

L'industrie automobile au Maghreb. Etats des lieux et perspectives

The automotive industry in the Maghreb. State of affairs and perspectives

Arab Khaled^{1*}

¹Docteur en Sociologie des Organisations à l'université A. Mira de Bejaia,

Received: 24/10/2018; Revised: 30/10/2018; Accepted: 31/12/2019

Résumé : Cet article se veut une comparaison de l'expérience industrielle dans la filière automobile dans les pays du Maghreb, une zone attractive pour les plus grandes firmes internationales notamment face à la récession de l'activité automobile depuis au moins 2008 en Europe et aux Etats-Unis et les avantages concurrentiels qu'offre ces pays-là en terme de coût de main d'œuvre, des mesures incitatives, des avantages fiscaux et parafiscaux, de la qualité des infrastructures (Maroc), de la proximité géographique...etc. Le poids du Maghreb face aux espaces périphériques automobiles concurrents que sont les Peco et la Turquie, les pays nord africains représente encore un espace plutôt marginal dans la cartographie automobile mondiale, même si ces dernières années, le Maroc et la Tunisie sont devenus très concurrentiel dans certaines filières comme le câblage.

Pour une meilleure contextualisation, on abordera les aspects tendanciels du marché mondial de l'automobile, suivie d'une synthèse exhaustive des expériences marocaine et tunisienne dans le secteur, d'une synthèse comparative entre les trois pays du Maghreb.

Mots-clés : Industrie automobile, Maghreb, Tendances du marché mondial, composants automobile, plateforme d'approvisionnement.

Codes de classification Jel: L6; L9; Y1.

Abstract: This article is a comparison of the industrial experience in the automotive sector in the Maghreb countries, an attractive area for the largest international firms especially in the face of the recession of the automotive business since at least 2008 in Europe and the United States. United and the competitive advantages that these countries offer in terms of labor costs, incentives, tax and parafiscal benefits, the quality of infrastructure (Morocco), geographical proximity ... etc .The Maghreb's weight in the face of the competing peripheral automotive spaces that are the Peco and Turkey, the North African countries still represents a rather marginal space in the world car cartography, even if in recent years, Morocco and Tunisia have become very competitive in some sectors such as wiring.

For a better contextualization, one will approach the tendencial aspects of the world market of the automobile, followed by an exhaustive synthesis of the Moroccan and Tunisian experiences in the sector, of a comparative synthesis between the three countries of the Maghreb.

Keywords: Automotive industry, Maghreb, Global market trends, automotive components, sourcing platform

Classification Codes: L6: L9: Y1

* Arab Khaled, e-mail: khaledarab1986@yahoo.fr

I- Introduction :

La situation de l'industrie des composants et d'équipements automobiles entre les pays du Maghreb est contrastée (Layan et Lung, 2009, p.127). Si l'Algérie a le parc roulant le plus important et que les ventes ont largement explosé ces dernières années, le pays restait encore à l'écart de la géographie automobile dans la rive sud méditerranéenne, jusqu'au moins la fin de l'année 2014. La forte diffusion des Investissements Directs Etrangers (IDE), conjugué à l'inauguration en février 2012 du méga projet de l'usine de l'alliance Renault-Nissan de Tanger au Maroc – la plus grande usines d'Afrique – qui fait passer le royaume de statut de simple pays de sous-traitance automobile à un pays constructeur. Côté statistiques, l'industrie automobile au Maroc, représente en 2014 : 150 entreprises d'équipementiers, 80 000 salariés, 4 milliards d'euros de chiffre d'affaire. Coté tunisien, les statistiques officielles de l'année 2017 révèlent l'existence de 267 entreprise spécialisée dans composants¹ – dont 180 sont totalement exportatrices – employant près de 80 000 personnes le secteur de l'industrie des composants automobiles en Tunisie s'est imposé comme un secteur stratégique pour le pays. Si l'industrie des composants automobiles est florissante en Tunisie et au Maroc et que la construction automobile est en bonne voie notamment depuis au moins 2012 dans ces pays-là, l'Algérie paradoxalement connaît depuis au moins la fin des années 80 une désindustrialisation continue de son économie y compris dans le secteur mécanique et automobile qui était l'un des fleuron de son économie dans les années 70-80, pour preuve les différentes crises financières qu'a subit son entreprise nationale (SNVI). La chute drastique du prix de pétrole vers la moitié de l'année 2014 conjuguée à la grosse facture des importations de véhicules (notamment depuis 2008-2013), crée un mouvement de panique général au sein des membres de l'exécutif algérien induisant une décision qui a secoué l'opinion public national et les concessionnaires en invitant ces derniers à se convertir en industriels et usiner leur projets sous peine de se voir retirer du marché – le premier au Maghreb et deuxième dans le continent – , enclenchant l'aventure ou la mésaventure industrielle du plus grand et riche pays du Maghreb.

1. Les tendances du marché de l'automobile mondial

Les constructeurs automobiles historiques (américains, européens et japonais) représentant 84% de la production mondiale n'ont pas attendu un éventuel rebond de leur marché domestique pour mettre en place des stratégies offensives. On peut distinguer 5 volets stratégiques:

- La segmentation de l'offre avec le développement du Premium et du Low-Cost;
- La conclusion d'accord et de partenariat;
- La rationalisation des outils de production avec l'augmentation des capacités de production dans les marchés porteurs;
- La généralisation des plateformes de production afin de rabaisser les coûts de production tout en produisant plus de modèle afin de satisfaire le consommateur;
- La R&D notamment dans les innovations environnementales (exemple du véhicule électrique).

