

Automobile: En route pour 2020

- A 2 ans de l'échéance, les écosystèmes automobiles en avance sur le volet emploi
- 70 milliards de DH d'exportations en 2018
- L'intégration en profondeur, nouvelle piste pour doper la formule

PRÈS d'un dirham sur deux engrangés à l'export industriel est dû au secteur automobile. Premier poste avec 44,5% des exports industriels, soit un total de 70 milliards de DH, et la plus forte création d'emplois enregistrée (85.000 nouveaux emplois), l'industrie automobile progresse d'un pas ferme. Le secteur, autrefois limité au montage de véhicules, s'est même permis de doubler des secteurs jugés comme les piliers de l'économie marocaine que sont le tourisme et les phosphates. Une métamorphose qui s'est réalisée en moins d'une décennie et dont l'ingrédient magique a été le Plan d'accélération industriel (PAI), avec comme catalyseur la formule des écosystèmes.

Selon des chiffres issus du ministère du Commerce et de l'Industrie, le plan est très en avance par rapport à ses objectifs à l'horizon 2020, surtout en matière d'emploi. Ces derniers ont atteint les 97% du total projeté de 163.000 emplois. En ce qui concerne les exportations, elles sont à 70% avec 70 milliards de DH réalisés à l'export et un taux d'intégration locale de 50,5%, à 15 points de l'objectif final.

Quatre écosystèmes ont été lancés en 2014: câblage, intérieur véhicules & sièges, métal-emboutissage et batterie.

EN plus des infrastructures et de la formation des ressources humaines, le secteur automobile a profité de plusieurs sources d'appui dont les aides fiscales et les aides directes. Les aides fiscales sont très avantageuses. Parmi elles:

- L'exonération de l'impôt sur les sociétés pendant les 5 premières années, suivie de 20 ans taxés à 8,75% puis à 17,5% au-delà.
- L'exonération de la taxe professionnelle pendant 15 ans.
- L'exonération de l'impôt sur les

Objectifs et réalisations



- ◆ **Emplois**
Objectif: 163.000, taux de réalisation: 97%
- ◆ **Taux d'intégration locale**
Objectif: 65%, taux de réalisation: 70%
- ◆ **Capacité de production**
Objectif: Un million d'unités, taux réalisation: 70%
- ◆ **Exportations**
Objectif: 100 milliards de DH, réalisations: 65%

Source : Ministère de l'Industrie et du Commerce

A deux ans de l'échéance, le secteur automobile semble en avance sur ses objectifs en matière d'emploi et en bonne voie pour la capacité de production et le taux d'intégration (Ph. Adam)

Pour le câblage, le Maroc arrivait avec une longueur d'avance avec les grands du domaine, Delphi, Yazaki et Sumitomo déjà bien installés, suivis par d'autres comme Lear par exemple, la mise en place de l'écosystème a permis de booster leur développement. En termes d'emploi, le secteur est en avance sur son objectif fixé avec 82.000 postes de travail créés, soit 17% de plus que le score prévu pour 2020, le chiffre d'affaires plafonne pour sa part à 2 milliards d'euros, soit un peu plus de 22 milliards de DH ou 80% de l'objectif. C'est le cas aussi pour les batteries qui ont atteint les 1.500 emplois prévus, mais ont encore un bout de chemin à faire en termes de chiffre d'affaires avec 60% des objectifs 2020, un schéma qui se répète pour le métal-emboutissage et pour l'intérieur véhicule.

La raison n'est autre que l'intégration en profondeur qui reste encore à travail-

ler. Il s'agit de réfléchir à intégrer, selon l'Amica, les intrants de base pour chacune des industries qui serviront à développer la filière. Pour le cas du câblage, le Maroc avait réussi à attirer de grands noms du secteur comme Coficab en 2001 et tout récemment Acome, mais il reste à intégrer la filière du cuivre, qui est en grande partie importé, et qui permettrait à l'écosystème d'augmenter son chiffre d'affaires et sa valeur ajoutée.

