

Industrie automobile. Le Maroc peut encore aller plus loin !

Le royaume ne capte que 0,7% de la production automobile délocalisée à travers le monde, contre 2,6% pour la Turquie. Sa marge de manœuvre demeure pourtant énorme. Voici les leviers de croissance que propose la DEPF.

Aziz Diouf

a.diouf@leseco.ma

L'industrie automobile marocaine peut encore aller loin, beaucoup plus loin que ce qu'elle a déjà brillamment réussi! C'est-à-dire de parvenir à fin 2018 à produire 402 085 unités et à s'ériger au rang de premier exportateur du royaume devant l'OCP - pendant cinq années consécutives - avec un chiffre d'affaires de 72,3 milliards de DH, suite notamment à l'installation des groupes Renault et PSA respectivement sur les sites de Tanger Melloussa et de l'Atlantic Free Zone de Kénitra. C'est le message que vient de délivrer la Direction des études et des prévisions financières (DEPF) du ministère de l'Économie, des finances et de la réforme de l'administration.

Plusieurs atouts à exploiter

A travers une étude intitulée «l'industrie automobile au Maroc: vers de nouveaux gisements de croissance», la DEPF avance, en effet, que, malgré les difficultés conjoncturelles et structurelles que traverse le secteur au niveau mondial, l'industrie automobile marocaine a la possibilité de saisir des opportunités de croissance sur le marché de la délocalisation automobile où il ne capte actuellement que 0,7%, contre 0,9% pour l'Afrique du Sud et 2,6% pour la Turquie. Pour commencer, la DEPF a annoncé que juste en misant sur ses acquis, le royaume peut déjà aller plus loin. A ce titre, elle a notamment rappelé que le pays compte à son actif deux grands constructeurs automobiles d'une capacité totale de 700.000 unités, en plus de la signature d'un protocole d'entente avec BYD, et il a atteint une taille critique importante qui lui permet d'être en meilleure posture pour tirer profit de la dynamique des mouvements de délocalisation qui s'opèrent à l'échelle mondiale. Que sa situation géographique

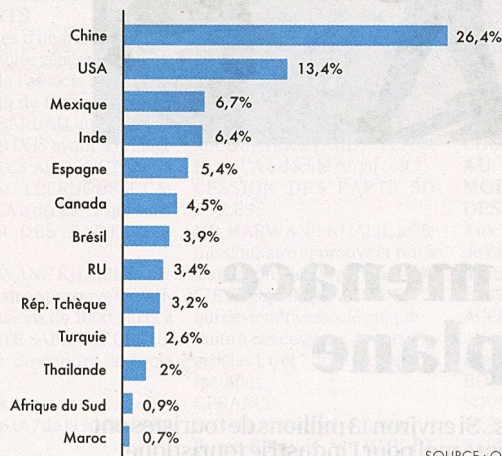
à proximité de l'Europe et son expérience avec les groupes Renault et PSA et leurs fournisseurs lui confèrent un avantage important pour nouer des partenariats stratégiques et élargir son réseau de fournisseurs automobiles locaux et internationaux. Le cas de la marque Dacia qui est fabriquée au Maroc et vendue en Europe occidentale reflète le niveau de qualité et de technicité élevé de ses ressources humaines et techniques, est-il expliqué.

S'attaquer au créneau des PECO

L'industrie automobile nationale gagnerait à dupliquer cette réussite en renforçant davantage son dispositif compétitif pour être en mesure de concurrencer l'offre des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO), et parvenir, ainsi, à capter les nouveaux constructeurs qui délocalisent une partie de leur production vers les PECO, avec comme objectif cible de répondre à la demande des marchés européens. Autre atout, son statut de clé d'entrée sur le marché africain

qui présenterait la deuxième grande croissance des ventes automobiles mondiales (4,3%) d'ici 2022. Selon la DEPF, plusieurs constructeurs automobiles sont déjà présents dans certains pays africains, bien que leurs usines installées soient de tailles très réduites (allant de 500 à 5000 unités), et manifestent un intérêt d'extension sur d'autres pays du continent. Ce sont notamment les cas de BMW qui est présent en Afrique du Sud et qui souhaite s'étendre sur l'Afrique Subsaharienne; de Nissan qui est présent

Délocalisation de la production automobile dans le monde (en %)



SOURCE : OICA

en Afrique du sud, au Nigeria, au Ghana et en Egypte et qui souhaite s'installer en Tunisie, au Kenya et en Algérie; de Toyota qui est présent en Egypte et en Afrique du Sud et qui cherche à s'implanter au Nigeria et en Afrique du Nord.

Renforcer le partenariat commercial avec les pays africains

A ce niveau, pour que le Maroc puisse attirer ce type de constructeurs automobiles, il a besoin de renforcer son partenariat commercial avec les pays africains à fort potentiel de ventes automobiles, en participant au développement d'une infrastructure industrielle, logistique et technologique avec eux. Le Maroc pourrait également jouer le rôle d'impulseur dans la région en donnant aux constructeurs automobiles l'accès à un marché africain de taille attractive, est-il expliqué. D'ailleurs, cette ambition a été expressément manifestée par le constructeur PSA, qui veut faire de son usine au Maroc une plateforme industrielle régionale qui alimentera d'autres unités de montage dans d'autres pays africains. Le Maroc peut également, grâce à son infrastructure industrielle, servir de plateforme de production automobile aux constructeurs qui adoptent des stratégies de délocalisation multinationales, et qui sont prêts à concevoir des modèles de voitures spécifiques aux conditions et niveau de vie du marché africain, à l'instar de la Kwid et des modèles Suzuki en Inde.

