

Sourcing, le grand défi

● Un taux d'intégration locale à 80% est-il seulement possible ? Jusqu'ici le renforcement de ce dernier était concentré en priorité sur les pièces les plus volumineuses. Avec la transition vers de plus petites composantes, l'intégration devient plus compliquée car nécessitant des volumes de production conséquents. L'augmentation du sourcing local et étranger est, dans ce sens, incontournable.

Les responsables marocains ne jurent plus que par l'industrie automobile. Équilibre de la balance commerciale, emploi, mise à niveau industrielle... le secteur se place en tête du peloton des métiers mondiaux du Maroc. Il s'agit aujourd'hui du premier secteur exportateur avec 50 MMDH en 2015. L'objectif étant d'atteindre 100 MMDH à l'horizon 2020. Les chiffres au premier semestre 2016 sont de bon augure avec une progression des exportations du secteur de 14,9% ou +3,7 MMDH (28,7 MMDH contre 25 MMDH). Pour l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce automobile (AMICA), le secteur peut constituer une locomotive de l'économie nationale, vu qu'il est étroitement lié à d'autres industries comme le plastique, le textile, le câblage et l'électrique. Pourtant, toutes ces ambitions demeurent otages de la réalisation d'un meilleur taux d'intégration. Cette question était au centre des derniers deals conclus par le ministère de l'Industrie, du commerce et de l'investissement et de l'économie numérique avec les constructeurs Peugeot PSA et Renault. Concrètement, un meilleur taux d'intégration signifie que le pourcentage des composants, produits localement dans l'assemblage d'un véhicule fabriqué au Maroc, sera plus important. «Ce



taux d'intégration pour Renault Maroc est à environ 40% avec un engagement de ce dernier à le ramener à 65% avant 2023. L'engagement de Peugeot, à terme en 2022, est d'atteindre un taux d'intégration locale de 80%», précise Tajeddine Bennis, président du collège industrie de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce automobile (AMICA). Ces chiffres peuvent paraître ambitieux, mais les industriels estiment que les conditions de réalisation d'une telle intégration sont bien réunies. L'installation en 2012 de la première usine de Renault semble d'ailleurs avoir baissé le terrain. À l'époque, seuls deux métiers étaient suffisamment déve-

loppés pour porter l'activité de l'industrie, à savoir le câblage et les sièges. L'implantation de Renault a poussé une quinzaine de ses fournisseurs opérant dans d'autres métiers à s'installer au Maroc avec de nouvelles usines. «C'est ainsi que petit à petit, nous avons atteint ce taux d'intégration à 40% avec Renault», précise Bennis. Jusqu'ici le renforcement dudit taux d'intégration était concentré, en priorité, sur les pièces les plus volumineuses, dont les coûts logistiques étaient les plus significatifs. C'est le cas notamment des pièces de carrosserie, des systèmes de climatisation, des réservoirs de carburants, des sièges, des planches de bord, des batte-

ries ou encore des vitres. Désormais, l'intégration locale est plus difficile, car il s'agit d'assurer la transition vers de plus petites composantes très techniques, donc capitalistiques en investissement, qui nécessitent des volumes de production conséquents (électronique, pneumatiques, systèmes d'injections, amortisseurs, motorisation d'intérieur...). Il faudra dans ce cas s'assurer d'un marché suffisamment porteur avant de se lancer dans la production. L'exemple de la production de pneus est éloquent en l'espèce. «Il nous faut produire environ 10 millions de pneus par an en vue de rendre cette production rentable. Avec Renault et Peugeot (à capacité de 400.000 et de 200.000 véhicules), nous n'atteignons que 3 millions de pièces et même en rajoutant un besoin intérieur de 2 millions d'unités, ceci reste insuffisant. Il faudra donc s'intéresser à l'export vers d'autres marchés

● ● ●
Pour atteindre les objectifs en termes de taux d'intégration, il faudra augmenter le sourcing vers d'autres constructeurs non-installés au Maroc.

comme l'Espagne à travers des constructeurs comme Ford, VW et d'autres», affirme le président du collège industrie de l'AMICA. Autrement dit, pour atteindre les objectifs en termes de taux d'intégration, il faudra augmenter le sourcing vers d'autres constructeurs non-installés au Maroc. Ce qui soulève par ricochet la question du développement autour des équipementiers rang 1 et constructeurs, du tissu de sous-traitance rangs 2 et 3 ainsi que des sous-traitants opérant dans des métiers comme la maintenance industrielle, les outillages et moules, les emballages, l'ingénierie, la machinerie spéciale etc. «Ce développement est de nature à améliorer la compétitivité des équipementiers rang 1 déjà installés et donc à augmenter leur capacité à décrocher de nouveaux contrats», explique Bennis. D'ailleurs, une commission de travail au sein de l'AMICA œuvre dans ce sens avec notamment le lancement du salon de sous-traitance automobile à Tanger free zone qui a connu cette année sa troisième édition avec la participation de plus de 240 exposants opérant dans tous les métiers cités. ●