Deux processus fondamentaux expliquent les mutations de la géographie productive automobile mondiale ces dernières années:

1. La montée en puissance des espaces automobiles concurrents comme les pays du BRIC depuis 2009 (Brésil, Russie, Inde, Chine), puis devenus BRICS avec l'adhésion de l'Afrique du Sud en 2011, la croissance fulgurantes économies émergentes amenées par

¹ Voir le lien : <https://africanmanager.com/tunisie-industrie-automobile-une-mecanique-enrayee/> (consulté le 28 février 2018 à 22h20).

the Next 11 (prochains 11) et les pays du PECO [Pays d'Europe Centrale et Orientale] dans la répartition des parts de marché automobile dans le monde constitue le premier processus;

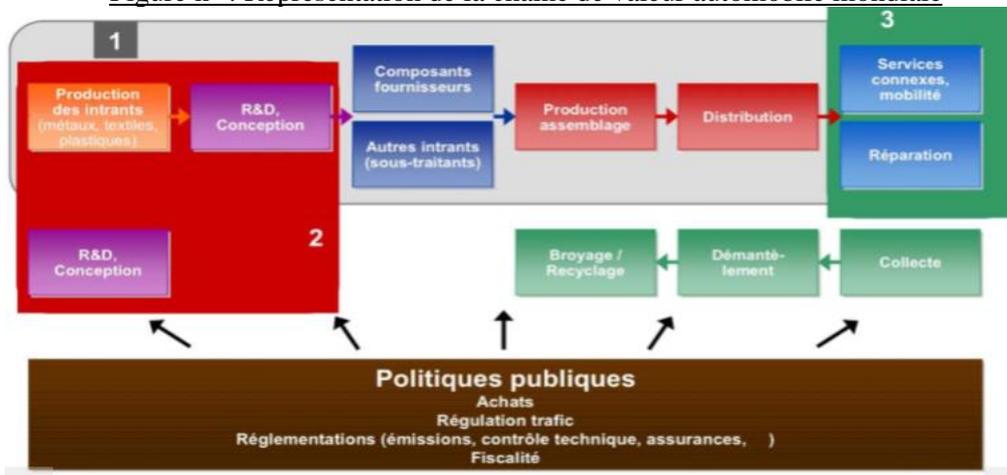
2. La recomposition des marchés des pays industrialisés (Occidentaux et Japon) et leur évolution en segments en est le deuxième processus.

Ces deux évolutions macroéconomiques traduisent une nouvelle tendance du marché mondial de l'automobile – mais pas seulement – et contraignent les constructeurs historiques (américains, européens et japonais) à se disputer des marchés concurrentiels face à la menace féroce mais loyale des pays du BRIC et des Next 11 sur les économies émergentes. Selon (JULLIEN et VILLAREAL 2012, p. 12), la quête de la différenciation sur toutes ses formes (motorisations, de niveaux d'équipements et de carrosseries) a induit trois conséquences majeures sur le marché européen de l'automobile :

- Naissance de nouvelles niches : exemple de la naissance de l'Espagne (années 90), ou encore l'apparition des motorisations alternatives (ex l'hybride avec Toyota en 1997 ou encore le véhicule électrique aujourd'hui);
- La croissance du segment Premium : exemple des SUV (Sport Utility Vehicules) qui enregistre un franc succès aux Etats-Unis et en Europe surtout;
- L'apparition du segment Low Cost pour répondre à une demande nouvelle en Europe et à une large partie de la demande des pays émergents. Le succès du modèle Logan de la marque Dacia est édifiant (Julien et al, 2012).

La filière automobile – avec celle de l'aéronautique – est l'une des plus éclatées et des plus internationalisées. Trois grands segments composent les maillons de la filière : les constructeurs, les équipementiers de différents rangs (rang1, rang 2, rang 3 etc.) et les assembleurs qui entretiennent des relations en constante évolution. Fini le modèle de véhicule construit à 100% d'une seule marque ou d'un seul pays (Bohan. 2009).

Figure n° : Représentation de la chaîne de valeur automobile mondiale



Source : Larabi Jaidi Yassine Msadfa, «La complexité de la remontée des Chaînes de valeur Mondiales ; cas des industries automobile et aéronautique au Maroc et en Tunisie», OCP Policy Center-PP-17/08, Rabat (Maroc), Septembre 2017, (p. 48), p. 13.

Les mécanismes de délocalisation et colocalisation se substituent progressivement aux procédures classiques d'exportation; les constructeurs historiques et nouveaux se sont engagés pour une réorganisation des mécanismes d'approvisionnement (Diane. 2005) ; la fabrication des composants et accessoires tendent à s'effectuer en commun et les constructeurs impliquent et coopèrent avec des équipementiers avec qui ils stimulent la localisation. Si «la recherche technologique, le know-how,

les brevets et la marque sont toujours le monopole de grands constructeurs» ; le reste des opérations comme la fabrication du moteur et des autres composants se répartie sur toutes les unités du globe (JAIDI et MSADFA. 2017).

