

Le secteur a affiché une dynamique avérée ces dernières années

De nouveaux gisements de croissance offerts à l'industrie automobile marocaine

Elle représente 26% des exportations nationales et génère 27% des emplois industriels, l'industrie automobile a réussi à s'ériger en peu de temps en tant que pôle d'activité performant dans le paysage économique marocain. La stratégie industrielle a boosté la productivité de ce secteur et a fait du Maroc une destination automobile à la fois intégrée et compétitive. Les indicateurs du secteur témoignent de cette dynamique qui reste, malgré la performance atteinte, à consolider. C'est dans cette optique que la Direction des études et prévisions financières (DEPF) a consacré toute une publication à l'examen du bilan et des perspectives de l'industrie automobile marocaine. Une analyse qui intervient à point nommé, dans la mesure où la stratégie dédiée au secteur automobile arrive à échéance. «Il s'avère important de mettre en relief les atouts à consolider et les insuffisances à combler pour permettre à l'industrie marocaine de saisir les opportunités qui accompagnent la nouvelle carte de l'industrie automobile qui se dessine et d'anticiper au mieux les risques afférents», peut-on relever de la DEPF. Ce diagnostic a pour finalité de déterminer les pistes à exploiter pour renforcer le positionnement du Maroc dans l'industrie automobile internationale et d'accélérer son processus d'industrialisation. Comment a évolué l'industrie automobile marocaine ? Quels sont ses gisements de croissance ? Et quelles seraient ses chances de développement ? Décryptage

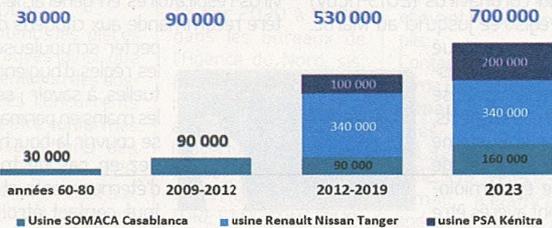
Kawtar Tali
ktali@aujourd'hui.ma



Un record de production à fin 2018

Alors qu'elle se situait autour de 59.447 unités en 2011, la production automobile a connu un pic considérable ces huit dernières années. Un record a été battu dans ce sens, soit 402.085 véhicules produits au niveau national à fin 2018. Ainsi, le rythme de croissance de la production nationale s'est établi en moyenne à 31 % sur la période 2011-2018. Une évolution rapide, comparé au rythme adopté dans certains pays, en l'occurrence la Hongrie (11 %), la Roumanie (5 %), l'Afrique du Sud (2 %), la Slovaquie (8 %), l'Indonésie (7 %), la République tchèque (2 %) et la Turquie (4 %).

Capacité de production automobile annuelle par période (en unités)



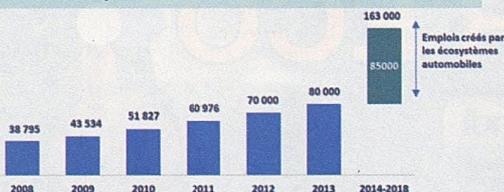
Source : Données du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique



Plus de 80.000 postes créés en 4 ans

L'écosystème automobile est l'un des principaux pourvoyeurs d'emploi au Maroc. Le secteur a contribué à la création de 85.000 postes sur la période allant de 2014 à 2018. En quatre ans seulement, l'automobile a cumulé 27% des créations d'emploi industriel au Maroc. Ainsi l'emploi total dans le secteur a été porté à 163.000 d'emplois qualifiés et hautement qualifiés.

Emplois de l'automobile 2008-2018

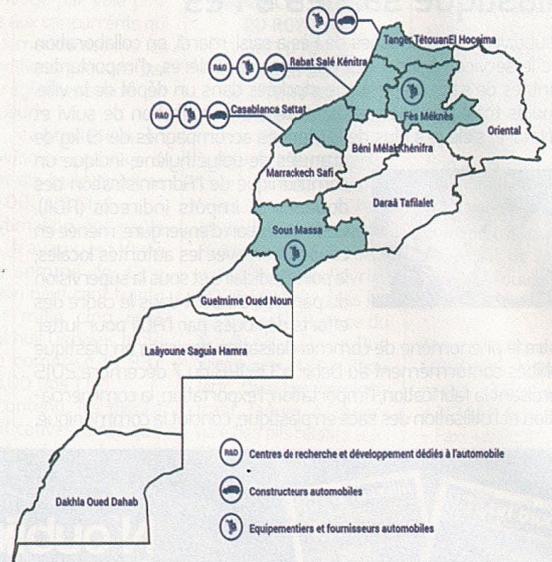


Source : Fédérations professionnelles de l'Industrie, Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique



