



TOGETHER
for a sustainable future

OCCASION

This publication has been made available to the public on the occasion of the 50th anniversary of the United Nations Industrial Development Organisation.



TOGETHER
for a sustainable future

DISCLAIMER

This document has been produced without formal United Nations editing. The designations employed and the presentation of the material in this document do not imply the expression of any opinion whatsoever on the part of the Secretariat of the United Nations Industrial Development Organization (UNIDO) concerning the legal status of any country, territory, city or area or of its authorities, or concerning the delimitation of its frontiers or boundaries, or its economic system or degree of development. Designations such as “developed”, “industrialized” and “developing” are intended for statistical convenience and do not necessarily express a judgment about the stage reached by a particular country or area in the development process. Mention of firm names or commercial products does not constitute an endorsement by UNIDO.

FAIR USE POLICY

Any part of this publication may be quoted and referenced for educational and research purposes without additional permission from UNIDO. However, those who make use of quoting and referencing this publication are requested to follow the Fair Use Policy of giving due credit to UNIDO.

CONTACT

Please contact publications@unido.org for further information concerning UNIDO publications.

For more information about UNIDO, please visit us at www.unido.org

Mr Mohamed OUZIF
09 Rue Ibn zakour
Les Orangers-Rabat
Tel:212 7 73 61 78 (D)
Tél:212 2 24 28 82 (B)
Fax:212 2 24 81 85

21252

ETUDE SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
AU MAROC

OCTOBRE 1995

SOMMAIRE

INTRODUCTION

- I **STRUCTURE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE**
- II **ORGANISATIONS TECHNIQUE ET DE GESTION**
- III **CONCURRENCE**
- IV **FABRICATION DES COMPOSANTS**
- V **POLITIQUE GOUVERNEMENTALE**
- VI **INSTITUTIONS D'ENCADREMENT**
- VII **TRANSFERT DE TECHNOLOGIE**
- VIII **INFRASTRUCTURE PHYSIQUE**
- IX **TECHNOLOGIE**
- X **FINANCEMENT**
- XI **MARCHE**
- XII **CONSIDERATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT**

RECOMMANDATIONS

INTRODUCTION

Au lendemain de l'indépendance , les pouvoirs publics se sont attelés à asseoir l'environnement favorable au développement de l'industrie automobile pour répondre à une demande intérieure en progression tout en escomptant par là :

- Un impact positif sur l'économie en réalisant des gains de devises par la substitution aux importations des véhicules des composants (CKD) assemblés localement ,
- un effet d'entraînement sur le tissu industriel par la mise en place d'une industrie progressive des composants d'automobile.

1ère phase : Assemblage Simple :

la politique d'orientation de l'industrie automobile s'est fixée pour choix , au départ , la limitation des marques et des modèles en vue de faciliter la valorisation locale. Pour ce, toute création, extension, cession et transfert des chaînes de montage a été soumis à une autorisation préalable . Dès 1960, trois chaînes de montage étaient autorisées en vue d'associer l'assemblage de quatre marques :

- . SOMACA pour les voitures particulières de marque FIAT et SIMCA ,
- . BERLIET MAROC pour les véhicules utilitaires de marques BERLIET ,
- . STAR AUTO pour le montage des véhicules utilitaires de marque VOLVO .

L'Etat a agi en promoteur par des prises de participation financière dans SOMACA et BERLIET, tout en incitant le secteur privé à investir en accordant , par la suite trois nouvelles autorisations : RENAULT en 1966 , OPEL et AUSTIN en 1969.

Cette multiplication des marques et modèles dans un marché restreint s'est répercutée sur l'orientation de l'industrie automobile qui s'est trouvée confrontée au problème de la recherche d'une meilleure valorisation locale.

2ème phase : Valorisation locale .

Afin de stimuler une valorisation locale par une intégration plus poussée, il a été promulguée , dans la décennie soixante dix , le texte réglementaire (décret Octobre 1970) concernant à la fois le montage et la sous-traitance locale ; Laquelle réglementation a procédé d'une part à l'interdiction provisoire de l'importation de composants et pièces fabriqués localement dans des conditions compétitives , et d'autre part , à la définition d'un seuil de valorisation de 42 % pour accorder des autorisations de création a des futures chaînes de montage.

L'option de l'Etat était de rationaliser l'activité du véhicule en définissant un régime conditionné dans le montage tout en permettant aux consommateurs de disposer d'un large choix dans les gammes et les modèles de véhicules disponibles sur le marché local .

3ème phase : Intégration/Compensation .

- De 1982 à 1994 :

La maîtrise de la technologie par les investissements importants en recherche et développement qui s'est opérée sur la base élargie d'une production dépassant de loin la production nationale a rendu l'évolution de la valorisation locale irréalisable . Aussi, fût promulguée la loi 10.81 (juin 82) dite « d'intégration-compensation » pour atténuer les effets dus , notamment, aux contraintes des séries produites, de la maîtrise technologique et des mutations du secteur à l'échelon mondial et s'est fixée comme objectif la promotion du secteur de sous-traitance en impliquant les constructeurs à créer de nouvelles unités et stimuler ses exportations dans le cadre de la compensation . L'objectif de valorisation locale a été abandonné au profit d'un reflux financier compensatoire en devises généré par le marché intérieur . Cette loi spécifie la réalisation d'un taux d'intégration-compensation minimum de 40% par les chaînes de montage de voitures particulières et véhicules utilitaires légers et de 50% par celles de véhicules utilitaires lourds.

En outre et afin d'assurer une protection du marché local, les véhicules neufs ont été soumis à la licence d'importation jusqu' à 1990 ; date à laquelle ils sont devenus libres. Actuellement les véhicules neufs ne sont plus taxés qu'à un droit de douane de 17,5 % .

De nouvelles dispositions concernant le taux d'intégration-compensation ont été adoptées exigeant la réalisation d'un Taux d'Intégration-Compensation de 60 % pour tous les véhicules automobiles à compter du 1er Janvier 1994 .

Projet industriel intégré de la voiture économique .

En dépit des efforts déployés par le gouvernement pour développer le secteur , le marché s'est rétréci et la demande a été portée vers la voiture d'occasion importée .

Il a fallu opter pour une nouvelle stratégie de développement qui repose sur la réduction du nombre des modèles assemblés et sur la diversification de la fabrication des composants .

Le gouvernement a donc projeté de faire construire une voiture "économique" dont le prix sera accessible aux personnes à revenus modérés et qui offrira à la profession la possibilité de participer activement au développement et à la production d'un nouveau produit à portée du marché .

Le Ministère du Commerce , de l'Industrie et de l'Artisanat a lancé un appel d'offre international auprès des grands constructeurs d'automobiles pour la réalisation de ce projet .

