

Automobile Les sous-traitants marocains montent en puissance

Dans un secteur en plein boom dominé par les entreprises étrangères, les capitaines d'industrie du pays amorcent une percée en s'appuyant sur les usines Renault et Peugeot.

PIERRE-OLIVIER ROUAUD

Lundi 2 juillet... celle qui sera la première voiture assemblée au Maroc par Peugeot a été mise en production sur les chaînes de son usine flambant neuve dans la zone franche de Kénitra. Un véhicule test de présérie. La production commerciale est prévue en mars 2019 avec un objectif initial de 100 000 unités par an. Ces Peugeot issues de la plate-forme dite CMP (Common Modular Platform) intégreront d'emblée plus de la moitié de pièces *made in Morocco*. Et dans ces voitures, comme dans celles assemblées dans l'usine géante de Tanger par Renault, les pièces *made by Moroccans* fabriquées par des entreprises à capitaux locaux gagnent peu à peu leur place.

Dolidol, Afrique Câbles, Maghreb Steel, Induver, Floquet Monopole (*lire ci-contre*), CFD, Sinfa, Tuyauto, GPC... Les groupes marocains sont

de plus en plus nombreux à prendre le pli de l'industrie automobile. Parmi eux, Afrique Câbles avec ses batteries électriques Electra a réussi un joli coup. Filiale du groupe Ynna Holding, la société est parvenue voilà un peu plus d'un an à se faire référencer comme sous-traitant de rang 1 (c'est-à-dire en relation directe avec le constructeur) chez Renault. Fabriquées à Casablanca, les batteries Electra sont embarquées à bord de certaines des Dacia assemblées à Tanger. Un marché qui doit atteindre à terme 200 000 unités par an.

À Casablanca, et en rang 2 (donc comme sous-traitant de sous-traitant) cette fois, c'est l'un des champions nationaux de la literie, Dolidol, filiale du groupe Palmeraie (famille Berrada Sounni), qui livre des mousses techniques pour l'insonorisation ou le calage aux usines marocaines des équipementiers français Trèves ou Gergonne. Poussant plus loin ce

tropisme automobile, Palm Indus, maison mère de Dolidol, vient de lancer à Casablanca une usine de coiffes de sièges en coentreprise avec l'espagnol Jobelsa, un investissement de 20 millions d'euros pour 800 emplois au démarrage et « dont la gestion est assurée par Dolidol », précise à *Jeune Afrique* Jalil Skali, directeur général de Palm Indus.

Objectif : 18 milliards d'euros d'exportations en 2025

Quant au sidérurgiste Maghreb Steel, en position financière plutôt délicate, il est parvenu, après de longs efforts, à faire entrer son acier plat en rang 1 l'an dernier chez Renault Tanger, pour des volumes restant pour l'instant modestes. Selon nos estimations, au moins une quinzaine d'entreprises à capitaux marocains travaillent en rang 1 ou 2 pour le secteur.

Dans nombre de pays ayant émergé sur la carte mondiale de →



Renault (ici, son usine de Tanger) devrait franchir la barre des 400 000 véhicules produits en 2018.

→ L'automobile, comme la Thaïlande ou la Turquie, la participation du business local au secteur est banale (en Thaïlande, 45 % des « Tier 1 » sont à capitaux locaux). Mais on reste loin du compte au Maroc (*lire encadré*). Cet envol a longtemps laissé de marbre les privés locaux et a reposé presque en totalité sur l'implantation d'entreprises étrangères comme Valeo, Faurecia, Sumitomo, Lear, Magnetti Marelli, Saint-Gobain... À cela, deux raisons au moins. La première est stratégique. Pour attirer les investisseurs, le royaume ne fixe aucune règle sur la détention du capital, une différence de taille avec l'Algérie qui impose 51 % au moins de capitaux algériens. « Le Maroc est une économie ouverte. Nous ne faisons aucune discrimination pour qui veut créer de l'activité et de l'emploi », martèle Moulay Hafid Elalamy, le ministre de l'Industrie, obsédé avant tout par la montée en capacité du secteur et visant 18 milliards d'euros d'exportations en 2025. De fait les entreprises, étrangères ou locales, ont les mêmes droits quant à l'installation en zone franche ou aux subventions plutôt généreuses (jusqu'à 10 %, voire 15 % des projets), notamment à travers le Fonds Hassan II ou encore le Fonds

de développement industriel créé par « MHE » en 2016.