La figure qui suit (figure n° ...) représente cette recomposition et ce redéploiement de la filière. Brièvement, on peut représenter les grandes caractéristiques du marché automobile mondial par les points suivants:

- L'automobile ; un produit mondialisé;
- La montée en puissance des pays des BRIC puis BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et South Africa) dans les parts de marché dans le monde;
- Next 11 ou prochain 11 depuis 2005;
- Le marché automobile est caractérisé par une segmentation de l'offre : toujours tiré par celui du Premium et du Low Cost ;
- Les difficultés croissantes de l'Europe du Sud face à la montée des PECO;
- La fin de la suprématie du diesel en Europe;
- La voiture électrique ne décolle pas;
- La montée en puissance des Auto connectés;
- La voiture autonome bientôt;
- Imprimante 3D où la révolution est en marche.

Cas du Maroc

Dans un contexte économique marqué par l'incertitude, une chose est sûre est que le marché du secteur automobile au Maroc va bien. Immatriculation, production, exportation ; les trois indicateurs étaient au vert en 2015 : les immatriculations ont grimpé 8,1%, les exportations sont chiffrées à 50 milliards de Dirhams (+4 milliards d'Euros soit une augmentation de 20% par rapport à 2014 et enfin pour la production, 340 000 véhicules/an. Le ministère de l'économie et de la finance avait d'ailleurs affirmé dans un rapport publié il y a quelques mois que l'industrie automobile du pays renforçait son positionnement dans la chaîne de valeur mondiale de l'automobile. Le ministère s'était appuyé pour cela sur les performances du secteur jugées je cite " remarquable " enregistrées au cours des dernières années, offrant au Maroc une part du marché au tour de 35% et une deuxième place sur le podium africain des pays constructeurs d'automobile après l'Afrique du Sud. A en croire les professionnels du secteur, la filière automobile au Maroc a de beau jour devant elle. Pour 2020, il est en effet attendu selon l'AMICA, que le nombre de sites de production passe de 170 à 250 en 2020, que la capacité de production passe de 400 000 actuellement à 1 million à l'horizon 2020 et que le chiffre d'affaire du secteur passe de 50 milliards de Dirhams actuellement à 100 milliards en 2020. Et si à l'échelle continentale le Maroc est bien positionné, il y est des efforts encore à faire pour un meilleur positionnement à l'échelle mondiale. Le pays peut en effet profiter d'un contexte universel marqué par l'essor de l'industrie automobile mondiale enregistrant un chiffre d'affaire de 2000 milliards d'euros par an et pour lequel il est prévu une embellie moyenne du taux de croissance autour de 5%.

Le bilan est positif, il est très remarquable particulièrement durant les cinq dernières années (2010-2015), c'est des faits. L'industrie automobile existait déjà dans les années 1960 avec le constructeur SOMACA, qui a été racheté par Renault en 2003. A priori, il y avait une industrie automobile existante, mais il est vrai que l'installation du constructeur Renault à Tanger est un catalyseur dans la promotion de cette industrie et à accélérer le cours des choses notamment l'arrivée des équipementiers auto internationaux qui ont vraisemblablement bien accompagné l'écosystème Renault. Donc, il est clair qu'en terme de sites industriels, d'unités installées, de postes d'emplois créés, de chiffres à l'export...etc, il y a un développement très rapide de la filière. Par la langue des chiffres, le Maroc c'est : 4 instituts spécialisés de formation aux métiers de l'automobile

(2 à Tanger, 1 à Kenitra et 1 à Casablanca. 220 entreprises, 149 équipementiers, 70 entreprises de service travaillent dans la filière, 7 écosystèmes dédiés à la filière de la sous-traitance automobile (électronique, coiffes & sièges, câblage, emboutissage, plastique, mécanique et systèmes de sécurité). Sur le plan de l'infrastructure, le pays dispose de 24 aéroports dont 15 internationaux, 38 ports dont 13 de commerce international, 1400 km d'autoroute et le 1er TGV en Afrique.

Cas de la Tunisie

Sa situation géographique, sa proximité du vieux Continent la place comme un pays stratégique face à tous les équipementiers mondiaux de l'automobile mais pas seulement. Le développement de la branche des composants automobiles dans ce pays a été favorisé par la signature des accords d'associations bilatérales entre la Tunisie et l'Union Européenne. Ainsi, la Tunisie offre aux investisseurs étrangers désireux s'implanter dans le pays tout une panoplie d'avantages fiscaux et parafiscaux (FGME, 2017, p. 18) :

- Une infrastructure logistique adéquate, transport routier, aérien et maritime assuré dans les bonnes conditions tout en garantissant une livraison rapide .
- Une main d'œuvre qualifiée et peu couteuse (dotée d'une facilité d'adaptation) .
- Une expérience de plus de 50 ans place la Tunisie comme une plateforme solide .
- Exonération d'impôts et taxes pour les firmes totalement exportatrices (lois 1972) .
- Suivi et accompagnement fait par les organismes d'appuis (CEPEX, UTICA, API) au moment de l'exploitation .
- L'essor de la branche automobile en Tunisie (demande élevée, en croissance: environ 70 000 voitures entre en circulation chaque année).

La Tunisie est classé deuxième producteur de composants automobile en Afrique et l'un des principaux fournisseurs de l'Union Européenne (Le secteur automobile en Tunisie, 2018, p. 1). L'industrie automobile s'est développé d'abord « grâce à des activités d'assemblage à faible valeur ajoutée et forte employabilité avec une nette prépondérance d'entreprises exportatrices (64% en 2014). Ce secteur connaît une croissance soutenue depuis les années 2000, tant en termes de production qu'en termes d'exportations, avec un taux de croissance annuel moyen de la production de 11% de 2005 à 2014 et des exportations de 7,5% de 2008 à 2014 » (Jaidi et Msadfa, 2017, p.19). En 2016, le secteur automobile représentait 4% du PIB du pays (soit l'équivalent de celui du Tourisme. En termes de croissance, le secteur a connu une ascension croissance annuelle moyenne de 6,4%. (Ibid).

