pointus et adaptés aux besoins réels de cette industrie. Mieux encore, afin d'asseoir les conditions de la création d'un tissu automobile, le nouveau Plan d'accélération industriel 2014-2020 arrive à point nommé pour donner une nouvelle impulsion au secteur (Fonds d'investissement industriel de 20MMDH, 1.000 ha de

foncier destiné à la location, accès au financement...). Une approche qui vise le développement des écosystèmes autour d'entreprises locomotives.

Revers de la médaille

Mais en balisant le terrain pour ces entreprises, le Maroc ne crée-t-il pas des concurrents pour le tissu local ? Le défi de l'intégration locale de l'industrie automobile nationale est considéré parmi les principaux enjeux du secteur. Après trois années d'activité à plein régime, le taux d'intégration du projet Renault tourne autour de 35% alors que la convention signée par l'État prévoit 65%. Les professionnels avancent même un taux en des-

sous des chiffres officiels ; en vérité, la réalité est beaucoup plus amère. Le calcul inclut toute entreprise implantée au Maroc, même en zone offshore, du moment qu'il fournit un constructeur basé au royaume. Du coup, pour Renault par exemple, les équipementiers étrangers qui ont suivi le constructeur sont pris en compte. Le rêve donc de voir un noyau dur d'entreprises marocaines spécialisées dans les métiers à grande valeur ajoutée de l'automobile est en train de sévaporer. Les chiffres de PSA, qui avance un taux d'intégration locale de 65% pour la chaîne de production de véhicules et de 85% pour la chaîne mécanique, sont à considérer avec pru-



Après trois années d'activité à plein régime, le taux d'intégration du projet Renault tourne autour de 35% alors que la convention signée par l'État prévoit 65%.

dence. Sur un autre registre, la valeur ajoutée de cette dynamique en termes d'emploi et de rentrée de devises reste à prouver. Le Wali de Bank Al-Maghrib, lors de la conférence de presse suivant le dernier Conseil trimestriel de la Banque centrale, avait remis les pendules à l'heure : «En l'absence d'une intégration industrielle, la valeur ajoutée des métiers mondiaux du Maroc reste limitée. Prenez l'exemple de l'automobile, les exportations explosent à l'export et la valeur ajoutée en termes de rentrées de devises et de création d'emploi reste très basse», déplore le gouverneur de la banque.

PAR **TARIK HARI**
t.hari@leseco.ma