

Là où le Maroc a réussi, l'Algérie a échoué



©
D. R.

La réussite qui a caractérisé l'industrie automobile marocaine a pour toile de fond une ferme volonté politique, une clairvoyance dans les choix et une ambition légitime.

Le Maroc a su et pu réunir tous les ingrédients nécessaires pour développer sa propre construction automobile. Et les sentiers menant vers cet objectif ont été aussitôt édifiés. L'option de l'ouverture sur l'extérieur a constitué le fil conducteur de toute sa stratégie dans ce domaine. Le royaume chérifien a cédé pour une participation majoritaire des capitaux étrangers dans ses usines, soit près de 80% à la Somaca (Société marocaine de construction automobile) et 52,4% à RTM (Renault Tanger Méditerranée).

Ce n'est pas le cas en Algérie, où la règle 49/51% est devenue une condition sine qua non pour tout investissement étranger dans notre pays. Et le secteur automobile n'échappe pas à cette sentence. Cette mesure qualifiée par tous les experts d'"antiéconomique" a dissuadé les investisseurs étrangers à choisir la destination Algérie ou, du moins, a retardé la venue des constructeurs automobiles. L'autre avantage comparatif mis en avant par le Maroc est la réduction au minimum de ses prétentions fiscales. L'industrie automobile marocaine a connu ses premiers balbutiements au début des années 1960 avec une usine installée à Casablanca.

Puis, en 2007, un accord historique a été paraphé avec le groupe Renault pour l'édification d'une grande usine d'assemblage à Tanger. L'Algérie, elle aussi, avait des traditions dans la fabrication de voitures de marques bien connues durant les années 1960 comme Renault, Fiat... Mais cette piste industrielle a été abandonnée et la

dynamique a disparu au fil des années. Les pouvoirs publics marocains ont, en revanche, toujours aspiré à placer le Maroc sur la carte mondiale de l'automobile. Un défi que ne cessent de relever tous les industriels réunis au sein de l'Amica (Association marocaine pour l'industrie et la construction automobile), en collaboration avec la politique industrielle prônée par les autorités.

D'année en année, le Maroc se vante d'être une plateforme de production et d'exportation d'équipements et de véhicules automobiles. Ce qui a poussé des groupes étrangers de renom, tels que Renault, Snop, GMD, Bamesa, Delphi, Yazaki, Sews, Saint-Gobain et plus récemment PSA Peugeot Citroën, à s'implanter dans ce pays. En effet, le Maroc a su mettre en place un réseau de sous-traitants tout autour de ses usines automobiles. Dans ce cadre, l'Agence française de développement (AFD) a prêté à ce pays, en septembre 2010, 20 millions d'euros pour lancer quatre instituts de formation professionnelle spécialisés dans la construction automobile.

Exportateur net de véhicules

La production n'est pas destinée uniquement au marché local mais à l'exportation surtout. Aujourd'hui, l'industrie automobile marocaine exporte la grande majorité de sa production, à la différence de ses voisins, et s'impose comme le plus grand producteur de véhicules particuliers du monde arabe. Ce pays est classé désormais comme l'un des principaux marchés de l'automobile en Afrique avec 168 000 unités vendues par année. Le royaume figure dans le top 6 des exportateurs de voitures dans l'Union européenne (UE) en volume, selon le dernier rapport de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Avec 283 614 unités exportées vers les pays de l'UE en 2018, le Maroc arrive à la cinquième place du classement des principaux exportateurs étrangers de voitures sur le continent européen.

Il représente ainsi 7,8% du total des voitures exportées vers l'UE. Le groupe Renault a produit 10% de ses ventes mondiales dans ses usines implantées au Maroc. En quelques années, l'automobile est devenue la principale exportation du Maroc, devançant des produits traditionnels comme les phosphates et l'agroalimentaire. C'est l'un des secteurs stratégiques du Maroc qui dégage une croissance annuelle à deux chiffres et crée des milliers de postes d'emploi. L'Algérie, au contraire, a fait le choix inverse en optant pour des usines de taille réduite destinées uniquement à fournir le marché national, un contrôle majoritaire de l'État sur ces dernières, des exemptions fiscales comparables et des prix de vente plus élevés.

Et les taux d'intégration promis par les constructeurs ne seront jamais atteints. Le Maroc dispose d'autres atouts majeurs, dont la situation avantageuse de la région de Tanger, proche de l'Europe, où se trouvent les marchés et les fournitures, un port ultramoderne en eau profonde, Tanger-Med à proximité, enfin des accords de libre-échange avec l'Union européenne qui garantissent la régularité du commerce. Mais, surtout, le Maroc offre des coûts de production imbattables, en particulier pour la main-d'œuvre qui revient presque dix fois moins cher qu'en France.

Badreddine KHRIS

6 : Le Maroc figure désormais dans

le top 6 des exportateurs de voitures dans l'Union européenne en volume.

283 614 : C'est le nombre de véhicules que le Maroc a exportés dans les pays de l'UE en 2018.

10% : C'est la part des ventes mondiales produite par Renault dans ses usines implantées au Maroc.