En 2017, le groupe français PSA est leader du marché avec 14,8% des parts de marché concurrencé de près par l'autre groupe français Renault avec 13,3%. Pour les marques, les japonaise et coréenne d'entre elles sont en forte progression. Si le classement par groupe est français, le classement par marque place la japonaise Izuzu en tête avec 11,1% talonné par deux marques françaises à savoir Citroën et Renault respectivement avec 8,8% et 7,9% de parts de marché. (Ibid)

Cas de l'Algérie

On peut représenter l'industrie automobile en Algérie en deux grandes phases :

1. La filière Automobile (SNVI) avant l'année 2014

Seul constructeur de véhicules industriels (avant la fin de l'année 2014), implanté sur le territoire national par ses usines de production situées dans la zone industrielle de Rouïba et Tiaret.

Le groupe SNVI est composé de quatre filiales. La filiale Fonderie de Rouïba, la filiale Carrosseries Industrielles de Rouïba, la filiale Carrosseries Industrielles de Tiaret et la filiale Véhicules Industriels de Rouïba

La stratégie du groupe SNVI se décline en trois axes. Le premier axe c'est l'organisation en sept (7) filiales. Le deuxième axe concerne des investissements stratégiques avec des partenariats ciblés

pour un positionnement compétitif sur le plan national et régional. Enfin le troisième axe porte sur l'Intégration industrielle, Valeur ajoutée algérienne et Sous-traitance.

Tableau n°1 : Historique statutaire de la SNVI (1957-2015)

Date	Evénements majeures
De 1957 à 1966	Implantation de la société française BERLIET sur le territoire Algérien par la construction en juin 1957 d'une usine de montage de véhicules « poids lourds » à 30 km à l'est d'Alger, plus exactement à Rouïba.
De 1967 à 1980	En 1967, fut créée la SONACOME (SOciété NAtionale de COnstruction MEcanique). Le schéma d'organisation adopté pour la SO.NA.CO.ME regroupant en son sein dix (10) entreprises autonomes.
De 1981 à 1994	La S.N.V.I (Entreprise Nationale de Véhicules Industriels) devient une entreprise publique socialiste (EPS). La S.N.V.I est née à l'issue de la restructuration de la SO.NA.CO.ME et le décret de sa création lui consacra un statut d'entreprise socialiste à caractère économique régit par les principes directifs de la Gestion Socialiste des Entreprises (G.S.E).
De 1995 à 2011	Le mois de Mai 1995, la S.N.V.I a changé de statut juridique pour devenir une Entreprise Publique économique régie par le droit commun : la S.N.V.I est alors érigée en Société Par Actions (SPA), au capital social de 2,2 milliards de Dinars. La S.N.V.I devenue groupe industriel.
De 2011 à Janvier 2015	Le mois d'Octobre 2011, la S.N.V.I a changé de statut juridique pour devenir un Groupe Industriel composé d'une Société Mère et de quatre filiales
Depuis Février 2015 à ce jour	<p>Suite à la réorganisation du Secteur Public Marchand de l'Etat en date du 23 Février 2015, L'EPE FERROVIAL et toutes ses participations a été rattachée au Groupe SNVI comme 5ème Filiale. Le Groupe SNVI est constitué ainsi de cinq (05) Filiales de production :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Filiale Fonderie de Rouïba, • Filiale Véhicules Industriels de Rouiba, • Filiale Carrosseries Industrielles de Rouïba, • Filiale Carrosseries Industrielles de Tiaret, • Filiale Constructions de Matériels et Equipements Ferroviaires « FERROVIAL » d'Annaba. <p>Et d'une Société mère composée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Directions Centrales, • Direction Centrale Commerciale et son réseau • Division Rénovation Véhicules Industriels DRVI à Sidi-Moussa

Source : L'auteur à partir des données de la SNVI.

Commencer à s'implanter en Algérie des projets industriels de montage de Véhicule en plus de ceux de la SNVI. Cette nouvelle donne à vue l'implantation de nouvelles marques automobiles dans le cadre d'un partenariat entre l'Algérie et ses partenaires étrangers (essentiellement européens). Ce partenariat s'est concrétisé via la création des Join-Venture, des entreprises mixtes.

Ces projets industriels de partenariat (national et étranger) ont pris la forme de joint-venture avec un capital mixte selon la loi d'investissement en vigueur en Algérie le 49-51%. Pour rappel, cette loi est mise en œuvre dans le cadre des lois de finances complémentaires pour 2009 et 2010 complétant l'ordonnance n°01-03 du 20 août 2001 relative au développement de l'investissement, la règle dite des 49/51 dispose à l'article 4 bis de l'ordonnance que « les investissements étrangers ne peuvent être réalisés que dans le cadre d'un partenariat dont l'actionnariat national résident représente au moins 51% du capital social. Par actionnariat national, il peut être entendu l'addition de plusieurs partenaires ».