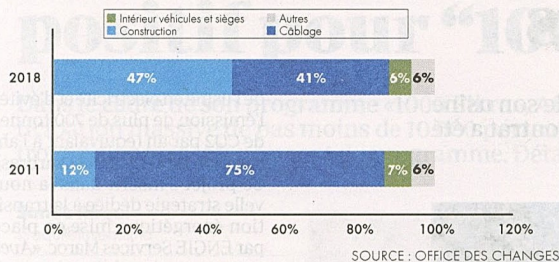
Attirer des IDE en R&D

Pour aller encore beaucoup plus loin, la DEPF a ensuite proposé de travailler à la mise en place de trois autres leviers de croissance. D'abord, elle suggère de miser davantage sur les investissements en R&D et de faire de Casablanca un hub régional en R&D automobile. Sachant que l'avenir appartient aux entreprises qui innovent et qui sont capables d'anticiper les changements et de créer la demande, la DEPF déclare que l'un des objectifs prioritaires du Maroc serait d'attirer des IDE en recherche et développement et en innovation à même d'accompagner la transforma-

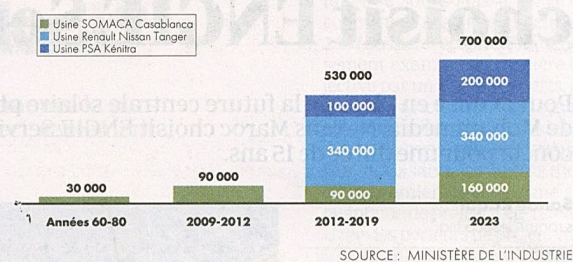


La DEPF suggère de miser davantage sur les investissements en R&D et de faire de Casablanca un hub régional en R&D automobile.

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



Capacité de production automobile annuelle par période (en unité)



tion technologique de l'industrie automobile marocaine, dont notamment la digitalisation des véhicules et l'usage de l'impression 3D pour produire des pièces et des composants complexes. Le Maroc gagnerait à mettre à profit ses plateformes déjà existantes dédiées à l'innovation et à la R&D afin d'attirer d'autres équipementiers internationaux qui sont plus avancés en termes d'investissements en R&D, tels que Volkswagen, Toyota, General Motors, Ford et Daimler qui occupent les premiers rangs au top 20 des investisseurs automobiles en R&D (Union Européenne 2018). Selon la DEPF, le royaume dispose d'ores et déjà d'un positionnement high-tech très prometteur au niveau de la ville de Casablanca, qui occupe le 12^e rang mondial en termes d'IDE automobiles reçus à forte intensité en savoir, le plaçant au même niveau que la ville de Barcelone en Espagne (OCDE, 2016). Par ailleurs, occupant le 3^e rang au niveau de l'Afrique en termes d'innovation, le Maroc pourrait jouer le rôle de leader dans la région en termes de services technologiques, est-il expliqué. Enfin, la DEPF explique qu'en participant à l'installation des infrastructures technologiques dans les pays africains et à la création des réseaux de recherche et d'innovation, le royaume créerait des espaces de collaboration et d'échange d'expériences avec ces pays et développerait son leadership technologique dans la région en faveur de l'industrie automobile. Ensuite, comme deuxième levier de croissance, la DEPF suggère de prendre d'ores et déjà position pour saisir les nouvelles opportunités qui se profilent à l'horizon, en relation avec les mutations de la demande extérieure.

Se préparer à la mutation de la demande extérieure vers l'électrique

L'émergence de nouveaux types de véhicules tels que les voitures partagées, les voitures électriques et les voitures autonomes, devrait modifier la demande pour les voitures personnelles au niveau des marchés développés. La préparation à cette nouvelle demande pousse les opérateurs à engager des investissements colossaux en matière d'innovation et de technologie avancée, et à entamer des opérations de fusions-acquisitions à la recherche d'économies d'échelle et de parts de marché. Dans ce contexte mondial, le Maroc, dont l'industrie automobile est émergente, devrait anticiper lui aussi les nouveaux paramètres qui caractériseront la demande automobile, notamment dans les pays de l'Europe occidentale qui constituent son principal marché automobile à l'export. « S'engager dans les métiers automobiles de demain serait une condition indispensable à la survie de son industrie locale face au resserrement prévu des marges bénéficiaires des opérateurs et à la préservation de ses avantages compétitifs par rapport à ses concurrents ».



Le Maroc, dont l'industrie automobile est émergente, devrait anticiper lui aussi les nouveaux paramètres qui caractériseront la demande automobile.

remarque l'étude. Enfin, la DEPF pointe un troisième et dernier levier : la formation. Pour réussir à aller plus loin dans la délocalisation automobile, elle suggère que le Maroc investisse plus

stratégiquement dans son capital humain, notamment en formant des profils high tech selon les standards internationaux et en créant des passerelles entre le monde académique et le monde professionnel.