Aussi , une convention a été signée , en mois de juillet 1995 , entre le gouvernement et FIAT AUTO dont l'offre a été retenue parmi les soumissions de cinq constructeurs . L'objet de cette convention est de préciser et d'officialiser les engagements de chacune des deux parties pour la construction d'une voiture totalement nouvelle, la 178 qui va remplacer la UNO et ses modèles dérivés dans la gamme de FIAT .

Place de l'industrie automobile :

Le Maroc dispose , aujourd'hui , d'une unité de montage de véhicules particuliers et utilitaires légers d'une capacité de 50.000 unités par an , 4 chaînes de montage de véhicules utilitaires lourd d'une capacité de 1200 unités par an , d'une chaîne de montage de véhicules utilitaires légers d'une capacité de 5000 unités par an et d'une industrie de sous-traitance regroupant une soixantaine d'entreprises .

L'industrie automobile emploie 9308 personnes soit respectivement 17 % des effectifs employés dans le secteur des Industries Métallurgiques et Mécaniques (I M M) et 2% des effectifs de tout le Secteur Manufacturier (S.M.)

Selon les statistiques du Ministère du tutelle se référant à l'exercice au cours de l'année 1993 :

La valeur de la production du secteur a été de 3893 Millions de DH soit 4.4% de la production industrielle dont 1166 Million de valeur ajoutée (V.A.) ce qui correspond respectivement à 4 % de la production industrielle (S.M.) et 3.3% du Produit Intérieur Brut (PiB) industriel .

Les exportations ont été de 614 millions de DHS représentant respectivement 74 % des exportations des I.M.M et 3 % des exportations du S.M.

Les investissements ont été de 196 millions de DHS soit 3 % de ceux du S.M.

L'apport du secteur à l'économie nationale peut se résumer comme suit :

- * 63 Entreprises
- * 7995 Emplois (2% des emplois du S.M.)
- * 1166 Millions de DHS V.A. (3% de la V.A. du S.M)
- * 614 Millions de DHS d'exportation (3% des exportations du S.M)

La part des importations de la branche du matériel de transport représente 35% de l'ensemble des IMM . la part de l'industrie automobile reste prépondérante par rapport aux constructions ferroviaires et navales . De 1989 à 1993 ils ont passé de 4346 MDH à 6453 MDH alors que la valeur ajoutée est passé de 1046 MDH à 1392 MDH .

le taux de couverture est passé de 8% à 9% au cours de cette période .

Les statistiques du Ministère du Commerce et de l'Industrie relatives au secteur du matériel de transport , en mille DH , ont été comme suit au titre de l'année 1993 :

SOUS SECTEUR	ETS	C.A.	PRODUCT.	EXPORT	INVEST	VAL AJOUT.	EFFECTIF
(21)VEHICULES PARTICULIERS	33	2977452	2138347	546586	125216	632311	4871
(22)VEHICULES UTILITAIRES & CARROSSERIE	30	2441508	1754197	66542	26069	533701	3124
(23)MOTOCYCLES & CYCLES	12	412246	285834	37030	6634	76827	879
(24) MATERIEL FERROVIAIRE ROULANT	1	158086	69851		1049	80919	718
(25)CONSTRUCTION ET REPARATION NAVALE	22	122558	128325	33467	8184	64919	654
(27) AUTRES MATERIELS DE TRANSPORTS	4	27544	13149		923	3917	65
TOTAL	102	6139394	4389703	683625	168075	1392594	10311

ETS: établissements ; CA : chiffre d'affaires

Chapitre I

STRUCTURE ACTUELLE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.

I-1 ACTIVITE DE MONTAGE DE VEHICULES PARTICULIERS ET DE VEHICULES UTILITAIRES LEGERES.

En 1993, le secteur du montage et de fabrication de composants des voitures particulières et véhicules utilitaires légers compte 33 entreprises, employant 4871 personnes et a réalisé une production de 2138 millions de DH dont 632 millions de DH de valeur ajoutée représentant 30% de la production. Les investissements se sont élevés à 125 millions de DHS. Les exportations ont été de 546 millions de DH.

La société SOMACA assure la quasi-totalité du montage des voitures particulières : Elle assemble pour son compte les marques FIAT, alors que l'essentiel de son activité provient de la réalisation à façon du montage pour le compte des sociétés autorisées à cet effet; les marques RENAULT pour le compte de RENAULT MAROC et les marques PEUGEOT et CITROEN pour le compte de SOPRIAM. Ces sociétés fournissent leur collection CKD (Completely Knocked Down) à la SOMACA qui effectue l'assemblage et leur livre les voitures prêtes à être commercialisées en leur facturant les frais de montage.

Tout récemment, SOMACA a cédé la carte Fiat à Fiat-Auto Maroc qui vient d'être constituée depuis le 20 Septembre 1995.

La SMEIA assure, pour son propre compte, le montage des véhicules 4 x 4 LAND ROVER la production reste faible par rapport à la SOMACA et ne dépassant guère 500 véhicules par an.

Jusqu'à 1994 depuis 1962, SOMACA a assemblé 497 431 voitures particulières et véhicules dérivés, soit une moyenne de 15000 véhicules par an avec une pointe de 25 000 en 1975/76.

Le nombre de voitures montées a régressé considérablement passant de 20152 en 1991 à 9380 en 1994. Le parc d'automobile dépasse actuellement 1.096.947 voitures enregistrées en 1991 par la Direction des Routes. De 1991 à 1994, le nombre de véhicules mis en circulation a été de 273.960 (Source ; AMICA).

Les voitures sont montées en plusieurs modèles et marques, environ 40 versions, et sont destinés au marché local ; elles présentent un taux d'intégration de composants fabriqués localement de 10% à 15% selon les modèles et marques.

I-2 ACTIVITE DE MONTAGE ET DU CARROSSAGE DES VEHICULES UTILITAIRES LOURDS.

En 1993, l'ensemble de l'activité du montage et du carrossage des véhicules utilitaires lourds compte 30 entreprises, employant un effectif de 3124 personnes, réalisant une production de 1754 millions de DH avec une valeur ajoutée de 66 millions de DH et des investissements de 26 millions de DH.

Les principales chaînes de montage opérant dans ce secteur sont :

Chânes de montage	Marques montées
SAIDA STAR AUTO	VOLVO, BEDFORD, TOYOTA, HINO
BERLIER MAROC	RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS (R.V.I.)
AUTO HALL	MITSUBUCHI, FORD
CAF INDUSTRIE MAROC	D A F
S O R I A C	S C A N I A

La branche du carrossage compte plusieurs carrossiers dont les plus importants sont :

Carrosseries	Produits fabriqués
SAIDA STAR AUTO	Carrosseries des véhicules de transport de personnes (Autobus, Autocars Tourisme , Cars de ligne, Ambulances...) et de marchandises pour différents tonnages , Bennes en tout genres (basculante , tasseuse, carrière , hydrocarbure...) Semi-remorques ...etc .
CARROSSERIE BAHRI	
CARROSSERIE RAHALI	
C. I. M.	
BENNE MARREL MAROC	
S M I C C	
CARROSSERIE ALLIESSE...etc.	