Au jour d'aujourd'hui (octobre 2018), cinq (5) marques automobiles ont installés leurs usines de montage automobiles qui sont opérationnelles (la SPA Renault Algérie Production, la Sarl Tahkout Manufacturing Compagny, la SPA Sovac production, la SPA Kia-Gloviz et ce en attendant l'opérationnalisation du projet de l'usine SPA de PSA Production au courant de l'année 2019, et cinq usines dans le montage des véhicules lourds (camions, autobus et véhicules utilitaires : Il s'agit de SAP Frères Salhi, SPA Ival, SARL Tirsam, SPA Saven « des actionnaires Haddad » qui va produire les véhicules Astra et l'EURL GM Trade des associés Mazouz et Namroud. 10 nouvelles marques automobiles entre véhicules légers et lourds qui viennent s'ajouter aux trois usines/SPA de Mercedes-Benz, (la SAPPL-MB "Trcuk & Bus", la SAFAV-MB dans le Véhicules légers Tout Terrain, la SAFM-MA dans les Moteurs et une quatrième dans la distribution et l'après-vente " AMS-MB".

En termes de production, les usines de montages algériennes n'ont pu qu'atteindre les 110 000 véhicules montés en 2017 alors que sur du surcing local mais à part du seul opérateur national (SNVI) qui réalise un taux d'intégration acceptable de 80% pour une production annuelle de 6000 unités (Truck & Bus)

SYNTHESE COMPARATIVE

1. Les parts du marché par marques automobile au Maghreb(2017-2015)

Renault en pole position au Maghreb

Premier en Algérie avec 62,8% de part de marché (en 2017) et au Maroc (41,8% en 2017)², par contre en Tunisie (marché oligopolistique), il ferme le podium des ventes avec 7,4 % derrière respectivement Isuzu (11,1 %) et Citroën (8,8 %). En Tunisie, le groupe ARTES (Automobile Réseau Tunisien Et Services S.A) – Alliance Renault-Nissan – est leader sur le marché des véhicules particuliers (VP) avec 8499 unités vendues et 13,35 % de parts de marché pour ses 3 marques Renault– Dacia et Nissan où la marque au losange (Renault) est la marque la plus vendue pour l'année 2017³

"Marché automobile algérien : 51,3 % de part de marché pour le groupe Renault Algérie », titré le magazine spécialisé dans l'automobile Auto Algérie⁴. Les deux marques du Groupe français (Renault et Dacia) occupe plus de la moitié des ventes .

Les tendances générales actuelles:

- Le Maroc: Une plate-forme automobile et exportatrice stratégique pour l'Europe et l'Afrique (+376 000 véhicules produits en 2017 dont 333.189 véhicules destiné à l'exportation (soit 88,61% de la production globale). L'opérationnalisation prochaine de l'usine de PSA (janvier 2019) portera le nombre à 600 000 véhicules/an (400 000 Renault et 200 000 PSA.)
- La Tunisie: Une plate-forme stratégique de surcing local et fabrication de composants automobile. 267 entreprises spécialisées dans composants dont 180 sont totalement exportatrices (en 2017)⁵.
- L'Algérie: Un marché automobile important (2e d'Afrique et 1er au Maghreb)

² Voir : <http://www.jeuneafrique.com/512124/economica/en-2017-renault-a-su-tirer-son-epingle-du-jeu-sur-les-marches-algerien-et-marocain/> (consulté le 03-03-2018 à 11h00)

³ Voir : <https://voiture-neuve.tunisienumerique.com/groupe-artes-leader-marche-vehicules-particuliers-vp-renault-marque-plus-vendue-lannee-2017/> (Consulté me 03-03-2018 à 10h55)

⁴ <http://www.autoalgerie.com/51-3-de-part-de-marche-pour,13847> (consulté le 03-03-2017)

⁵ <https://www.agencecofin.com/entreprises/1701-53546-algerie-renault-realise-des-ventes-records-et-s-arroge-62-du-marche-automobile-du-pays-en-2017> (Consulté le 03-03-2018 à 11h35)

(260 000 véhicules vendus en 2017 avec le pic jamais égalé de 2012 avec (603 312 véhicules neufs importés et vendus).

Tableau n°2 : Evolution comparée des ventes automobiles dans les pays du Maghreb (2015-2017)

Pays	Maroc Nbre Véhicules				Algérie				Tunisie Part de marché en %			
	1 ^{er}	2 ^{eme}	3 ^{eme}	4 ^{eme}	1 ^{er}	2 ^{eme}	3 ^{eme}	4 ^{eme}	1 ^{er}	2 ^{eme}	3 ^{eme}	4 ^{eme}
2017	Dacia 45 599 V	Renault 21 726 V	Ford 12 026 V	Volkswagen 11 856 V	Renault 61 922 V				Isuzu 11,1	Citroën 8,8	Renault 7,9	Volkswagen 7,4
2016	Dacia 42 279 V	Renault 17 121 V	Ford 14 502 V	Peugeot 10 625 V	Renault 61 0				Isuzu 10	Volkswagen 9,9	Citroën 9,3	Kia 8,9
2015	Dacia 36 329 V	Renault 11 741 V	Ford 10 286 V	Peugeot 8 728 V	Renault (19,53%) 49 494 V	Dacia (16,05%) 40 688	Peugeot (14,34%) 36 323	Hyundai 31 306	Citroën 12,55	Volkswagen 10,3	Peugeot 9,85	Renault 7,63

Source: l'auteur, différentes données (2015-2017)

Après une suprématie de l'Afrique du Sud en terme de volume de production automobiles pendant les années 2000 avec 77% de la production de tout le continent, le Maroc – longtemps considéré comme une simple plate-forme d'approvisionnement de composants automobiles et de sous-traitance – s'impose de plus en plus ces dernières années comme un sérieux concurrent avec notamment l'installation d'un constructeur automobile de renommée mondiale Groupe Renault en 2012 et sa méga usine de Tanger, la plus grande d'Afrique en terme de volume de production. Ainsi, le Maroc voit sa côte grandir pour passer de seulement 6% de la production continentale en 2000 (17 359 véhicules) à 45% en 2016 avec 345 106 véhicules puis 376 826 véhicules en 2017.