Des équipementiers sur l'ensemble du territoire

Répartition géographique des équipements de rangs 1 et 2 par écosystème



«Tanger, Kénitra et Casablanca» est sans conteste l'axe principal de l'industrie automobile nationale. Ces trois villes abritent les principales zones industrielles du secteur. Cependant, d'autres villes ont commencé à attirer des équipementiers. Citons dans ce sens Rabat où Faurecia opère. Inotecha a choisi Agadir au moment où Yazaki a opté pour Meknès, Batifer pour Mohammedia, Mecalp pour El Jadida et Folquet Monopole pour Fès.



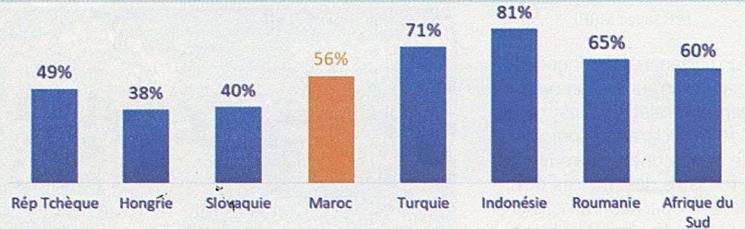
Sous-traitance : Le Maroc à mi-chemin

Grâce aux efforts engagés ces dernières années, l'industrie automobile marocaine a pu se frayer une place importante sur l'échiquier international. «*Le Royaume se trouve aujourd'hui à mi-chemin des pays réputés pour leurs plates-formes de sous-traitance automobile*», observe la DEPF suite à un benchmark. La valeur ajoutée locale contenue dans les exportations automobiles est actuellement de 56%, plaçant ainsi le Royaume juste après la République tchèque (49%), la Slovaquie (40%) et la Hongrie (38%). La DEPF rappelle dans ce sens l'engagement des pouvoirs publics à rehausser le taux d'inté-

gration locale, à travers la négociation d'un seuil minimum de 65% du contenu local pour l'opérateur Renault (se situant à 50% actuellement) et un seuil minimum de démarrage de 60% pour le Groupe PSA. Et de souligner que le montant total

du sourcing local signé, aujourd'hui, entre les deux constructeurs automobiles et les fournisseurs automobiles au Maroc est estimé à 3 milliards d'euros, dont 2 milliards signés avec le Groupe Renault et 1 milliard avec le Groupe PSA.

Part de la valeur ajoutée locale contenue dans les exportations automobiles en moyenne sur la période 2012-2016



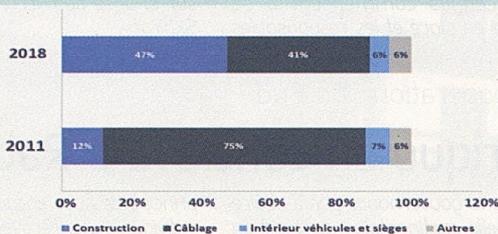
Source : Données sur les échanges en valeur ajoutée de l'OCDE



Plus de 72,3 MMDH générés à l'export

L'essentiel de la production automobile marocaine est composé de voitures de tourisme. En effet, 90% de la production est expédiée à l'international. Le marché européen capte 80% de cette production. Avec une part de 31%, la France arrive en tête des pays partenaires, suivie de l'Espagne (11%), l'Allemagne (9%) et l'Italie (9%). La production automobile marocaine est également exportée en Turquie (8%) et les pays arabes (5%). En recettes, les exportations automobiles ont généré 72,3 milliards de dirhams en 2018 contre 42,7 milliards de dirhams en 2014, ce qui représente une progression annuelle moyenne de 14%. Il est à noter que la structure des exportations automobiles a connu un grand changement. On observe une montée de l'activité assemblage, notamment avec l'implantation de l'usine Renault à Tanger. Se référant aux données formulées par la DEPF, les exportations automobiles portaient à hauteur de 75% sur la production de câblages et ce jusqu'à 2011. Et grâce à l'usine Renault, l'activité de l'assemblage a vu ses parts se redresser allant de 12% en 2011 à 47% en 2018. «*Ce changement de structure observé au niveau des exportations a conforté positivement le taux de couverture des échanges de biens automobiles qui a atteint 72% en 2018, contre 16% en 2011*», peut-on lire dans le document de la DEPF. Et de poursuivre que «*cette forte amélioration s'explique par un taux de couverture d'environ 100% pour les biens de construction automobile au lieu de 16% en 2011*».