La valeur ajoutée d'environ 65% et permet de respecter le TIC prévu par la loi 10.81 ; un autobus carrossé nécessite environ 2500 à 3000 heures/ouvriers. La valeur ajoutée de cette activité est estimée à 67% , due principalement à l'intervention de la main d'oeuvre .

Le parc National de véhicules utilitaires lourds est d'environ 300 000 unités .

I-3 LA SOUS-TRAITANCE

L'industrie des pièces et composants pour voitures particulières et véhicules utilitaires regroupe une trentaine d'entreprises qui fabriquent différents composants et pièces dont la part absorbée par le montage local est relativement modeste compte tenu des limites des séries.

Outre le marché de la deuxième monte auquel est destiné aussi une part importante de cette fabrication , la branche réalise , environ 85% , de ses exportations dans le cadre des opérations de compensation avec les constructeurs établis sur le marché local et aussi par des livraisons à des fournisseurs européens . De même cette branche exporte vers les pays de la région au niveau du Maghreb et de l'Afrique .

La sous-traitance au niveau des véhicules utilitaires lourds s'identifie à l'activité du carrossage. La multitude des marques dans un marché limité ne permet pas de développer une intégration appréciable en dehors du carrossage . Les exportations de ce secteur étant relativement très faible.

Chapitre II .

ORGANISATIONS TECHNIQUE ET DE GESTION

II-1 COOPERATION AVEC LES CONSTRUCTEURS

L'industrie de l'automobile a été amorcée , au Maroc , avec l'assistance des constructeurs européens : Fiat , Renault , Peugeot/Citron pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers ; Renault , Volvo pour les véhicules utilitaires lourds .

Les chaînes de montage locales intègrent les choix stratégiques des constructeurs , ces derniers répondent aux exigences du taux d'intégration-compensation en conformité avec la réglementation en vigueur (loi 10.81) .

L'assemblage des voitures se fait en grande partie à partir de l'importation des composants CKD, livrés par les fournisseurs homologués par le constructeur , et aussi par l'intégration des pièces fabriquées par la sous-traitance locale développée à cet effet . Un nombre considérable de marques et de modèles a pu être assemblé , ce qui a favorisé l'acquisition des compétences et du savoir faire dans le domaine .

En outre , grâce à la loi sur le taux d'intégration-compensation , une sous-traitance locale a pu être développée , couvrant différents produits , destinés à des marchés diversifiés : local , régional et européen ; elle compte à son actif des atouts non négligeables , à savoir :

- Des produits présentant un couple Qualité/Coût compétitif ,
- Une diversification de la production avec un taux raisonnable d'intégration ,
- Une qualification de la main d'oeuvre à un coût avantageux ,
- Un savoir faire appréciable .

II- PRODUCTION AU PLUS JUSTE

Actuellement , le secteur est interpellé par la situation de ses partenaires Européens qui se trouvent confronter à la récession générale dans le secteur avec la redistribution des parts de marché en faveur de l'Asie de l'Est ; ainsi qu'à la libéralisation régionale assurant aux industries des pays concernés une intégration financière , industrielle et technologique .

Ces facteurs dans leur interdépendance ont propulsé en avant le process intégré , dit : PRODUCTION AU PLUS JUSTE , qui est en train de se substituer à la production en masse et accélère la métamorphose du paysage industriel automobile . Ce concept allie les techniques les plus avancées de l'animation des équipes , de la conduite des projets , de la communication et du développement simultanée des outils de production ; Or la subtilité de ces techniques , inventées par les Japonais , est telle que l'adaptation à ce concept relève beaucoup plus du culturel que de moyens et d'organisation . Ceci explique le retard accusé par les constructeurs Européens dans le domaine exigeant de plus en plus d'efforts pour le combler .

Au niveau du Maroc , la profession est consciente de sa propre situation qu'elle ne subit pas toute seule , d'ailleurs , puisque celle ci s'inscrit dans l'évolution de ses partenaires avec lesquels elle se trouve en interaction . Toutefois , elle revêt un caractère particulier à son niveau compte tenu de l'étroitesse du marché local et le manque de stratégie à l'échelon régional .

Le partenariat renouvelé avec Fiat Auto Maroc , basé sur le montage d'un seul modèle en nombre appréciable va induire sûrement la révision de l'organisation de la production en adoptant progressivement le concept de la production au plus juste , d'autant plus que le constructeur partenaire est porté sur ce concept grâce aux résultats remarquables enregistrés ces dernières années au niveau de son nouveau site de production MELFI à Naples .

II-3 MAITRISE TOTALE DE LA QUALITE .

La Maîtrise Totale de la Qualité , MTQ en tant que nouveau style de management perfectionné par les firmes japonaises , est devenu un élément incontournable dans la conquête des parts importantes des marchés en faisant prévaloir la compétitivité des produits ; Ce système s'est vite répandu comme modèle à suivre partout dans le monde .

En Europe , l'usage disparate et parcellaire de ses concepts tels les cercles de qualité , CSP , n'a pas généré d'effets tangibles . De la même manière , des initiatives pour vulgariser les techniques des cercles de qualité ont été prises au niveau du tissu industriel marocain sous l'impulsion du Ministère du Commerce et de l'Industrie mais sans obtenir de résultats significatifs .

Quant au secteur de l'automobile , il joue un rôle d'avant garde dans la promotion de la qualité au niveau du tissu industriel ; Plusieurs entreprises ont élaboré une politique qualité et s'acheminent vers la mise en place d'un système de management qualité à travers les normes ISO 9000 . Ces entreprises se sont dotées de services , chargés de la fonction qualité , étouffés par des qualitiens ingénieurs et/ou techniciens et équipés de moyens de mesures et d'essais nécessaires .

II-4 PRODUCTION A FLUX TENDU : JUST IN TIME

Ce concept , développé également au Japon , consiste particulièrement , à établir des formes viables de partenariat entre constructeurs et fournisseurs par la réduction et la concentration du nombre de ces derniers . Il incite aussi bien à la maîtrise parfaite de la production qu'à l'organisation parfaite à tous les niveaux du réseau de la sous-traitance .

Les professionnels du secteur semblent sceptiques quant à l'implantation de ce concept au niveau des constructeurs européens qui semble-t-il s'est traduite par une gestion juste à temps des stocks en transférant ceux-ci chez le fournisseur , ce qui a engendré pertes en temps , qualité , et argent . N'empêche que ces derniers sont conscients du fait que l'exportation vers l'Europe et même la négociation de la compensation aura tendance à se faire en termes de flux tendu .