Tableau n°3 : Evolution de la production automobile en Afrique (1999-2017)

Pays		Années																		
		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Djibouti	Zimbabwe	Lybie	Kenya	Botswana	Nigeria	Tunisie	Algérie	Egypte	Maroc	Afrique du Sud										
-	577	2 040	332	4 560	6 161	-	-	76 048	21 056	317 367										
-	792	2 040	288	-	7 834	7 834	-	59 213	19 432	345 297										
1 680	1 841	6 840	288	1 608	8 090	-	-	61 549	21 545	407 036										
660	1 816	-	500	1 605	6 168	-	-	45 173	25 056	404 441										
-	600	-	500	1 600	6 168	-	-	45 173	25 500	404 441										
-	384	-	-	-	4 272	-	-	49 335	12 996	455 702										
-	960	-	405	1 566	2 937	-	-	64 549	14 881	525 227										
-	1 420	-	615	397	3 000	1 740	-	91 518	28 620	587 719										
-	1 611	-	705	-	3 072	2 071	-	104 473	36 671	534 490										
-	1 345	-	1 080	-	2 040	2 190	-	119 860	41 731	562 965										
-	-	-	-	-	-	-	-	92 339	46 679	373 923										
-	257	-	660	-	-	2 801	-	116 883	42 066	472 049										
-	839	-	2 945	-	-	1 860	-	81 731	59 477	532 545										
-	829	-	3 080	-	-	1 860	-	56 480	108 743	539 424										
-	829	-	3 080	-	-	1 860	-	39 050	167 452	545 913										
-	-	-	-	-	-	540	1 244	42 515	231 986	566 083										
-	-	-	-	-	-	1 670	20 000	36 000	288 337	615 658										
-	-	-	-	-	-	1 940	42 008	36 320	345 106	599 004										
-	-	-	-	-	-	1 940	158 500	36 640	376 826	589 951										

Source : L'Auteur, données de l'OICA, diverses années

Ce tableau nous montre que la construction automobile dans le continent africain est très contrastée. L'essentiel de la production provient de l'Afrique du Sud, les pays d'Afrique du Nord occupent la seconde place Egypte, Maroc, Tunisie et l'Algérie. L'existence des niches en Afrique de l'Est (Zimbabwe et Kenya), l'Afrique de l'Ouest (Nigeria) est aussi observée mais qui vont progressivement disparaître de la géographie automobile du continent en 2008 puis en 2013.

2. Exportations et importations automobiles des Pays du Maghreb par branche d'activité

A. Le cas du Maroc

En l'espace de dix (10) ans, les exportations industrielles marocaines dans le secteur ont connu un taux de croissance annuel estimé à 34% où les exportations de véhicules (produits finaux) en constituent la majeure partie (86%). La part des exportations totale est ainsi passée de seulement 2% en 2005 pour atteindre les 61% en 2015. Sur le registre des composants automobile, les "systèmes électriques" sortent du lot en connaissant une croissance annuelle moyenne de plus de 30% sur la même période. Pour ce qui est des importations, elles ont aussi connu une évolution soutenue (12%) avec une part équilibrée entre accessoires (composants) et véhicules automobiles respectivement 45 et 48%.

Tableau n°4 : Exportations et Importations Automobiles du Maroc par branches 2005-2015

Chaîne de Valeur Auto par Segments	Exportations (par millier de dollar US)		Part dans les exportations Auto totales du Maroc (%)		TCA M (%)	Importations (par millier de dollar US)		Part dans les importations Auto totales du Maroc (%)		TCA M (%)
	2005	2015	2005	2015		2005-2015	2005	2015	2005	
Exportations/Importations Auto totales du Maroc	155638	3941436	100%	100%	34%	954533	3297177	100%	100%	12%
Composant :	152699	1522093	98%	39%	23%	292911	1493580	31%	45%	16%
<i>Carrosserie</i>	51177	158698	33%	4%	11%	171343	827022	18%	25%	15%
<i>Système d'entraînement</i>	5361	81808	3%	2%	28%	54884	223072	6%	7%	14%
<i>Système électrique</i>	69688	1268453	45%	32%	30%	44165	412131	5%	12%	23%
<i>Carrosserie et/ou du système d'entraînement</i>	26473	13134	17%	0%	-6%	22519	31355	2%	1%	3%
Sous-ensembles :	338	2464	0%	0%	20%	14358	210929	2%	6%	28%
<i>Carrosserie</i>	0	1	0%	0%	-	283	15469	0%	0%	44%
<i>Système d'entraînement</i>	338	2463	0%	0%	20%	14075	195460	1%	6%	27%
Véhicules Automobiles	2601	2416879	2%	61%	86%	647264	1592668	68%	48%	9%

B. Le cas de la Tunisie

La particularité de la Tunisie c'est que la filière automobile s'est développée grâce aux activités d'assemblages à faibles valeur ajoutée et forte employabilité (91% de l'effectif industriel opère dans le secteur automobiles) avec une prépondérance d'entreprise exportatrices (près de 70% des firmes étrangères et totalement exportatrices). Une croissance soutenue depuis les années 2000 est observé en termes de production et d'exportation) notamment avec l'installation de grands équipementiers mondiaux du secteur (Européens, Américains et asiatiques). L'industrie des composants représente la branche far, diversifiée (câblage, plasturgie électronique, textile, accessoires) qui a valu la deuxième place du podium africains en matière de composants automobiles et premier africain dans la filière des faisceaux de câbles.