Evolution de la structure des exportations automobiles 2011-2018 (en %)

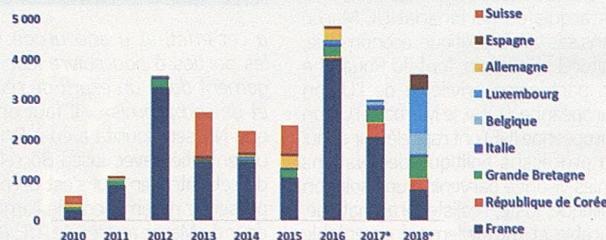


Source : Données de l'Office des Changes



Des IDE automobiles en constante progression

Evolution des IDE de l'industrie automobile au Maroc par principaux pays de provenance 2007-2018 (en millions de dirhams)



* Chiffres provisoires
Source : Données de l'Office des Changes

Le Royaume se positionne en effet au premier rang des producteurs de voitures de tourisme en Afrique et à la 24ème place au niveau mondial. Ce positionnement traduit l'engouement porté par le Royaume sur ce segment industriel.

En témoigne l'arrivée d'importants opérateurs étrangers sur le territoire national. Une présence qui, selon la DEPF, a suscité l'intérêt de plusieurs investisseurs de choisir le Royaume comme destination de leurs investissements. L'investissement direct étranger du secteur est évalué à 25,21 milliards de dirhams à fin 2018. De même, la part des IDE automobiles dans l'industrie nationale s'est élevée à 72% en 2018 contre 14% huit ans auparavant.

Rappelons que l'Europe reste la première source de ces IDE avec en tête la France (69%), la Suisse (12%) et l'Allemagne (4%). De même, de nouveaux gisements d'IDE automobiles ont percé, notamment en provenance de l'Asie (13%), le Mena (2%) et l'Amérique du Nord (1%).



Ce que gagnerait l'industrie automobile nationale...

Les nouvelles tendances mondiales représentent d'importantes opportunités de croissance pour l'industrie automobile marocaine. En effet, de nouveaux gisements s'offrent pour cette branche industrielle qui recèle un potentiel technologique important. De ce fait, le Maroc devrait tirer profit d'une panoplie d'atouts, notamment la délocalisation de la production. «*Le Maroc a atteint une taille critique importante qui lui permet d'être en meilleure posture pour tirer profit de la dynamique des mouvements de la délocalisation qui s'opèrent à l'échelle mondiale. De nouveaux investissements pourraient hisser l'industrie automobile nationale vers de nouveaux créneaux et apporter de nouvelles technologies et savoir-faire automobiles*», commente la DEPF.

La recherche et développement (R&D) est également un facteur déterminant pour consolider l'apport de l'industrie automobile à l'économie nationale. Le Maroc devrait ainsi anticiper les changements pour attirer des IDE en R&D. L'ambition étant de faire de Casablanca un hub régional en R&D et innovation. «*Le Maroc gagnerait à mettre à profit ses plates-formes déjà existantes dédiées à l'innovation et à la R&D afin d'attirer d'autres équipementiers internationaux tels que Volkswagen, Toyota, General Motors, Ford et Daimler qui occupent les premiers rangs au top 20 des investisseurs automobiles en R&D*», relève-t-on de la DEPF. Les mutations de la demande extérieure devraient également jouer en faveur de l'industrie automobile nationale. Le Maroc devrait ainsi changer de paradigme et mettre en place de nouveaux paramètres qui caractériseraient la demande automobile. La priorité étant de s'engager dans les métiers automobiles futurs ainsi que d'anticiper la formation des talents à travers la formation des profils high tech ainsi que la création des passerelles entre le monde académique et professionnel