

Renault, PSA

Les fabricants de batteries tirent le gros lot

• En plus de la mise aux normes, la filière redimensionne ses usines

• Objectif: anticiper les besoins des constructeurs automobiles

A l'inverse d'autres filières, l'industrie des batteries automobiles est tributaire de son amont. Son développement, voire sa survie, dépend de la disponibilité du plomb qui se fait de plus en plus rare alors que pour d'autres filières, c'est d'abord la question des débouchés qui est prioritaire. «Nous estimons les disponibilités actuelles en plomb à environ 12.000 tonnes et les besoins de la filière à 9.000 tonnes. Avec la montée en régime de l'usine de Renault à Tanger, il faudra 15.000 tonnes de plomb», estime Abdeljalil Likaimi, président du Groupement des fabricants de batteries.

Avec l'implantation de l'usine de PSA et peut-être d'un troisième constructeur automobile, l'urgence est déjà là. Il faudra sécuriser cette «précieuse» matière première qu'est le plomb, de plus en plus recherchée sur les marchés internationaux car les batteries sont fabriquées à 95% à partir du

mettre les ventes à une autorisation. Désormais, il faudra prouver que l'extrac-

aux températures basses européennes, par exemple. Pour compenser les prix prati-

teries sont de plus en plus nombreuses à fermer en Europe pour des considéra-

tions d'ordre écologique. En France, il n'y en a plus aucune. Plusieurs pays comme l'Espagne, l'Allemagne, la Grande-Bretagne suivront. Dans le même temps, le parc automobile connaît un essor vertigineux dans le monde entier. C'est la raison pour laquelle le Maroc veut se positionner pour fournir les constructeurs automobiles. Le référencement auprès de Renault Tanger constitue une excellente carte de visite pour exporter. □

Hassan EL ARIF

Pour réagir à cet article:
courrier@economiste.com

Les chiffres de l'industrie des batteries



(Ph. Khalifa)

| | |
|-------------------------------|---|
| Chiffre d'affaires | 500 millions de DH |
| Emplois directs | 600 |
| Emplois indirects | 4.000 |
| Points de vente | 2.500 |
| Consommation annuelle | 900.000 batteries par an dont 350.000 importées |
| Les trois principales usines: | Alma Bat, Afrique Câble, Tecna |

Sur les 900.000 batteries consommées chaque année, 550.000 sont fabriquées localement. Le reste provenant de l'étranger. La filière ambitionne d'atteindre 2 millions de batteries à l'horizon 2020 (Source: GFB)

tion du plomb s'effectue dans le respect de l'environnement. Cette mesure a pour objectif d'assurer l'approvisionnement des industriels qui sont engagés dans des projets ambitieux. L'Association professionnelle des fabricants de batteries a signé avec le gouvernement une convention pour la création d'un écosystème.

Les industriels identifient trois facteurs qui leur ouvrent des possibilités de développement. Sur le plan intérieur, l'extension du parc automobile va créer une demande supplémentaire. La durée de vie d'une batterie est comprise entre 6 mois et 2 ans selon l'utilisation. Par

qués par les exportateurs chinois sur le marché inférieur, les industriels tablent sur la proximité géographique et la baisse du dollar. Le troisième facteur favorable au développement de l'industrie est exogène. Les usines de fabrication de bat-

Un outil de production sous-exploité

LE marché des batteries est dominé par trois principaux opérateurs: Alma Bat et Afrique Câble qui totalisent chacune 24% de parts de marché et Tecna (14%). Sur les 900.000 batteries consommées chaque année, 550.000 sont fabriquées localement. Le reste provenant de l'étranger. La filière ambitionne d'atteindre 2 millions de batteries à l'horizon 2020. L'outil de production des différentes unités industrielles, qui est actuellement exploité à 60%, est déjà dimensionné pour produire 1,3 million de batteries. «La stratégie de la filière vise à atteindre une part de marché de 80% à l'horizon 2018 contre 60% actuellement», annonce Abdeljalil Likaimi, président du Groupement des fabricants de batteries. □

recyclage du plomb. Les professionnels estiment que 5.000 tonnes de plomb sont exportées chaque année (ce qui les prive d'intrants locaux) et en plus, dans des conditions qui portent gravement atteinte à l'environnement.

Le plomb, extrait de manière artisanale des batteries, est revendu entre 6,5 et 7 DH le kilo. Une fois recyclé sous forme de lingots, il est repris par les fabricants de batteries à 15 DH. La tonne de plomb coûte, au Maroc, environ 15.000 DH, soit à peu près la cotation au niveau international.

Les exportations de plomb à partir du Maroc sont fonction de l'évolution du cours. Pour prévenir les exportations sauvages de ce minerai, le gouvernement a diffusé récemment un arrêté pour sou-

ailleurs, la hausse de l'intégration locale de l'industrie automobile ouvre aussi des débouchés.

A l'export, les opérations sont devenues régulières. «En mai 2015, nous avons mis en œuvre une véritable stratégie orientée Afrique et pour la première fois de l'histoire, l'Europe», précise le président du Groupement. Résultat, le chiffre d'affaires à l'export a été multiplié par quatre. Les exportations de batteries représentent actuellement 40% des ventes dont 70% pour le marché africain contre 40 pour l'Europe. La filière a beaucoup investi dans la modernisation de son outil de production et dans les certifications pour répondre aux besoins des différents marchés ciblés. Le challenge est de pouvoir produire des batteries qui résistent