



## SECTEUR AUTOMOBILE AU MAROC UNE INDUSTRIE DYNAMIQUE EN QUÊTE DE NOUVEAUX DÉFIS

**En quelques décennies, le Maroc est devenu une destination attractive et compétitive du secteur automobile en se hissant aux standards mondiaux. Étape par étape, le pays a su développer son industrie en se dotant d'une vision à long terme et en créant des synergies gagnantes autour de politiques volontaristes. Comment le "Made in Morocco" s'est-il imposé sur ce secteur hautement concurrentiel ? Quels défis lui reste-t-il à relever ?**

### Des indicateurs au vert

Les chiffres du secteur automobile traduisent une dynamique spectaculaire et prometteuse. Avec un chiffre d'affaires à l'export de plus de 70 milliards de DH en 2019, le secteur représente un peu plus d'un quart du total (27%) des exportations du Royaume, loin devant les phosphates. En 2019, le nombre de véhicules automobiles produits au Maroc s'élève à 394 652 unités contre un peu moins de 60 000 en 2011. Ce niveau de production consacre le Royaume en tant que leader africain dans le secteur de l'automobile. À l'horizon 2023, la capacité de production totale du Maroc est estimée à 700 000 unités par an. Sur le plan de la création d'emploi, là aussi les chiffres sont éloquentes avec 116 000 emplois créés entre 2014 et 2018, soit 27% de l'ensemble des emplois industriels. Pour en arriver à de telles performances, le "Made in Morocco" a connu de nombreuses étapes.

Malgré l'impact de la crise COVID-19 sur ce secteur en 2020, la reprise sera certainement au RDV appuyée par le Plan de Relance Sectoriel qui a pour objectif de stimuler l'offre et la demande et d'accompagner l'investissement dans ce secteur.

### Une industrie en plein boom...

Centenaire, l'industrie automobile marocaine a bénéficié d'une attention particulière depuis l'accession au trône de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Cet intérêt se traduit en 2003 par la cession de la participation publique dans la SOMACA au constructeur français Renault. En 2007, deux ans après l'adoption du Plan Émergence, le Royaume signe un accord historique avec l'Alliance Renault Nissan pour construire une grande usine d'assemblage à Tanger.

Il faut dire que la destination Maroc possède des atouts indéniables : une situation géographique privilégiée et stratégique au carrefour des routes maritimes internationales, un cadre politique stable et sûr, un environnement économique attractif, des infrastructures aux meilleurs standards internationaux ou encore une main-d'œuvre qualifiée et compétitive.

Malgré la crise économique de 2008, le projet se concrétise, et, le 6 avril 2012, la première voiture sort des chaînes de production pour être exportée via la nouvelle plateforme portuaire Tanger Med à quelques kilomètres d'ici.

### ... et de plus en plus attractive

Après Renault, d'autres grands constructeurs font le choix du Maroc. En juin 2015, le groupe français PSA Peugeot Citroën signe un accord avec le Royaume pour la création d'une usine dans l'Atlantic Free Zone, à proximité de Kénitra. Quatre années plus tard, en 2019, Sa Majesté le Roi Mohammed VI inaugure l'usine. Celle-ci constitue le cœur d'un écosystème dynamique avec la production, à terme, de 200 000 véhicules et la création de 4 000 emplois directs et 20 000 indirects.



L'implantation de PSA renforce encore un peu plus le poids du Maroc sur l'échiquier mondial de l'industrie automobile. Dans cette unité PSA, la part du Made in Morocco ne cesse de prendre de l'importance. Ainsi, la production de la nouvelle Peugeot 208 s'accompagne d'un taux d'intégration locale de plus de 60%. Un record ! L'ambition est d'atteindre les 80% grâce au montage de moteurs.

### **Le développement de tout un écosystème**

Dans le sillage des constructeurs, tout un écosystème composé de sous-traitants se met en place. On compte des fournisseurs internationaux majeurs comme Snop, Valeo, Takata, Lear, Saint-Gobain, Denso... Suivent naturellement de nombreuses PME marocaines pour fournir au constructeur des pièces comme les jantes, tableaux de bord, pare-chocs... Ainsi des entreprises comme Dolidol, Afrique Câbles, Maghreb Steel, Induver, Floquet Monopole, CFD, Sinfa, Tuyauto, GPC... profitent de ce boom de l'automobile. À titre d'exemple, Afrique Câbles filiale du groupe Ynna Holding, avec ses batteries électriques devient un sous-traitant direct de chez Renault. Autre exemple avec Dolidol, filiale du groupe Palmeraie qui produit des mousses techniques pour l'insonorisation.

Mais cette dynamique reste à consolider. Car malgré les performances affichées, le Maroc doit faire face à un contexte mondial en forte mutation. Les exportations du pays ne se classent encore qu'au 27ème rang au niveau mondial et subissent une forte concurrence, notamment des pays de l'Europe de l'Est ou de la Turquie.