L'amélioration des prestations des entreprises du secteur va résider dans les nouvelles relations de partenariat que les sous-traitants locaux sont appelés à établir avec leurs donneurs d'ordre aussi bien au niveau local qu'à l'exportation compte tenu notamment , de la nouvelle donne de la voiture économique . Les exportateurs du secteur mènent , depuis la signature de la convention en mois de Juin , des discussions et prospections au niveau des sous-traitants Européens (sous-ensemblier ou ensemblier) des constructeurs pour voir dans quelles mesures ils peuvent répondre aux exigences de ces derniers .

Chose est sûre , les professionnels savent qu'ils doivent faire preuve vis-à-vis de leurs partenaires de leur maîtrise , en matière d'organisation , à s'adapter à la production au plus juste

CONCURRENCE

III-1 VOITURES PARTICULIERES

Analyse de la demande:

La demande est axée sur la production locale et les importations des voitures neuves et d'occasion; L'évolution de cette demande a été caractérisée d'une façon spectaculaire par l'explosion du marché avec les importations massives des voitures d'occasion suite à la baisse des droits de Douanes ainsi que la baisse de la valeur de la base taxable et l'augmentation des taux d'abattements selon l'âge du véhicule .

L'évolution de cette demande a été ces cinq dernières années comme suit:

	1990	%	1991	%	1992	%	1993	%	1994	%
VOITURES NEUVES LOCALES	17176	39	20434	42	15577	19	11980	14	10007	9
VOITURES NEUVES IMPORTEES	1030	2	1460	3	2488	3	2684	3	4182	4
VOITURES D'OCCASION IMPORTEES	25389	59	26169	54	63000	77	72517	83	91202	86
T O T A L	43595		48063		81065		87181		105391	

Source : AMICA

Cette évolution comme le montre les chiffres s'est opérée en faveur de l'importation des voitures d'occasion dont le prix répondait au segment de clientèle qui devrait être porté sur les voitures neuves importées de bas et moyen de gamme .

Analyse de l'offre:

Pour répondre aux besoins et motivations du consommateur qui évoluent constamment, les chaînes de montage local tentent à couvrir l'ensemble des gammes pour un meilleur positionnement sur le marché ; Ce qui s'est traduit par la dispersion de la demande et le rétrécissement des marges d'autant plus que la durée de vie du produit est courte.

Position de la Voiture neuve locale:

Il ressort de ces analyses que c'est la voiture d'occasion importée qui a constitué l'offre la moins disante et a stimulé la demande .

La concurrence qu'elle fait subir à la voiture neuve locale a fini par imposer la révision de la structure des prix de cette dernière pour améliorer sa compétitivité .

En effet, la structure du prix du VNL se compose de trois rubriques:

CKD(FOB)	40%
Valeur locale	30%
Droits Douanes	30%

La composante CKD induit le plus grand impact sur le prix à cause de la marge des constructeurs élevée, des taux de changes interposées et l'inflation importée. C'est sur la base d'une intégration plus poussée que ce paramètre est à négocier.

Sur le plan qualité, les produits locaux de bas de gamme, montés en longues séries, sont bien cotés et coûtent moins cher au montage alors que les autres types de véhicules, montés en séries limitées, se font avec un surcoût ce qui a emmené des chaînes de montage à importer des modèles en CBU (Completely Built-Up) au lieu de les faire monter localement.

C'est pour permettre au secteur de faire face à cette situation générée par la concurrence de la voiture d'occasion importée que le projet de la « voiture économique » a vu le jour conjuguant les efforts faits par les trois parties concernées : le constructeur partenaire du projet, FIAT AUTO, et les équipementiers avec la SOMACA qui compriment leurs marges et s'engagent ensemble sur un calendrier, à pousser l'intégration à un taux de 50% sur trois ans ; l'Etat abandonne les prélèvements fiscaux sur les droits de douanes et à l'importation et a ramené le TVA sur la voiture économique et ses composants de 19% à 7%

III-2 VEHICULES UTILITAIRES

La demande se maintient, depuis une dizaine d'années, avec un taux de progression moyen de l'ordre de 14%.

	1984	1985	.....	1991	1992	1993	1994
TRANSPORT MARCHANDISES	824	889	....	3828	3551	2957	3218
TRANSPORT DE PERSONNES	522	861	....	513	438	419	371
TOTAL	1346	1750	....	4341	3989	3376	3589

Source : AMICA et GPLC

L'offre couvre différents modèles et marques des véhicules utilitaires et industriels : Bus urbains et interurbains, Cars de ligne, Autocars de tourisme ..., pour les véhicules de transport de personnes, des Camions de 3,5 T à 38 T pour le transport des marchandises ; Différentes marques sont montées localement : MITSUBISHI, RENAULT, VOLVO, DAF, SCANIA D'une façon générale, la concurrence entre les chaînes de montage locales reflète celle qui existe à l'échelon mondial entre les constructeurs européens et asiatiques. Cette concurrence est particulièrement vive au niveau du segment des véhicules de moyenne gamme où les asiatiques se placent mieux sur le marché.

Par ailleurs, l'intervention de la main d'œuvre dans la construction des véhicules lourds équipés ou carrossés, dégageant une forte valeur ajoutée d'environ 65%, et permet à ces derniers d'être compétitifs vis-à-vis des mêmes véhicules importés.

Quoique les chaînes de montage et du carrossage locales semblent se conforter mutuellement sur l'espace de manœuvre offert par la demande, une concurrence impulsée par les exigences des utilisateurs se manifeste différemment d'un type de véhicule à un autre.

Bus urbains

Le marché de ces véhicules a été perturbé par l'importation des bus d'occasion par les Régies de Transport Urbains . En outre , au niveau des transporteurs privés et des carrossiers , il est constaté selon le Groupement Professionnel du Poids Lourd et de la Carrosserie souvent des non conformités aux normes requises ; de part et d'autre il y a tendance d'écrasement du prix au détriment de la qualité .

Cars interurbains

La concurrence dans le transport routier des voyageurs entre la CTM , campagne leader dans le domaine , privatisée depuis trois ans , et les autres sociétés de transport a eu un impact positif sur la qualité des cars de ligne et des autocars de tourisme qui s'est améliorée nettement . La concurrence entre les carrossiers se fait sur le couple Qualité/Prix .

Camions de marchandises

Les équipementiers doivent se conformer aux spécifications des normes et prescriptions des cahiers de charge des constructeurs . La aussi , la compétitivité s'acquiert sur l'optimisation du couple Qualité/Prix .

III-3 PIECES DE RECHANGE

Le marché offre des pièces certifiées d'origine , de durée de vie et de performances satisfaisantes , mais avec des prix réputés élevés . Egalement sont offertes des pièces adaptées de performances , peut être , moyennes mais dont les prix restent plus abordables .

Les pièces de rechange et les composants d'automobiles fabriqués localement se placent bien face aux mêmes produits importés au niveau du marché local . Quand au marché de la compensation , cette dernière est au fait plus un catalyseur à l'exportation puisque toutes les pièces exportées offrent des prix et des qualités compétitifs à l'échelle internationale.

