

Le cercle vertueux qui booste le secteur

- ◆ Le foisonnement des écosystèmes a renforcé l'attractivité du pays dans le secteur automobile.
- ◆ La branche, pourvoyeuse de plus de 180.000 emplois, est le premier poste à l'export avec plus de 56,4 Mds de DH à fin septembre 2019.

Par M. Diaio
m.diaio@fnh.ma

Le pays en quête d'un nouveau modèle de développement a d'énormes défis à relever en termes de diversification des secteurs productifs et de développement humain.

Toujours est-il que certaines stratégies sectorielles mises en place afin d'accélérer l'émergence du Royaume s'avèrent être payantes.

L'un des exemples les plus illustratifs est celui du développement des écosystèmes du secteur automobile, premier poste à l'export avec plus de 56,4 Mds de DH à fin septembre 2019. Cette branche du secteur secondaire est pourvoyeuse de près 180.000 emplois. L'objectif des 100 Mds de DH à l'export en 2020 est sur la bonne voie.

Les écosystèmes concernent, entre autres, le câblage, le métal et l'emboutissage, les batteries, l'intérieur des voitures et sièges. Les constructeurs PSA et Renault disposent de leurs propres écosystèmes. Faudrait-il rappeler que le chemin parcouru a été long. Lors de la naissance des écosystèmes avec l'implémentation de Renault à Tanger, le constructeur français a démarré avec une capacité de production de moins de 100.000 unités par an. Aujourd'hui, les capacités de production cumulées de véhicules tendent vers 700.000 unités par an. Ce qui change foncièrement la donne en termes d'attractivité, que ce soit pour les équipementiers ou les constructeurs.

Qui de mieux pour se livrer à



L'atteinte de la taille critique de 700.000 unités par an avec l'arrivée de PSA ouvre la possibilité de bâtir une industrie locale spécialisée dans la construction de pièces capitalis-tiques.

mesurer l'impact des écosystèmes sur le secteur si ce n'est les industriels à la tête des entreprises de la branche.

Regroupement autour d'objectifs communs

A la question de savoir quel a été l'apport concret des écosystèmes pour le décollage de l'industrie automobile au Maroc, Tajeddine Bennis, Directeur général de Snop au Maroc, spécialisée dans l'outillage de presse pour le secteur automobile rétorque : «*Le premier point fondamental des écosystèmes a été le regroupement des acteurs et des métiers dans l'optique d'éclairer les pouvoirs publics sur les besoins et les problématiques spécifiques du secteur et des différentes branches, entre autres en termes de formation*

et de besoins de sous-traitance». En clair, l'élaboration des écosystèmes dans le cadre du Plan d'accélération industrielle (PAI) porté par la tutelle a permis aux acteurs issus d'une même filière, au-delà des velléités concurrentielles, de mener de façon collective la réflexion sur les éléments susceptibles d'améliorer leur compétitivité.

Des résultats concrets

Les acteurs de l'emboutissage, consistant en la réalisation de composants de carrosserie à partir de bobines d'acier, avaient comme problématique majeure au Maroc le prix élevé de la matière première importée, en l'occurrence l'acier. Ce qui constitue une source de perte de compétitivité car la matière première représente

entre 50 et 60% du prix de revient de la production. D'où l'enjeu pour les professionnels de trouver les mécanismes permettant de s'approvisionner au Maroc afin de réduire les coûts inhérents à l'achat de l'acier importé.

Un travail a été fait par les acteurs et Maghreb Steel afin de procéder à la validation technique de l'acier fabriqué par l'entreprise marocaine. L'analyse effectuée a montré que les besoins regroupés de la filière oscillent entre 500.000 et 600.000 tonnes par an. Ce qui constitue une aubaine de diversification de la clientèle pour Maghreb Steel. Grâce au regroupement des acteurs dans le cadre des écosystèmes portés par la tutelle, l'outillage utilisé dans le secteur de l'emboutissage impor-

Renault, qui produit autour de 400.000 unités par an, est dans une trajectoire de porter ce chiffre à 500.000.

té auparavant est produit au Maroc.

A cela s'ajoute la création de la nouvelle filière du traitement de surface pour certaines pièces automobiles à l'échelle nationale. Résultat des courses, aujourd'hui, le Maroc abrite deux grands leaders mondiaux de l'emboutissage (Gestamp et Proma).