Tableau n°5 : Exportation et importations automobiles de la Tunisie par branches (2005-2015)

Chaîne de Valeur Auto par Segments	Exportations (par millier de dollar US)		Part dans les exportations Auto totales en Tunisie (%)		TCAM (%)	Importations (par millier de dollar US)		Part dans les importations Auto totales de la Tunisie (%)		TCAM (%)
	2005	2015	2005	2015		2005-2015	2005	2015	2005	
Exportations/Importations Auto totales de la Tunisie	447508	791572	100%	100%	5%	867004	1351487	100%	100%	4%
Composant :	430663	776887	96%	98%	6%	436800	541630	50%	40%	2%
De Carrosserie	155556	237154	35%	30%	4%	130070	135310	15%	10%	0%
Du système d'entraînement	15384	99794	3%	13%	19%	101267	96607	12%	7%	0%
Du système électrique	198742	363414	44%	46%	6%	150160	224384	17%	17%	4%
De Carrosserie et/ou du système d'entraînement	60981	76525	14%	10%	2%	55303	85329	6%	6%	4%
Sous-ensembles :	7461	4520	2%	1%	-4%	31553	34122	4%	3%	1%
Carrosserie	0	0	0%	0%		20162	12592	2%	1%	-4%
Système d'entraînement	7461	4520	2%	1%	-4%	11391	21530	1%	2%	6%
Vehicules Automobiles	9384	10165	2%	1%	1%	398651	775735	46%	57%	6%

Larabi Jaidi Yassine Msadfa, «La complexité de la remontée des Chaînes de valeur Mondiales ; cas des industries

C. Le cas de l'Algérie

Et pour cause : l'industrie automobile algérienne avait disparu dans les années 1970. Aucun équipementier international de rang 1 – comme Valeo ou Faurecia – n'y est présent. La renaissance de la filière en Algérie ne peut pas se faire en un claquement de doigts. C'est illusoire et un non-sens de penser qu'on peut créer un écosystème automobile du jour au lendemain .

«La tâche est plus difficile en Algérie, qui dispose d'un tissu industriel automobile moins développé qu'au Maroc, avec des volumes d'usine moindres, qui n'attirent donc pas encore nos grands fournisseurs de rang un » à l'image de Valeo, Forecia, Snop, Farurecia, Oxford, reconnaît Pascal Felten, directeur industriel de Renault pour la région Afrique – Moyen-Orient – Inde, qui anime les équipes industrielles et logistiques de Casablanca, de Tanger et d'Oran dans un entretien accordé à Jeune Afrique⁶

Tableau n°6 : Evolution des importations de véhicules en Algérie entre 2010 et 2016

Année	Valeur du montant (Milliards USD)	Nbre d'unités
2010	270 663 Million DA (1, 592 USD)	285 337
2011	354 169 Million DA (2, 318 USD)	390 140
2012	7, 604	605 312
2013	7, 335	554 269
2014	6, 341	439 637
2015	3, 381	265.523
2016	1 milliard	87 432

Source : l'auteur, à partir des données de l'enquête

Tableau n°7 : Prévision de la production locale de véhicules horizon 2017-2022

Usines Production	Mercedes-Benz/Rouiba et Tiaret	Sovac Production (VW)	RAP Renault	PSA Algérie Production	Gloviz Kia	GMI Hyundai Trcuk & Bus	TMC Hyundai	Total
2017/2018	16 500	12 000	60 000	25 000 au démarrage (2019)	25 000	20 000	25 000	158 500
2020/2022	24 500	100 000	100 000	75 000	100 000	60 000	100 000	559 000

Source : L'auteur, à partir des données communiquées par les concessionnaires-assembleurs

Conclusion

La situation de l'industrie automobile dans les pays du Maghreb comme nous venons de voir est très contrastée. La Tunisie représente une plate-forme d'approvisionnement des composants automobile pour le continent européen. Son cadre géographique et sa proximité de l'Europe a stimulé l'attraction des investisseurs étrangers, ce qui a accentué les flux transactionnels (importation et exportation) entre la Tunisie et le reste du monde, ce qui a permis au secteur des composants automobiles de jouir d'une place importante au sein de l'économie tunisienne. Les principaux résultats issus de l'état des lieux montrent que le secteur des composants automobiles présente 4,5% des entreprises industrielles manufacturières, 17% de l'emploi du secteur industriel

⁶ Christophe Le Bec, « Automobile : le difficile chemin vers l'industrialisation du secteur en Afrique », Jeune Afrique, le 16 novembre 2015. (Voir le lien <http://www.jeuneafrique.com/mag/275943/economie/automobile-le-difficile-chemin-vers-lindustrialisation-du-secteur-en-afrique/> (consulté le 18-03-2018 à 9h00))

tunisien avec plus que 85000 employés, 4% du PIB national, Une prédominance des multinationales totalement exportatrices qui ont atteint 169 entreprises, soit environ 70% du tissu industriel du secteur et qui emploient 91% de l'effectif global du secteur, une localisation géographique concentrée au Nord Est et Centre Est, le lancement de nouvelles unités annuellement. La branche du *fils, câbles isolés et faisceaux de câbles* est la branche reine, elle connaît le plus de développement et emploie plus de la moitié de l'effectif du secteur (53 991 emplois contre 85 173 emplois pour tout le secteur, soit plus de 63% de l'effectif global dans tout le secteur).