Toutefois , les efforts déployés par les fabricants pour élargir leur gamme à l'export et concurrencer les produits importés à forte valeur ajoutée , restent handicapés par le nombre limité de gammes et de modèles montés localement . Ce nombre ne leur permet guère de réaliser des produits dans des conditions économiques et financières compétitives .

En plus , sont vendues des pièces à bon prix , qui proviennent du marché parallèle dont les vendeurs ne paient ni taxes , ni charges sociales ; ainsi que des pièces imitées n'ayant pas subi de tests de contrôle et de vérification de conformité aux normes et spécifications de la part des constructeurs comme c'est le cas pour les pièces certifiées d'origine .

A cela s'ajoute une contrebande active qui porte préjudice au marché organisé des pièces de rechanges quoique contrecarrée par la lutte que mène l'Administration des Douanes pour lutter contre ce phénomène

Chapitre IV :

FABRICATION DES COMPOSANTS

Les composants d'automobiles fabriqués localement sont destinés aux marchés de la première monte, de la rechange ainsi qu'à l'exportation.

L'intégration au niveau du montage local se situe entre 10 à 15% ce qui reste dans la limite du raisonnable ; au delà de 15 à 20% il y aurait obligation d'intégration des pièces nobles pour lesquels les techniques industriels et de marketing sont importants et dont l'investissement ne se justifie pas.

En outre, l'intégration se trouve fortement désavantagée par la limite des séries et la multiplicité des modèles et des versions. En conséquence, la fabrication des composants pour la première monte est loin de présenter des rentabilités apparentes pour susciter l'intérêt du secteur privé. D'ailleurs SOMACA a été contraint à créer ses propres filiales pour la première monte.

C'est dans le cadre de la compensation et de l'approvisionnement du marché de la rechange que la fabrication des composants s'est développée ; ce qui a engendré une monoculture sans apport technologique notable ; les produits fabriqués se réfèrent aux : câbles, ceintures, masse d'équilibrage....., ils doivent leur compétitivité à une main d'oeuvre à un coût avantageux et de bon niveau de formation.

Avec la réalisation du projet de la V.E, des changements importants vont s'opérer au niveau de cette activité dans la mesure où le taux d'intégration doit être porté à 50% au bout de trois ans. D'importants investissements sont projetés pour l'élargissement de la gamme des produits fabriqués localement.

Par contre le marché de la compensation va se trouver réduit. Le T.I.C étant de 60%, il en résultera 10% pour les entreprises qui exportent sous le régime de la compensation.

Bien que ces dernières ne seraient pas tout à fait lésées, puisque le taux de 10% est calculé sur la valeur de la collection CKD qui sera plus importante (45.000 véhicules contre 11.000 actuellement), elles seront appelées à faire jouer les règles de la compétitivité en dehors de la compensation.

S'insérer dans le réseau de Fiat, d'une part, et développer des formes de partenariat et de coopération au niveau régional, d'autre part, constituent des voies prometteuses à explorer pour une amélioration quantitative et qualitative de la fabrication des composants.

En dehors du carrossage des véhicules , Les pièces des différentes parties des composants automobiles fabriqués localement se présentent comme suit :

	PIECES	SOCIETES
Moteurs et parties de moteurs	Pistons et chemises	S. M. F. N.
	Radiateurs	N.R.F. MAROC
	Régulateurs, contacteurs	F A M E L E C
	Filtres	SINFA , SOFIMAR
	Faisceau électronique	CABELEC, CAPAUTO , R.I.M.
	Batteries	CASABLOC, TECNA, CGE
	Caoutchouc technique	CAPLAM
	Eléments de chaudronnerie de précision	SICOA , FAMAQ,
	Colliers de serrage	SMICOM
	Joints	ROYAL JOINTS
Transmission et suspension	Lubrifiants	CHIMIQUE DU NORD
	Amortisseurs	OMIA , SODEX , MAGHREB AMORTISSEURS.
Partie de direction	Petits ressorts	SPRING MAROC , GAGNEBIN
	Masses d'équilibrage	LAUCOR
Freins et roues	Volant moteurs	SIMEP
	Centrales clignotantes	INTERTRONIC
	Tambour de frein	SIMEP
	Plaquettes de frein	SIPROF
	Pneumatiques et Chbre. à air	GOODYEAR, GENERAL TIRE
Carrosseries et Verres	Paniers de roue de secours	SICOA , FAMAQ
	Baguettes-gouttières	PLASTIC , PROFIL
	Glaces	SOMAVAR, PROTEX
	Pare-chocs à fibre de verre	MAGHREB-ELASTOPLAST
	Plateaux- Pick Up	SICOA
Habillage	Pédaliers	SICOA
	Peintures, Mastics	ASTRAL, PRODEC , SADVEL
	Carcasse de sièges	SICOA
Confort et convenance	Garnissage de sièges	MAGHREB ELASTOPLAST
	Mousses de sièges	MAGHREB ELASTOPLAST
	Allume-cigare	R.I.M , SIAGEL
	Ceintures de sécurité	SOREMEX
	Crics	R.I.M.
	Feutres insonorisants	S.F.C.C.T.
	Haut parleur	R.I.M.
	Klaxons	MASCOR
	Pare-soleil	MAGHREB ELASTOPLAST

Chapitre V :

POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

La vision en vogue pendant les années 60 en matière de stratégie industrielle a été l'industrie industrialisante dont le secteur cible était l'automobile. Plusieurs Etats, sous l'emprise du comportement nationaliste, orientèrent leurs politiques vers l'industrie automobile dont le Maroc.

La politique du Gouvernement opérée pour le développement du secteur s'est traduite par la promulgation de textes réglementaires évolutifs régissant le secteur, d'une part, et l'établissement des procédures relatives à la fiscalité et à la tarification douanière en matière de commerce extérieure, d'autre part.

En fait, les modifications réglementaires reflètent des choix politiques à objectifs évolutifs compte tenu d'un environnement fortement concurrentiel et difficilement maîtrisable pour un marché étroit. Ce passage par différents textes réglementaires s'inscrit, donc, dans les réformes structurelle et macro-économique engagées par l'Etat en vue de libérer et laisser agir le marché.

La politique d'industrialisation et de substitution assortie de taxations menée dans les années 70 laisse la place à la gestion micro-économique ou sectorielle jouée par la concurrence internationale et nationale. C'est la productivité qui stimule le développement.

A ce niveau les interventions de l'Etat tentent à se faire en harmonie avec le marché en mettant en place le cadre juridique et réglementaire sans lequel le marché ne peut fonctionner. C'est la complémentarité avec ce dernière qui est visée.

Actuellement, le secteur est régi par la loi 10.81 qui définit les conditions requises pour l'octroi d'autorisations, d'agréments, de créations, d'extensions, de cession et de transfert des industries de montage des véhicules automobiles, également les conditions et les modalités de suspension ou de retrait des autorisations sus-mentionnées.

