

Automobile

Le défi de monter de nouvelles filières



• **Après le câblage, batteries...
Il va falloir développer le cuir,
l'électronique, l'aluminium**

• **Le difficile virage de la montée en compétences, de la valeur ajoutée...**

• **Le détail des grappes industrielles déjà opérationnelles**

DE tous les secteurs liés aux métiers mondiaux, l'automobile est de loin le plus avancé. Tous les indicateurs le prouvent. De nouvelles filières sont en train d'émerger: batteries, textile, coiffe de sièges, plasturgie, acier-métallurgie, aluminium... Le secteur de l'automobile a une place de choix dans le développement du tissu industriel marocain. En effet, des filières qui n'existaient

pas jusqu'alors sont en train de se développer et d'opérer une montée en compétences. Les filiales du secteur étaient spécialisées dans les faisceaux de câbles, qui constituent

Sourcing local

POUR Jacques Mauge, président de la Fédération française des Industries des Equipements pour Véhicules (FIEV), «il y a de nombreuses opportunités qui s'expriment dans le sourcing local des rangs 1 et 2 au Maroc. C'est dire le potentiel et les multiples gisements de marchés à prendre. Il faut juste favoriser le rapprochement en faisant jouer des partenariats et des joint-ventures avec des fournisseurs de rang mondial». C'est ce qui permettra d'ailleurs d'assurer la montée en puissance en termes de transfert de savoir-faire, de qualité de main d'œuvre, voire du business. Ceci étant dit, de véritables challenges persistent en termes de développement voire de perfectionnement de nouvelles filières. Il va falloir travailler sans relâche pour monter des écosystèmes dans les tubes en aluminium, l'électronique embarquée, l'ergonomie, les pièces de plasturgie, la maroquinerie-cuir... «C'est un virage qu'il va falloir négocier intelligemment. Notre capacité d'atteindre les 80% d'intégration locale à terme, avec autant de milliards qui vont rester au Maroc, dépendra de cette transition et de la montée en compétences des différentes filières», analyse un opérateur, qui plus est membre de la CGEM. □

Il y a 5 ans, le câblage était le seul écosystème qui fonctionnait à plein régime. Avant l'arrivée de Renault Tanger, 90% des mul-

encore l'essentiel de l'offre exportable.

Aujourd'hui, il va falloir capitaliser sur ces acquis, monter en compétences et développer davantage d'écosystèmes, pour fabriquer encore plus de batteries, opérer des reconversions notamment chez les textiliens... L'on estime à 20 voire 25 mètres carrés le textile à bord d'une voiture. Pareil pour l'emboutissage ou encore les opérateurs du cuir de manière à faire valoir la maroquinerie, notamment via les débouchés que recèlent les selleries cuir de l'automobile.

Le potentiel est énorme dans les technologies embarquées, la géo-localisation, les applications induites par l'Internet des objets... Cette montée en compétences du made in Maroc donne déjà ses premiers fruits avec le développement de cycles de production plus longs à l'instar du cycle de vie d'un véhicule voire de la série du modèle (en moyenne 15 ans). «La filière a pu décrocher un accord avec Ford pour porter ainsi le sourcing local à 700 millions d'euros d'équipements par an», confirme Hakim Abdelmoumen, président de l'Amica. A lui seul, le site de Renault Maroc table sur un sourcing local (à partir du Maroc) de 2 milliards d'euros, pour les besoins de ses usines européennes. «Nous sommes en négociations avancées pour l'approvisionnement de Seat et Volkswagen», annonce le patron de l'Amica. «L'automobile est l'un des rares secteurs qui offre l'avantage de solvabilité. C'est une industrie très capitalistique certes mais le facteur risque est vraiment marginal», résume Abdelmoumen. Selon le président des industriels du secteur automobile: «Certes l'activité n'est pas spéculative et les marges sont très serrées mais les carnets de commandes s'inscrivent dans la durée. Du long terme avec une perspective de 8 à 10 ans voire plus. Ce qui garantit de la visibilité et la création de valeur dans la durée». □

Modeste KOUAME

5 écosystèmes déjà!

■ Powertrain

L'écosystème «moteurs et transmission» est bâti autour de Denso, Bontaz, Linamar, MGI Coutier... A fin 2016, la filière réalisait 357 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 5.180 emplois. Ses engagements consistent à réaliser 500 millions d'euros de chiffre d'affaires en 2020, pour une valeur ajoutée (VA) locale de 76%.

■ Batteries

Le noyau de cet écosystème est composé d'Electra, filiale du groupe Ynna Holding. Il y a aussi Tecna, Assad Batteries, Alma Bat... A fin 2016, la filière affichait plus de 37 millions d'euros de chiffre d'affaires, 1.400 emplois et une valeur ajoutée locale de 85%. Les engagements à l'horizon 2020 sont de 150 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 90% de VA locale et 1.500 emplois.

■ Métal-emboutissage

Les ténors de la filière sont Renault, Viza, GMD groupe, Socafix... Au terme de 2016, l'écosystème générait 215 millions d'euros de chiffre d'affaires, 2.739 emplois et une VA locale de 41%. A l'ho-

rizon 2020, la filière table sur 500 millions d'euros de chiffre d'affaires, 5.000 emplois et une valeur ajoutée locale de 76%.

■ Intérieur véhicule et sièges

Le cœur de cet écosystème est composé de Faurecia, Trèves, Sigit, Promagheb, Polydesign... A fin 2016, l'écosystème réalisait plus de 655 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 17.676 emplois et une VA locale d'environ 40%. Pour 2020, les engagements de la filière tablent sur plus de 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires, pour 30.000 emplois et une valeur ajoutée locale de 65%.

■ Câblage

Les leaders de la filière sont Yazaki, Delphi, Leoni, Yura Corporation, Fujikura Automotive, Sumitomo... A fin 2016, la filière réalisait plus de 1,9 milliard d'euros de chiffre d'affaires pour 87.040 emplois et 48% de valeur ajoutée locale. A l'horizon 2020, les engagements de la filière consistent à réaliser 2,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires, pour une VA locale de 66% et pas moins de 70.000 emplois. □