Au Maroc, la filière automobile est représentée par deux branches d'activités. La première est la branche de *Fabrication de pièces et accessoires* qui représente en 2014 : 150 entreprises d'équipementiers, 80 000 salariés, 4 milliards d'Euros de chiffre d'affaire. Avec une localisation un petit peu déséquilibrée (39% à Casablanca, 43% à Tanger, 7% à Kénitra, 11% à autres « Le secteur compte plus de 150 usines d'équipementiers réparties sur trois principales régions : Tanger (43%), Casablanca (39%) et Kénitra (7%), permettant de couvrir les métiers principaux pour la réalisation des équipements véhicules à forte valeur ajoutée. » (Van Wulpen, 2015, p. 5). L'installation de la grande usine de Renault à Tanger a fait passer le nombre d'équipementiers et de sous-traitants locaux installés dans le pays de 35 à 150 en seulement 3 ans. La deuxième branche concerne *le Montage du véhicule et intégration locale* composée des usines de Renault : Somaca (2003), l'usine pionnière de l'industrie automobile au Maroc, existait depuis 1960 à Casablanca. 75 000 véhicules produits en 2017 et Tanger (2012) : 300 000 voitures produites en 2017. La filière sera enrichie des deux usines de PSA (opérationnelles en 2019) : l'usine de montage de véhicules en CKD : 200 000 véhicules/an (à horizon 2023) et l'usine de fabrication de moteurs : 200 000 moteurs/an (à horizon 2023).

Les expériences économiques réussies nous renseignent que lorsque l'activité commerciale se nourrit de l'activité industrielle et vis-versa, cela engendre une économie compétitive et c'est cela que le Maroc par biais de sa politique économique a bien compris. Sa stratégie, inversement à d'autres pays qui ont une tendance unilatérale (des pays exclusivement commercial ou exclusivement industriel). Les deux domaines sont intimement liés.

Si en Tunisie et au Maroc les filières des composants et du montage automobile sont développées, l'Algérie jeune acteur de la Triade du Maghreb dans la filière montage automobile – bien qu'elle a acquis pendant des décennies une expérience dans le montage des véhicules industriels avec le groupe SNVI – a entrepris une nouvelle politique depuis la moitié de l'année 2014 pour lancer une industrie de montage de véhicules en Algérie et ce dans le cadre d'un partenariat qualifié de "stratégique" en concluant des projets de Joint-venture, d'entreprises mixtes entre partenaires algériens (Public/Privé) et partenaires étrangers que ça soit dans les projets de montages automobiles ou dans ses composants.

Bien que pour un bon nombre d'opérateurs étrangers, le climat des affaires et des investissements en Algérie a certes connu une avancée indéniable, mais il reste encore des efforts à déployer pour captiver de manière substantielle les IDE. Bureaucratie, difficultés d'accès au foncier, inadéquation du système bancaire et autres difficultés structurelles de l'économie nationale sont sans cesse évoquées comme étant à l'origine de la réticence dont font preuve les investisseurs étrangers à l'égard du marché algérien

Références

- Ambassade de France en Tunisie. Service Economique Régional (2018). *Le secteur automobile en Tunisie* », Janvier DG Trésor, 2p.
- BOHAN Ch. (2009). « Les stratégies des firmes multinationales de l'automobile dans l'Europe élargie : le modèle centre-périphérie à l'épreuve », *Revue Géocarrefour*, Vol 84/3, Quelle Europe vingt ans après la chute du Mur ? pp. 181-192.
- Diagne D., (2005). L'industrie automobile française au Maghreb. Caractéristiques des marchés et stratégies des acteurs. Pour une stratégie renforçant les synergies entre chaque acteur. Document de travail, MINEFI, DGE, Service des Politiques de d'Innovation et de Compétitivité, Sous-direction de la Coopération Industrielle Internationale, Multigraphié.
- Fédération Générale des Ouvriers de la Métallurgie et de l'Electronique (2017). *Secteur des Composants Automobiles en Tunisie. Etat des lieux. Etude des Indicateurs du Travail Décent. Rapport*. Décembre, 76p.
- Jaidi L et Msadfa Y, (2017). « La complexité de la remontée des Chaînes de valeur Mondiales ; cas des industries automobile et aéronautique au Maroc et en Tunisie », *OCP Policy Center-PP-17/08*, Rabat (Maroc), Septembre, p. 48.
- Jullien. B et Villareal A, (2012). « La voiture électrique comme artéfact d'une transition vers une économie écologique ? », *GERPISA (Groupe d'Etude et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile)*, France, décembre.
- Jullien B., Lung Y. Midler C., (2012). *L'épopée Logan, nouvelles trajectoires pour l'innovation*, Paris, Dunod.
- Layan J-B et Lung Y, (2009). « Les trajectoires de l'industrie automobile au Marco et en Tunisie », *Les localisations industrielles au Maghreb. Attractivité, agglomération et territoires*. Editions Karthala-IRMC, pp. 127-148.

Comment citer cet article par la méthode APA:

Arab Khaled (2019), **L'industrie automobile au Maghreb. Etats des lieux et perspectives**, *Economic Development Review*, Volume 04 (numéro 02), Algérie : Université d'Eloued, pp. 228-241.