A ces précurseurs se sont ajoutés les écosystèmes Powertrain en 2016 et, tout récemment, ingénierie, extérieur véhicule et pièces de rechange. Ce dernier constitue l'un des plus prometteurs. En Europe, il représente un marché de 200 milliards d'euros par an, un énorme gâteau auquel l'industrie automobile marocaine pourra prétendre. Pour l'Amica, il est question de travailler avec les importateurs actuels de pièces de rechange pour les accompa-

gner afin de devenir eux-mêmes producteurs, arroser le marché local et profiter des opportunités à l'export. L'écosystème profitera des mêmes ingrédients que ceux ayant fait le succès des autres et qui est, à la base, une symbiose entre opérateurs du secteur, associations professionnelles et administration, que chapeaute le ministère du Commerce et de l'Industrie.

A ces écosystèmes sectoriels, il faut ajouter ceux dits «constructeurs». C'est le cas de Renault qui a pour objectif d'atteindre les 2 milliards d'euros en achats de pièces au Maroc et qui est, selon le ministère, à mi-chemin pour atteindre cet objectif. PSA affiche, pour sa part, un objectif plus modeste avec un milliard d'euros à l'export, mais se démarque avec un taux d'intégration locale de 60% dès le démarrage de l'exploitation qui est imminent. □

Ali ABJIU

Une fiscalité adaptée

dividendes pour les associés non résidents au prorata du chiffre d'affaires à l'export.

- L'exonération des droits d'enregistrement sur les constitutions, les augmentations de capital, mais également sur les terrains acquis pour y édifier leurs installations.

Ces exonérations s'appliquent désormais aux opérations effectuées entre les sociétés établies dans deux zones franches différentes ainsi qu'aux opérations en direction des sociétés établies

hors zones franches à condition qu'elles soient faites sous régime suspensif en douane, comme le précise Abdelaziz Arji, président de la Commission juridique, fiscale et sociale de la Cfcim. Même les sociétés établies en dehors des zones franches peuvent bénéficier de ces exonérations en tant qu'exportateurs pour les opérations effectuées avec les zones franches.

Les sociétés pionnières opérant dans chaque écosystème peuvent bénéficier d'une prime à l'investissement. Celle-

ci est égale à 30% de l'investissement matériel et immatériel, plafonnée à 30 millions de DH.

En fonction de la nature de l'écosystème, il sera exigé des investisseurs des conditions d'emploi et de transfert de savoir-faire et de technologie, rappelle Arji. Outre la subvention à l'investissement, les opérateurs peuvent prétendre à des aides à la formation pilotées par l'Anapec. Ces subventions sont octroyées en fonction des employés formés et selon leur grade. □

Une industrie qui bat les records en Afrique

• Le Maroc supplante l'Afrique du Sud en misant son va-tout sur le secteur

• Une croissance ininterrompue avec une moyenne de 10% par an

IL a fallu un peu moins de 10 ans au Maroc pour grimper sur le podium des pays constructeurs de voitures. Actuellement, le secteur automobile marocain occupe la première place en Afrique, devançant l'Afrique du Sud. Le Maroc a produit, en 2018, 402.000 véhicules répartis entre les usines de la Somaca, à Casablanca, et de Tanger, toutes deux appartenant au constructeur Renault. Les chiffres connaissent une tendance haussière depuis 2012, date du lancement de l'usine Renault à Tanger. A l'époque, la production n'avait pas dépassé les 50.000 unités, mais elle avait auguré les prémices d'une véritable industrie automobile.