Cette loi définit le taux d'intégration-compensation, communément appelé T.I.C., exprimé en pourcentage et calculé sur la base d'une activité annuelle réalisée en chiffre d'affaires. Il tient compte de la valeur des pièces de fabrication locale qui sont, soit incorporées dans le véhicule assemblé dans l'unité de montage, soit achetées au titre de la compensation par les constructeurs étrangers propriétaires des marques et véhicules assemblés au sein de cette unité. Le TIC est à cette date de 60%.

La réglementation en vigueur reflète l'abandon de la valorisation à l'intégration au profit de la valorisation à la compensation; l'industrie automobile s'adresse à un marché très concurrentiel où l'industrie se fait à grande échelle pour être rentable.

Or, la demande au niveau du marché de compensation se limite à des produits de la monoculture à faible valeur ajoutée; quant au marché local il, malgré son étroitesse cruciale, un engouement de différents modèles importés de différentes origines.

Il est devenu clair que le secteur ne peut avoir un avenir virtuel que par une sous-traitance développée pour alimenter le montage d'un modèle en grande série dont le constructeur partenaire est intéressé par la consolidation de sa part au marché marocain. C'est pour confirmer cette option, que le Ministère de Tutelle avait projeté en collaboration avec la profession la réalisation du projet de la voiture économique.

Des réflexions sont aussi en cours pour la construction d'un véhicule utilitaire léger dans les mêmes conditions que la voiture économique.

Chapitre VI :

INSTITUTIONS D'ENCADREMENT.

VI-1 FORMATION, RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

La nécessité d'adopter la formation aux besoins qualitatifs et quantitatifs de l'économie est la principale mission confiée par le Gouvernement à l'Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail (l'OFPPT) . La stratégie poursuivie , à travers des liens tissés entre le dispositif de formation et les utilisateurs, est de doter chaque secteur d'une structure de formation et de recherche à même de formuler les besoins en la matière et d'en répondre .

C'est dans ce dessein que l'OFPPT a procédé à la création du Centre de Recherche et d'Engineering d'Automobile (CREA) avec l'assistance de l'Espace Sbarro , Ecole de desing et de créativité dans le domaine de l'automobile . Les lauréats de cet école auraient disposé d'une année de formation à la technique de restauration et de révision et pourront entretenir des véhicules neufs , et monter également des « Pick-Up » en résine sur des châssis d'occasion .

En outre, l'Institut Spécialisé de Technologie Appliquée Inter-Entreprise (ISTAIE) , crée par l'OFPPT , s'est doté au niveau de ses branches de formation d'une « filière automobile » à même de fournir le secteur par des techniciens spécialistes dans le domaine.

VI-2 ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES

Le secteur automobile comprend trois importantes Associations :
 AMICA , Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile ,
 GPLC , Groupement Professionnel du Poids Lourd et de la Carrosserie ,
 AIVAM , Association des Importateurs de Véhicules Automobiles Montés .

Ces Associations jouent le rôle d'interface entre le secteur et les opérateurs économiques constituant son environnement interactif en vue de défendre ses intérêts et consolider ses acquis. A ce fait, elles sont partenaires de tout débat ou action impliquant le secteur et représentent la profession auprès des instances Administratives concernées.

Par ailleurs, et eu égard au poids économique du secteur, la Fédération d'Automobile, regroupant ces associations vient d'être constituée en mois de Juillet au sein de la Confédération Générale des Entrepreneurs Marocains (Patronat Marocain) .

VI-3 MAISONS DE CREDIT

La contribution des maisons de crédit dans la stimulation des ventes des voitures n'est guère favorable au pouvoir d'achat du consommateur ; celui-ci, déjà faible , se trouve réduit par des taux d'intérêts élevés.

Actuellement, le secteur de crédit évolue vers un nouveau espace de concurrence et de différenciation des produits qui induira , sûrement , des effets positifs sur la structure et la nature de ses prestations de service. Egalement, la voiture économique avec son prix abordable par une large clientèle incitera sûrement les maisons de crédit à proposer des formules de financement d'achat attrayantes.

Pour les voitures de services et les véhicules utilitaires lourds , les professionnels ont adopté le « leasing » comme formule adéquate de financement de leurs achats

Chapitre VII :

TRANSFERT DE TECHNOLOGIE

VII-1 LIMITES DU TRANSFERT TECHNOLOGIQUE

L'objectif d'asseoir un transfert de technologie virtuel que ce soit à travers la valorisation locale ou dans le cadre de la compensation a été présent avec force à travers les différents textes de lois promulgués pour régir le secteur.

De même la profession s'est engagée dans cette voie en fournissant des efforts louables pour assimiler la technique et acquérir le savoir faire dans le domaine .

Les unités de montage ont débuté avec un outil productif limité et une technologie sommaire léguée par les constructeurs européens , pour faire par la suite leurs preuves dans le montage d'un nombre considérable de modèles et versions .

Les produits de la sous-traitance sont compétitifs aussi bien au niveau du marché local qu'à l'export . Certains fabricants de composants ont réussi à diversifier la gamme de leurs produits en profitant de la technologie acquise au niveau du secteur pour répondre aux besoins d'autres secteurs , cas de la société MAGHREB ELASTOPLAST ; ces résultats ont été dus principalement aux compétences développées et à une main d'oeuvre qualifiée .

Malgré ces résultats encourageants et bien qu'on puisse parler d'une adéquation entre les produits fabriqués d'une part, et les techniques et outils productifs utilisés, d'autre part, on ne peut dire pour autant que les investigations menées jusqu'à présent ont été à même de réussir un virtuel transfert technologique. Les faits marquants du tissu industriel de l'automobile en témoignent :

- Un taux d'intégration se situant entre 10 à 15 %, en dehors de l'activité du carrossage ,
- Des produits fabriqués avec une faible valeur ajoutée, caractérisés donc par un apport technologique minime et une composante manuelle dominante.

Plusieurs facteurs ont causé cette situation dont l'un des principaux, a été la dispersion des gammes due à la compétition excessive entre constructeurs rendant par là plus difficile l'acquisition de la technologie pour asseoir une industrie de semi-produits en termes de coût et de qualité.

Cette situation a été précaire en particulier pour l'activité du montage de voitures particulières, qui s'est trouvée devant deux choix :

- opter pour l'optique du consommateur en abandonnant le montage local et condamner l'industrie automobile pour offrir sur le marché des voitures importées à bon prix,
- ou opter pour l'optique industriel en renforçant les structures locales par la limitation des modèles montés et réaliser un transfert réel de technologie en favorisant la poussée de l'intégration des pièces fabriquées localement .

Le Ministère de Tutelle a opté donc pour le deuxième choix en lançant l'appel d'offre de la construction de la voiture économique . L'acharnement de la profession a été pour beaucoup dans ce choix .

