

LE MAROC NOUVEAU CHAMPION AFRICAIN DE L'AUTOMOBILE

Le Royaume s'apprête à dépasser l'Afrique du Sud et à devenir, de façon inédite dans son histoire, le premier producteur de véhicules de tourisme et utilitaires du continent. Le fruit d'une politique industrielle dédiée au développement du secteur et d'une proximité avantageuse avec l'Europe. **Par Sylvie Rantrua**

TR 171

Le Maroc récolte les fruits de sa stratégie axée sur la production automobile électrique et d'investissements dans les infrastructures logistiques. En 2024, le Royaume devrait détrôner l'Afrique du Sud, numéro 1 de la fabrication de véhicules depuis des décennies sur le continent. Un rapport du cabinet de recherche BMI-Fitch Solutions analyse les facteurs de réussite du Maroc et les difficultés auxquelles l'Afrique du Sud est confrontée dans un secteur ultra-concurrentiel et en pleine mutation.

"Nous prévoyons que la production de véhicules du Maroc (véhicules de tourisme et utilitaires légers) atteindra



Sur la chaîne de production de l'usine tangéroise de Renault-Nissan, en 2018.

un peu moins de 614 000 unités en 2024, tandis que la production de véhicules de l'Afrique du Sud (véhicules de tourisme et utilitaires) chutera à 591 000 unités. En outre, les perspectives à long terme pour le Maroc seront plus sûres grâce au développement rapide de l'industrie des véhicules électriques dans le pays", indique le document élaboré par le cabinet d'experts.

Alors que l'Afrique du Sud pâtit de mauvaises performances logistiques et enregistre une hausse des importations de véhicules, le Maroc renforce sa production automobile avec les usines de Renault-Nissan à Casablanca et Tanger, ou encore le groupe Stellantis (conglomérat regroupant 14 marques et né de la fusion en 2021 entre Fiat Chrysler Automobiles et PSA) implanté à Kénitra. Ainsi, Renault, qui a produit 382 661 véhicules sur ses deux sites en 2023, souhaite monter à 500 000 unités dès 2025. De son côté, Stellantis Maroc envisage une augmentation de 200 000 à 450 000 véhicules par an. *"La production connaîtra une croissance moyenne de 6,8 % en glissement annuel sur la période de prévision à horizon 2033 pour atteindre un volume annuel de 1,09 million d'unités"*, prévoient les analystes de BMI.

Depuis les années 2000, la politique industrielle marocaine a misé sur le secteur automobile, jusqu'alors inexistant. En 2021, bénéficiant d'une position géographique aux portes de l'Union européenne, il est devenu le premier secteur exportateur du Royaume, devant le phosphate. L'arrivée de Renault en 2012, avec une usine à deux pas du port de Tanger Med, a changé la donne. Dix ans plus tard, Renault-Dacia cumulait plus de 2,3 millions de véhicules produits et exportés vers 70 destinations à travers le monde. Autour de cette plateforme industrielle de Renault Maroc, l'écosystème s'est développé. Le groupe vise un taux d'intégration locale de 80 %.

Ecosystème productif dense

Après Renault, c'est Stellantis qui a inauguré une usine de production de moteurs et de véhicules en 2019 à Kénitra, à 50 km au nord de la capitale, Rabat. La capacité initiale de production de quelque 100 000 véhicules par an, multipliée par deux dès 2022, devrait encore doubler rapidement. Dès le départ, le groupe a pu s'appuyer sur un tissu de fournisseurs et d'équipementiers lui permettant d'enregistrer au démarrage même un taux d'intégration locale (la part d'acteurs locaux dans la production, ndlr) de 60 %. Tout comme son concurrent, le groupe a pour objectif d'atteindre à terme 80 %.

Aux côtés des sites de production de ces deux constructeurs, c'est tout un écosystème qui se déploie avec les équipementiers automobiles (lire pages suivantes). Snop pour l'emboutissage, assemblage et profilage de pièces métalliques, GMD pour la transformation des métaux à plat, et la fabrication de pièces plastiques, Bamesa, spécialisé dans l'acier, mais aussi les Japonais Yazaki (quatre usines au Maroc) et Sumitomo pour les câblages, ou encore Saint-Gobain, expert du vitrage.

Incontestablement, le Maroc a su tirer profit de sa position géographique stratégique et s'appuyer sur ses infrastructures logistiques efficaces pour attirer de nombreux investisseurs. Situé sur le détroit de Gibraltar, le port de Tanger Med, qui continue de s'agrandir, joue un rôle crucial dans l'attrait du pays.

Main d'œuvre qualifiée

Tout laisse à penser que le Maroc continuera à attirer des investissements dans le secteur automobile grâce à sa proximité avec le marché européen et aux nombreux accords commerciaux qui facilitent les échanges. *"La poursuite de la délocalisation de la chaîne d'approvisionnement automobile européenne au Maroc, le développement d'une chaîne d'approvisionnement locale pour les véhicules électriques, une main-d'œuvre locale qualifiée et le fort intérêt à investir de la part des équipementiers chinois qui cherchent à conserver l'accès au marché de l'UE contribueront à soutenir une forte croissance de l'industrie de production automobile du Royaume sur la période 2024-2033"*, précise le rapport.

De son côté, le Centre marocain de conjoncture (CMC) a publié fin juillet un nouveau numéro de *Maroc Conjoncture*, présentant un dossier spécial sur l'industrie automobile. *"Le développement du segment des batteries pour véhicules électriques représente une opportunité majeure pour parvenir au leadership continental dans ce secteur en pleine transformation. Depuis plusieurs années, il a attiré des investissements étrangers significatifs grâce à une combinaison de facteurs incluant des politiques publiques favorables, des ressources minières stratégiques telles que le lithium, le manganèse et le cobalt, ainsi qu'une main-d'œuvre qualifiée et compétitive. De même, il a su se démarquer dans le segment des voitures individuelles, affichant des performances remarquables et devenant le premier exportateur de véhicules sur le continent"*, analyse le CMC.

Accords de libre-échange

L'industrie automobile marocaine, axée sur l'exportation vers les marchés de l'UE, reste de fait très exposée à la conjoncture économique européenne. Les premières fortes inquiétudes pointent de la part des constructeurs qui constatent une faible croissance sur le marché européen de l'automobile électrique. Pour contrecarrer ce risque, *"le Maroc s'est lancé dans une démarche visant à développer le commerce en Afrique à travers la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), aux Etats-Unis et au Royaume-Uni à travers ses accords de libre-échange (ALE), et au Moyen-Orient"*, détaillent également les analystes de BMI. ■

Source : COURRIER DE L'ATLAS