### **Les 4 grands défis de l'automobile au Maroc**

Tout l'enjeu, à terme, pour le Maroc, consiste à transformer les contraintes qui pèsent sur cette industrie en opportunités de business et de développement. Sur un secteur automobile à la croisée des chemins, quatre grands défis majeurs se présentent.

#### **Défi n°1 : développer l'intégration locale**

Selon des experts de la Banque mondiale, le premier défi est celui de l'intégration locale. Il est essentiel que le Royaume intègre et développe un écosystème local pour créer des emplois et développer ses régions. La richesse créée est encore trop souvent captée par les investisseurs étrangers et les retombées sur le tissu local ne sont pas suffisantes. Une intégration en profondeur permettra d'augmenter le taux d'insertion des jeunes diplômés et encouragera l'entrepreneuriat marocain. L'intégration de composants fabriqués au Maroc est un élément fondamental de la compétitivité de l'industrie automobile.

#### **Défi n°2 : accélérer la montée en compétences**

La montée en compétences constitue un autre levier de développement. En effet, la main d'œuvre ne doit pas être uniquement dédiée à l'assemblage de pièces, connectiques ou autres composants. Le pays doit miser massivement sur la formation et le développement des compétences pour capter la richesse créée dans ce secteur. Orienter les jeunes vers les métiers innovants, former la main-d'œuvre sur les compétences technologiques de demain ou encore créer des passerelles entre le monde académique et le monde professionnel sont autant d'objectifs prioritaires pour gagner en compétitivité et en valeur ajoutée. Dans ce domaine, les entreprises ont un rôle clé à jouer en assurant aux plus jeunes de meilleures conditions d'apprentissage.

#### **Défi n°3 : diversifier les marchés d'exportation**

Le troisième grand défi réside dans la diversification des marchés d'exportation vers d'autres pays en développement, notamment en Afrique. En effet, pour les experts de la Société Financière Internationale (SFI) « la dépendance du Maroc à l'égard des marchés d'exportation européens accroît sa vulnérabilité aux changements à l'international ». Par ailleurs, le marché européen tend à ralentir et la concurrence est particulièrement rude. Le Maroc doit capitaliser sur son positionnement de hub stratégique vers l'Afrique pour conquérir des marchés émergents où la demande est forte.

#### Défi n°4 : anticiper les mutations technologiques

Enfin, la demande croissante des véhicules hybrides et électriques offre là aussi de fortes opportunités de croissance. Dans ce domaine, la signature de l'accord d'entente avec BYD, le constructeur chinois, est un signe encourageant pour le développement de la filière du transport électrique. De façon plus générale, l'industrie devra anticiper les grandes mutations technologiques et l'émergence de nouveaux types de véhicules en s'engageant dans les métiers de demain. Pour atteindre ces objectifs, le pays devra investir plus massivement dans la R&D.

Le secteur automobile, pilier économique national, semble être à la croisée des chemins. Le Royaume a toutes les cartes en main pour développer un écosystème performant reconnu à l'échelle mondiale. Le prochain Plan d'accélération industrielle 2021-2025 mettra en avant ces nouveaux gisements de croissance et les moyens pour en tirer profit.

Et demain, pourquoi ne pas imaginer une automobile 100% Made in Morocco conçue et fabriquée au Maroc ? Un véhicule électrique économique qui pourrait être exporté dans toute l'Afrique ? Si la route vers l'excellence est encore longue, les raisons d'être optimistes sont nombreuses. Dans cette industrie, comme dans la plupart des autres secteurs de notre économie, les entreprises gagnantes sont celles qui miseront sur l'innovation et qui seront capables d'anticiper les changements.

**La production automobile marocaine est exportée à l'international à près de 90% dont plus de 80% pour les pays européens.**

**La fabrication de véhicules hybrides ou 100 % électriques va être multipliée par six d'ici à 2025 pour atteindre les 4 millions de voitures, soit 22% de la production totale de l'industrie automobile européenne, contre 4% aujourd'hui.**