VII-2 NOUVELLE BASE DU TRANSFERT TECHNOLOGIQUE

Il a été stipulé dans le cahier des charges relatif à l'appel d'offre que le constructeur retenu est invité à contribuer à l'effort d'industrialisation du secteur de l'industrie automobile au Maroc et à assurer un transfert réel de technologie dans toutes les activités liées à ce secteur.

Egalement, le constructeur doit aussi assister les industriels dans l'adaptation de leurs outils de production pour fabriquer les composants qui peuvent être exportés par le constructeur pour d'autres modèles dans le cadre de la compensation.

Pour concrétiser cet objectif avec le constructeur retenu, la convention signée entre la SOMACA et FIAT AUTO vise une étroite collaboration entre les deux parties pour réaliser le transfert technologique nécessaire en vue d'atteindre le taux d'intégration de 50% au bout de 36 mois, permettant par là la fabrication des composants nobles.

Comme mesures d'accompagnement favorisant la concrétisation de cet objectif, FIAT-AUTO en coordination avec l'AMICA et l'OFPPT prévoit un vaste programme de formation multidisciplinaire du personnel des équipementiers en matière d'organisation technique et de gestion de la qualité.

VII-3 NORMES DE LA QUALITE

Face à la percée des produits sud-asiatiques grâce à la maîtrise totale de la qualité, les organismes de normalisation occidentaux, notamment européens, en collaboration avec les grands donneurs d'ordre et leurs réseaux de sous-traitance et sous l'égide de l'organisation internationale de normalisation ISO, ont mis au point la série des normes ISO 9000 relative aux systèmes d'assurance de la qualité.

La conformité à ces normes constitue l'assurance pour le client que son fournisseur maîtrise l'organisation technique et de gestion pour lui fournir les produits conformes à ses spécifications. Etre certifié conforme à la norme ISO 9000 est appelée à devenir de plus en plus une condition incontournable pour le sous-traitant dans l'établissement de nouvelles relations de partenariat avec les constructeurs aussi bien au niveau local qu'à l'Étranger.

Conscient des enjeux que représente ces normes pour le tissu industriel marocain, le Ministère du Commerce et de l'Industrie suit de près l'évolution de ce mouvement et a procédé à l'institution d'un comité national de certification des entreprises sur la base de ces normes.

Au niveau du secteur, l'AMICA est membre de ce comité. En outre, elle a mis en place un CLUB QUALITE constitué de spécialistes délégués par leurs entreprises en vue de vulgariser ces normes et amorcer leur application au niveau de ses adhérents.

En outre, des entreprises membres de ce club ont été choisies pour bénéficier dans le cadre de la coopération Maroc-Allemande de l'intervention d'un expert Allemand pour la préparation à la certification ISO 9000.

Par ailleurs, il est à noter que les chaînes de montage et les équipementiers ont été dès le début soumis aux mêmes conditions de contrôle que leurs homologues en Europe à savoir se conformer aux spécifications et exigences des constructeurs Européens présents au Maroc.

En outre, SOMACA procède à l'évaluation de l'aptitude de la qualification des fournisseurs, selon le système EAQF, et vérifie la conformité aux normes professionnelles dans le domaine.

Chapitre VIII :

INFRASTRUCTURE :

VIII-1 CONTROLE TECHNIQUE

Le Ministère de Transport est chargé de l'application de la réglementation relative au contrôle technique des véhicules . La mise en circulation d'un véhicule sur la voie publique se fait après reconnaissance par les services techniques de son aptitude conformément à cette réglementation

Tous les véhicules techniques ou remorques sont soumis à une visite technique périodique pour constater le bon état mécanique et de marche du véhicule, qu'il est pourvu des accessoires réglementaires et qu'il satisfait aux conditions imposées garantissant la sécurité de la circulation. Ces contrôles sont effectués par les services publics relevant du Ministère du Transport, ainsi que les organismes de visites agréés par ce département à cet effet.

Cette fonction de contrôle technique des véhicules relève actuellement de la compétence du Centre National de Contrôle et d'Homologation des Véhicules Automobiles, placé sous la tutelle du Ministère de Transport , devenu opérationnel, à compter du 14 Novembre 1994 pour assurer en outre les opérations d'homologation des véhicules et de leurs accessoires .

VIII-2 SERVICE APRES-VENTE

Les maisons concessionnaires et représentants exclusifs des marques des véhicules et leurs accessoires ont renforcé leurs prestations par les structures physiques adéquates et nécessaires à la satisfaction de leur clientèle ; lesquelles structures se composent de bureaux d'accueil, des showrooms pour l'exposition et la vente des voitures , les magasins des pièces détachées et les ateliers de réparation et de maintenance avec un réseau assez bien étouffé est mis en place à travers quasiment tout le Royaume .

En outre, la majorité de ces maisons ont amélioré leurs prestations de service par :

- une gestion informatisée du stock des pièces de rechange.
- des équipements permettant des diagnostics et des interventions plus pointues.
- la formation et le recyclage de leur personnel .

Les sociétés des services après vente représentent les grandes marques disponibles sur le marché dont les principales sont :

Sociétés de Services	Marques représentées
AUTO HALL	FIAT, MITSUBICHI, FORD
RENAULT	RENAULT
P. S. A.	PEUGEOT ET CITROEN
AUTO NEJMA	MERCEDES
CENTRALE AUTOMOBILE CHERIFIENNE	VOLKSWAGEN, DAIHATSU
SAIDA STAR AUTO	VOLVO, ISUZU, CHEVROLET...etc
UNIVERS MOTORS	HONDA, B.M.W.
TOYOTA MAROC	TOYOTA
AFRIC AUTO	MAZDA, LADA
S I A B	NISSAN

VIII-3 RESEAU ROUTIER

Le réseau routier développé permet à présent de répondre convenablement aux besoins de transport engendré par les activités économiques et sociales. Le transport routier reste dominant par rapport aux autres modes de transport intérieur : il écoule 92% des déplacements des personnes et plus de 75 % de flux de marchandises en dehors des phosphates cheminées par le réseau ferroviaire.

Le réseau routier se développe sur une longueur de 59.449 Km dont 29.141 Km sont revêtus réparties sur routes principales : 9577 Km, routes secondaires : 6438 km et chemin tertiaires : 13126 Km.

Programme national d'autoroutes :

Le tronçon d'autoroute reliant Casablanca-Rabat-Kénitra, de 120 Km est déjà en service. En outre, le programme de la construction des autoroutes piloté par la SOCIETE NATIONALE DES AUTOROUTES prévoit la réalisation de 100 Km par an à l'horizon de l'an 2004; soit un total de 1000 Km, reliant toutes les régions économiques et desservant les principales villes de la Royaume. 150 Km d'autoroute sont en phase avancée de construction sur l'axe Rabat-Larache. Les travaux du tronçon Rabat-Fes ont été démarré. Les raisons qui plaident pour ce programme se situent premièrement, au niveau de l'évolution du parc automobile dont le nombre a été de 1.096.947 en 1991 et continue depuis à s'accroître.

