



Automobile. Le Maroc, un champion continental

Autour de Renault et de PSA, des écosystèmes ont vu le jour et ne cessent de se renforcer. Le royaume parie sur 200 MMDH d'exportation dans 6 ans et un taux d'intégration local dépassant les 80%.

Mostafa Bentak

Avec la récente inauguration royale de l'usine PSA à Kénitra, le secteur de l'automobile confirme sa position de leader de l'industrie marocaine. Sept ans après l'ouverture de l'usine Renault-Nissan à Tanger, la vocation du royaume comme hub de l'industrie automobile est incontestable. Et le Plan d'accélération industrielle lui a donné de la substance et un vrai ancrage en insistant sur le taux d'intégration locale qui a été négocié à 60% pour PSA dès son démarrage. En d'autres termes, 60% des composants de chaque véhicule PSA sont acquis ou fabriqués au Maroc. Ce taux pourrait à l'avenir être porté à 85%, comme l'a récemment expliqué le ministre de l'Industrie, Moulay Hafid Elalamy. C'est le taux d'intégration maximum mondialement reconnu. La capacité actuelle de PSA est de 100.000 véhicules et moteurs par an, qui peut être facilement doublée dès 2020 avec un achat,

à terme, de 1 milliard d'euros de pièces au Maroc. Pour PSA, le Maroc est stratégique dans la mesure où, après le marché chinois qui lui a permis de renflouer ses caisses, l'Afrique et le Moyen-Orient représentent un troisième pilier pour le vrai décollage du constructeur. Dans ce sens, le groupe a ouvert en 2016 au Maroc son premier Openlab en Afrique et au Moyen-Orient.



Sept ans après l'ouverture de l'usine Renault-Nissan à Tanger, la vocation du royaume comme hub de l'industrie automobile est incontestable.

La formation, un atout majeur

Cette confiance placée en le Maroc comme hub de l'industrie automobile est confortée par une offre de formation adaptée. En effet, l'OFPPPT a dédié quatre centres de formation aux métiers de l'automobile, deux à Casablanca, un à Tanger et un autre à Kénitra. Cela équivaut à une capacité de 30.000 places pédagogiques couvrant une vingtaine de filières. Ces établissements sont gérés de manière collégiale entre l'office et les professionnels pour mieux cerner les besoins et adapter l'offre de formation en conséquence. En effet, si l'on tient compte des engagements des professionnels dans le cadre des écosystèmes, le besoin en profils affûtés est omniprésent. L'écosystème câblage par exemple, le plus ancien, revendique 70.000 emplois avec un chiffre d'affaires de 27 MMDH et 66% de taux d'intégration. L'écosystème power train emploie quant à lui plus de 10.000 personnes.

Cette structure R&D se penche sur trois sujets d'avenir à savoir la voiture électrique, le management de la supply chain et les énergies renouvelables. En d'autres termes, le Maroc figure déjà sur le tableau de bord des projets high-tech du groupe. Quant à Renault Maroc, c'est la consécration avec une production dépassant les 402.000 véhicules sortis des deux usines de Tanger et de Casablanca. La part de marché au Maroc de ses deux marques Renault et Dacia a atteint 42,5% en 2018, confirmant ainsi sa position de leader. Une performance qualifiée d'exceptionnelle par les responsables du groupe. C'est ce genre de performances qui font aujourd'hui du secteur de l'automobile le premier secteur exportateur avec 65 MMDH en 2018, pour atteindre les 200 MMDH en 2025. Aujourd'hui, plus de 200 équipementiers gravitent autour de la galaxie Renault et PSA. Leurs écosystèmes, qui sont au nombre de 7, font partie des plus réussis et des plus dynamiques. En termes d'emploi, le secteur est tout simplement un exemple. PSA a dépassé le nombre de recrutement initial en recensant aujourd'hui 1.800 ingénieurs et techniciens, nombre qui passera à 2.500 avec le démarrage de la nouvelle unité. En matière d'approvisionnement en pièces produites localement, PSA s'est avéré être un bon élève puisque son sourcing local a déjà atteint 700 millions d'euros. Le secteur de l'automobile a fait preuve d'une grande capacité d'évolution en termes d'emploi. Entre 2014 et 2018, les emplois engagés et opérationnels dans le secteur se sont chiffrés à près de 116.611 postes, soit la plus forte performance parmi tous les secteurs industriels. Ce sont autant de facteurs qui participent à l'essor d'une industrie automobile qui n'a pas encore dit son dernier mot. Une fois que le marché sera mûr et réceptif à la voiture électrique, un nouvel horizon s'ouvrira alors avec des investissements colossaux et un impact sur la création d'emplois pérennes, à plus forte raison que les métiers de l'automobile se multiplient et se complexifient. En 2017, on a assisté à l'entrée en jeu au Maroc de métiers nouveaux comme la cataphorèse, technique de dépôt par électrophorèse de peinture industrielle, de l'outillage et du système de canalisation en plus de l'injection plastique automobile. Il y a deux ans aussi, des projets pionniers portant sur la fabrication des systèmes de conditionnement d'air, le traitement de surface ou encore l'électronique embarquée ont vu le jour. Plus de métiers veut dire plus d'intégration locale et, partant, une meilleure visibilité pour les investisseurs potentiels et constructeurs automobile. ●