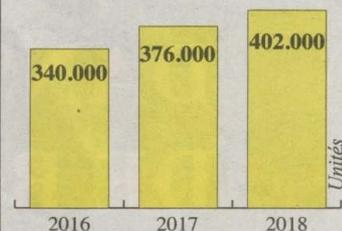
Les écosystèmes, une recette qui a fait ses preuves et qui sera déclinée pour la filière des pièces détachées, un filon qui pèse 200 milliards d'euros en Europe (Ph. Adam)

En parallèle, le chiffre d'affaires à l'export du secteur automobile connaît lui aussi une course vers la croissance. L'export a été multiplié par trois en moins de six ans pour atteindre en 2018 les 65,5 milliards de DH, un chiffre porté à 70 milliards en corrigeant les exportations auparavant affectées à d'autres secteurs. D'ici 2022, il est prévu de dépasser la barre des 100 milliards, avec probablement le double à l'horizon 2025.

La montée rapide du chiffre d'affaires est due aux exports de véhicules en croissance sans interruption. Des chiffres auxquels se joindront, dès cette année, les performances de PSA qui apporteront une capacité supplémentaire de 200.000 véhicules, ainsi que la future installation de BYD dont le retour sur la scène a été annoncé dernièrement. Cette effervescence est également due à la mise en place de filières de sous-traitance de divers fabricants automobiles travaillant en Europe dont l'un des plus en vue est le constructeur Ford. Ce dernier a annoncé l'année dernière son intention d'augmenter le volume de ses achats en installant une centrale au Maroc afin d'assurer le suivi des équipementiers travaillant pour son compte. C'est le cas aussi d'autres équipementiers de rang 1 qui ont choisi d'installer au Maroc une partie de leur fabrication comme Valeo, qui a même signé la mise en place d'un écosystème avec l'Etat.

Le groupe pourra, de la sorte, fournir les chaînes de Renault et de PSA, ainsi que celles de divers constructeurs en Europe du Sud. Le même schéma avait été mis en place par d'autres équipementiers de taille moindre qui pouvaient compter sur l'augmentation du volume de production qu'offre cette perspective et sur ses effets

En avant toute!



Source: MCI

Le secteur automobile continue sur sa lancée avec une croissance ininterrompue, la production connaît une tendance moyenne de plus de 10% par an. Pour l'instant, seul Renault participe à la production à travers ses usines de Casablanca, Somaca, et de Tanger. Cette année, il est prévu que PSA se joigne au club avec, à moyen terme, l'entrée en lice de BYD

sur la compétitivité, importante dans un secteur en permanente recherche de réduction des coûts. □

Ali ABJOU

Renault: 12% de la production mondiale sort de Tanger

EN moins de cinq ans, l'usine tangéroise de Renault, spécialisée dans la fabrication de véhicules de marque Dacia, a réussi à se hisser dans le top 20 des usines du constructeur au Losange. L'usine, qui vient de fêter sa millionième voiture produite en juillet dernier, assure près de 12% de la production totale du groupe Renault. En d'autres termes, un véhicule sur huit vendus par Renault sort de l'une des trois chaînes dont dispose l'usine de Tanger. Selon le management de l'usine, le défi actuel est celui de la qualité. Même si l'usine se place au niveau des standards du groupe, l'objectif est de la placer au top trois des meilleures usines de Renault au monde. □

3e constructeur: La piste BYD se concrétise

LE 3e constructeur pourrait arriver plus vite que prévu. L'implantation de BYD, le spécialiste chinois de voitures électriques, s'accélère. C'est ce qu'avait annoncé Moulay Hafid Elalamy, ministre du Commerce et de l'Industrie, lors de la 6e édition des Automotive Meeting Days à Tanger. BYD avait signé un protocole d'accord en décembre 2017 pour l'implantation d'une unité de 50 hectares dont 30 hectares couverts avec à la clé la création de 2.500

emplois directs. Le projet prévoyait à terme l'installation, en plus d'une usine de véhicules, d'une deuxième dédiée aux batteries et une troisième d'autobus et de camions électriques.

Le projet a depuis été maintenu en stand-by, le temps qu'aboutissent les discussions entre le groupe chinois et les autorités marocaines. Il est probable que les premiers coups de pioche de la première usine, prévue à Tanger, aient lieu cette année. □