**1<sup>er</sup>**

secteur exportateur



**72Md DHS**

CA à l'export en 2018



**+116.000**

postes d'emplois  
2014-2018



**+60%**

d'intégration locale

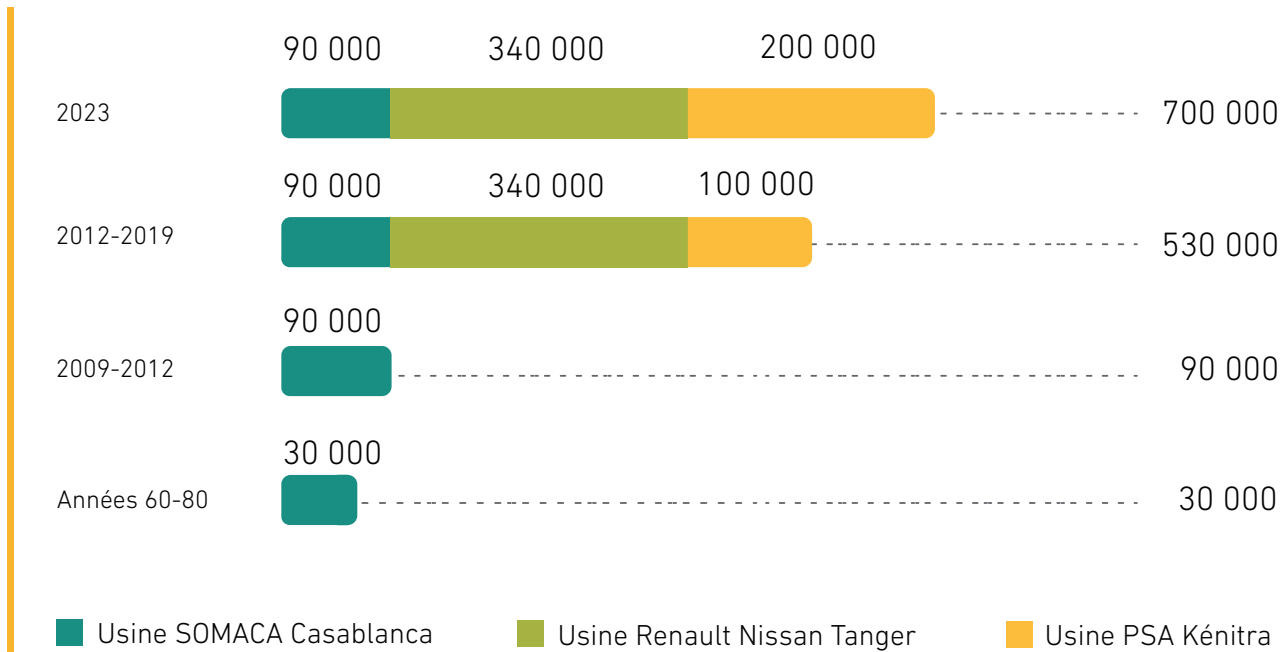


**1<sup>er</sup>**

hub de construction  
sur le continent

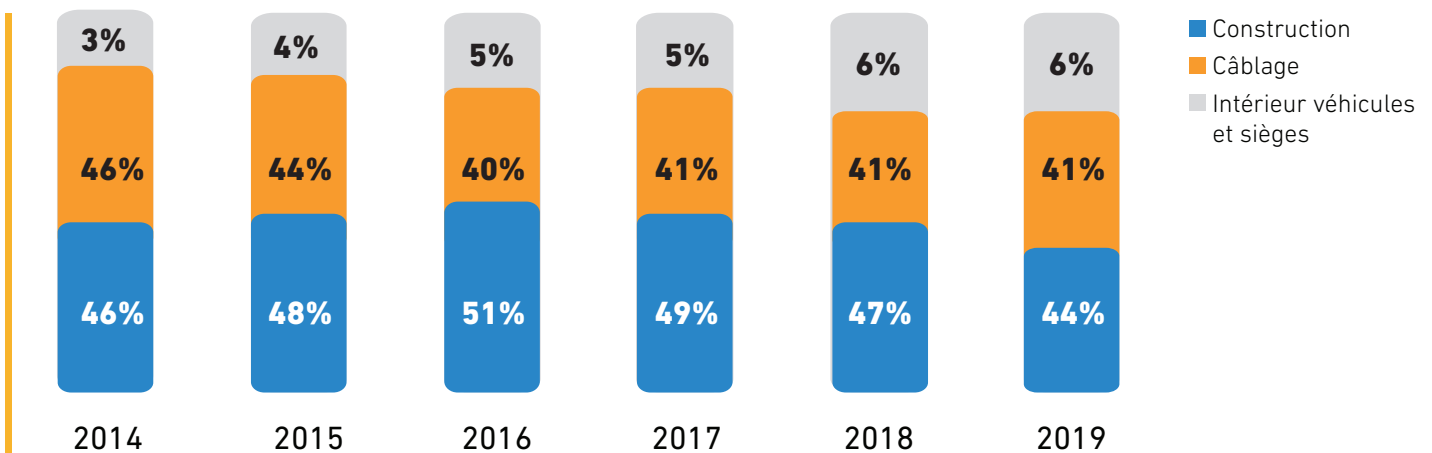


## CAPACITÉ DE PRODUCTION AUTOMOBILE ANNUELLE PAR PÉRIODE (EN UNITÉ)



Source : Données du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique - Article du 31 Janvier 2020

## ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE DES EXPORTATIONS DE L'ÉCOSYSTÈME AUTOMOBILE 2014-2019



### Nombre de véhicules produits par pays entre 2011 et 2018

Maroc : 1 944 988  
 Hongrie : 3 093 562  
 Roumanie : 3 062 368  
 Afrique du Sud : 4 060 008

Source : <https://www.finances.gov.ma/Publication/depf/2020/Etude-industrie-automobile.pdf>