La seconde raison tient à la frilosité des grands groupes familiaux chérifiens. « Voilà dix ans, ils se sont frotté les mains à l'annonce de l'arrivée de Renault à Tanger », nous murmure le patron casablancais d'une grosse entreprise de high-tech industrielle, « mais peu rompus aux impératifs du secteur, ils ont vite compris que la marche serait haute en termes de qualité et de coûts. Beaucoup ont laissé tomber. » D'autant que le démarrage de Renault Tanger a été plus long que prévu. Quant aux PME, « cela leur semblait inaccessible et, souvent, cela reste le cas », témoigne Aziz Benyahya, responsable du marché PME d'Attijariwafa Bank.



MOHAMMED LARAQUI, UN PIONNIER

DR
Le patron de Floquet Monopole a le vent en poupe. Implanté à Fès, il fournit Renault Tanger en disques de freins depuis 2016. Son groupe « 100 % marocain », créé par la reprise de la marque et des brevets à Dana en 1999, est à l'origine spécialisé dans les pistons et chemises livrés en Europe, mais monte en puissance en se diversifiant. Tablant sur 30 millions d'euros de chiffre d'affaires et 300 salariés l'an prochain, il vient d'investir 10 millions d'euros et livrera en novembre Renault Maroc en étriers, moyeux et tambours de freinage. En attendant des contrats Peugeot. Et l'arrivée en 2019 d'un nouveau métier, la fonderie d'aluminium pour des pièces de moteur comme les carters d'embrayage.

P.O.R.

beaucoup accompagnés en qualité au démarrage », relève en outre Jalil Skalli.

Pour sa part, l'Amica, la fédération de l'automobile, à travers son centre technique, le Cetiev, veut faire monter en gamme les PME marocaines. Sans oublier le financement : elle a conclu l'an dernier une convention avec Attijariwafa Bank qui a mis sur pied un « plan automotive » ciblant les PME. La Société générale, puis le Crédit du Maroc en mai ont emboîté le pas.

Mais tout cela prend du temps. Pour aller plus vite, certains ont fait le choix de joint-venture, curieusement peu développé. Le verrier Induver s'est ainsi associé avec AGC Europe, filiale belge du nippon Asahi pour lancer à Kénitra une usine de vitrage de 1,1 million de pièces par an. Celle-ci devrait travailler à partir de l'an prochain pour le site Peugeot voisin, au prix d'un investissement de 110 millions d'euros. Coup double pour Induver car, à la fin de 2017, la Banque européenne d'investissement a accordé au projet un prêt de 56 millions d'euros. **TA**

Le joint-venture, une solution gagnant-gagnant

De fait, rentrer dans l'automobile ne s'improvise pas. Mais le secteur pèse aujourd'hui d'un tel poids sur l'économie – un quart des exportations du pays – qu'il devient impossible de l'ignorer. D'autant que Hafid Elalamy, dans le cadre de sa politique contractuelle d'écosystèmes, incite fortement les constructeurs à doper leur *sourcing* local ; Renault s'est ainsi engagé à 65 % en 2023 et 1,5 milliard d'euros d'achats totaux. Pour sa part, PSA table sur 80 % de *sourcing* marocain à terme. Du coup, les plus velléitaires sont partis à l'assaut du secteur. « Ce marché offre de grosses opportunités, pointe Jalil Skali. Dans notre plan, à l'horizon 2023, nous visons 45 % de notre chiffre d'affaires industriel dans l'automobile. »

Mais rien n'est possible sans efforts. Pour séduire Renault, Afrique Câbles a dû dépenser en recherche et développement, investir 10 millions d'euros dans une usine spécialisée et convaincre le gouvernement marocain de monter une filière de recyclage du plomb. De même, Maghreb Steel n'est parvenu à obtenir sa certification automobile ISO en avril 2017 qu'après un long processus. « Trèves nous a

CE QUE PÈSE LE SECTEUR DANS LE ROYAUME

376 826 véhicules produits
en 2017 (+ 9 %)
dont **34 484** utilitaires

5,3 milliards d'euros
d'exportations en véhicules
et composants (+ 7,1 %), soit
le premier poste du pays

environ **100 000** emplois
sur plus de 150 sites industriels

1^{er} industrie du continent pour
les véhicules particuliers,
deuxième tous véhicules
confondus derrière l'Afrique
du Sud (589 951 unités)