PAR AYOUB NAIM
a.naim@leseco.ma

Brexit, de nouvelles opportunités pour le Maroc

● Renault, Toyota, Nissan et d'autres constructeurs automobiles implantés en Grande-Bretagne commencent à s'inquiéter des effets du Brexit sur leur activité. Des relocalisations seraient à l'étude tant en Europe qu'en Afrique du nord. Le Maroc a toutes ses chances.

Le Brexit pourrait-il profiter aux industriels marocains ? Pour le cas de l'automobile, certaines opportunités semblent se dégager. D'abord, du côté des industriels européens installés au Maroc et qui disposent de nombreux sites outre-Manche. Ensuite, à travers de nouvelles installations qui pourraient se rabattre sur l'Afrique du Nord comme alternative crédible devant les difficultés que connaît l'Union européenne (UE). Les récentes déclarations du patron de Renault, Carlos Ghosn font en tout cas échos aux vives inquiétudes concernant les effets du Brexit sur l'industrie automobile. Selon ce dernier, le climat d'incertitude qui prévaut au sein

de l'UE depuis cette annonce et la situation inquiétante de la livre sterling constituent une mauvaise nouvelle pour tous les constructeurs. «Avec la sortie de la Grande-Bretagne de l'UE, de nouvelles taxes à l'import et à l'export devraient être établies, ce qui changera complètement le donne pour certains constructeurs», commente Tajeddine Bennis, président du Collège industrie de l'Association marocaine pour l'industrie et le commerce automobile (AMICA). Les industriels européens avaient prévenus des risques pour le secteur en cas de vote en faveur du Brexit. Des centaines de milliards de dollars et plus de 800.000 emplois seraient en jeu. Depuis vingt

ans, la Grande-Bretagne est devenue une base arrière de production pour de nombreuses marques européennes et internationales. En 2015, le volume de voitures fabriquées sur le sol anglais a atteint 1,5 million d'unités en progression de presque 4% par rapport à 2014. L'industrie automobile britannique exporte 77% de sa production. 59% de l'export est destiné à l'UE. Une situation qui accule en tout cas les constructeurs à redistribuer leurs cartes. Plusieurs alternatives se présentent tant en Europe qu'en Afrique. L'Europe de l'Est peut constituer une alternative intéressante avec certains pays qui se présentent désormais comme de vérita-

bles mastodontes dans le domaine. Du côté africain, certains constructeurs pourraient jeter leur dévolu sur le Maroc, l'Algérie ou la Nigéria. Le Maroc a su prouver durant ses dernières années sa grande compétitivité en la matière grâce notamment à l'accord d'association. Le japonais Nissan, qui possède au Royaume-Uni une grosse usine d'assemblage, employant 8.000 personnes, pourrait voir en son alliance avec Renault dans le cadre de l'usine de Tanger une alternative intéressante. Le cas de Toyota est également intéressant. Le constructeur japonais avait montré son intérêt pour l'Afrique du nord dès 2014. L'implantation d'usines tant au Maroc qu'en Algérie est à l'étude depuis un bon moment. Les effets du Brexit pourraient faire accélérer la prise d'une telle décision. Selon les estimations du constructeur nippon, une sortie de la zone euro se traduirait par l'imposition d'un droit de douanes de 10% sur chaque voiture assemblée au Royaume-Uni. De quoi affecter la marge du constructeur dont 90% de la production britannique est destinée à l'export vers l'Europe continentale. ●

PAR A.N.

En attendant Peugeot !

L'AMICA prévoit un chiffre d'affaires à l'export de plus de 60 MMDH en 2016 avec une croissance équivalente en 2017 grâce à la montée en cadence annoncée de Renault Maroc ainsi que les nouveaux débouchés à l'export des équipementiers installés au Maroc avec PSA, Ford et VW. Avec le démarrage du site de Peugeot en 2019 et l'amélioration prévue dans le sourcing des usines de Renault en Espagne, l'industrie est en tout cas sur la bonne trajectoire afin d'atteindre les 100 MMDH à l'horizon 2020. Avec le lancement du Plan d'accélération industrielle 2014-2020, la feuille de route est en tout cas clairement tracée avec notamment la signature de cinq écosystèmes entre le ministère de l'Industrie, le ministère des Finances ainsi que l'AMICA.