Programme de construction des routes rurales :

Le programme conduit par la Direction des Routes du Ministère Chargé des Travaux Public vise le désenclavement des régions reculées du pays, et s'étale sur une linéaire de 10.000 Km au bout de Sept ans. Une première tranche sera réalisée en 1995/96 totalisant une linéaire de 3.000 Km. En effet, le réseau de pistes totalisant 38.000 Km non revêtus desservant le monde rural constitue le maillon manquant pour relier dans de bonnes conditions la commune, la zone de production agricole, la zone touristique, au chef-lieu de la province et par là à toutes les régions de la Royaume.

Chapitre IX :

TECHNOLOGIE :

IX -1 RELATIONS TECHNIQUES AVEC LES CONSTRUCTEURS.

Les chaînes de montage ont été créées avec l'assistance technique des constructeurs européens qui légèrent une partie de leur industrie automobile. De ce fait, elles se sont trouvées acculées à faire de la copie à petite échelle avec un outil productif limité.

Si le secteur a évolué au niveau des partenaires, des modèles et marques et des versions, l'outil productif a été adopté au minimum requis. Au niveau de SOMACA, il y a eu une évolution de process par l'introduction de nouvelles techniques de traitement de surface, cataphoresis et tunnel pour peinture.

Quant à la sous-traitance, développée dans le cadre du TIC, son activité s'est limitée en majorité des cas à la conformité aux spécifications et aux normes des constructeurs partenaires. Elle s'est maintenue dans l'étroit couloir de marge de la monoculture technologique; Alors que le statut réglementaire défini par l'Administration de Tutelle aspire à une valorisation de l'intégration par un apport technologique notable.

IX - 2 VALEUR AJOUTEE

D'un autre côté, les constructeurs partenaires répondent aux exigences réglementaires par des produits où une pseudo délocalisation serait contributive à leur compétitivité globale.

Ils vont aussi vers des pièces faciles ayant moins de valeur ajoutée et moins de risques de non conformité; plus l'intégration est forte plus il faut standardiser et contrôler.

Résultat de cet ensemble divergent, la marginalité de la valeur ajoutée (V.A.) de plusieurs produits du T.I.C.; pour la ceinture, à titre d'exemple, la V.A. correspond à la coupe et la couture, les matières premières étant importées. Le câblage ne fait pas non plus un apport intéressant en technologie, la V.A. du câble comprend 50% en main d'oeuvre.

Il faut souligner que la compensation en tant que telle a agit sur l'obtention de ces résultats celle-ci n'est intéressante que dans la mesure où la V.A. est supérieure à 50% du chiffre d'affaires, dans le cas contraire l'amortissement, le coût des matières premières et les frais du transport ne constituent plus un intérêt quelconque.

IX -3 POUR UN NOUVEAU TYPE DE PARTENARIAT

Les pouvoirs publics exigent des constructeurs une technologie évoluée, diversifiée impliquant une plus grande valeur ajoutée sans monoculture en insistant sur la nature des liens d'alliances devant s'établir entre le secteur et ses partenaires pour une plus grande intégration locale.

Les constructeurs sont à l'écoute du marché, celui-ci de par sa taille et sa nature recèle des capacités de développement; la privatisation et la libéralisation des échanges en constituent le cadre stimulateur

Dans un contexte où le collectage n'est plus d'usage, les constructeurs se trouvent obligés d'exporter des CKD ; Or la production au plus juste, l'organisation et la gestion à flux tendu militent pour l'installation industrielle locale . En outre, le secteur est en mesure de répondre au cahier des charges avec spécifications et normes du constructeur.

Les produits fabriqués localement se placent au diapason du standard international ; qu'ils soient essentiellement à base de main d'oeuvre n'est pas toujours un handicap , dans la mesure où l'automatisation a affiché , dans plusieurs cas , ses limites économiques par rapport à l'investissement sur l'homme au regard des sommes colossales du matériel de haute technologie .

Un développement industriel et technologique valorisant qui permettra au secteur d'opérer le saut quantitatif et qualitatif exige de nouveaux types de relations de partenariat , établies sur une base sécurisante à long terme ; mettant en synergie la technologie des partenaires et le savoir-faire technique du secteur .

C'est dans ce cadre , que s'inscrit la convention du projet de la voiture économique , entre le Gouvernement et FIAT AUTO qui s'étale sur huit ans permettant par là , au secteur d'asseoir une nouvelle relation durable avec ce constructeur à même de constituer la nouvelle base de développement d'une technologie générique intéressant l'ensemble du tissu industriel . -

Aussi , la convention entre SOMACA et FIAT AUTO offre l'occasion au secteur d'user de ses leviers-atouts pour élargir sa gamme de fabrication à des produits nobles à forte composante technologique et s'insérer , à travers , le réseau de FIAT au marché international.

De même des réflexions sont en cours pour étendre cette expérience avec d'autres constructeurs au niveau du Véhicule Utilitaire Léger .

Chapitre X :

LE FINANCEMENT

X-1 SECTEUR FINANCIER :

Le secteur financier avec ses différents composants banques, Maisons de Crédits et Assurances, par l'épargne que ses dernières apportent, peut constituer un moyen stratégique pour stimuler les ventes des voitures neuves et par conséquent apporter une aide réelle à l'industrie automobile. Or, la collaboration entre le secteur financier et le secteur automobile est minime, les deux secteurs semblent vivre dans deux mondes parallèles. L'intérêt du secteur automobile était porté vers des actions de protection vis-à-vis de la concurrence extérieure ; le secteur financier s'intéressait à l'épargne et à sa fructification au niveau des marchés porteurs.

Au delà de ce constat, le secteur financier ne réussit pas encore à établir des liens de dynamisation et d'optimisation à long terme de ses composants et structures par leur participation en tant que partenaires aux projets de valorisation des secteurs industriels. Le monopole de l'action bancaire s'exerce dans un contexte de sécurité et non dans un cadre de promotion. Toutes fois la nouvelle réglementation bancaire, l'ouverture au marché international, la création de zone « OFF SHOR » et l'évolution vers un espace de concurrence et de la finance mondiale vont opérer sûrement une métamorphose du tissu et des structures du secteur financier et drainer les possibilités de financement international.

X-2 INVESTISSEMENT

Dans un tel contexte, l'Etat, qui détient des parts du capital de la SOMACA et du BERLIET MAROC, supporte en grande partie les engagements budgétaires d'équipements.

L'Etat assurait l'équipement initial et supportait les charges additifs des amortissements par des subventions. SOMACA, dans ce cadre avait pris en charge la création de certaines unités périphériques pour son propre approvisionnement. Alors que l'investisseur privé n'est intéressé que par les marchés de la compensation et de rechange.

Les investissements, en millions de DH, ont été de 1991 à 1993 comme suit :

1991: 254	1992: 232	1993: 151
-----------	-----------	-----------

Le projet de la voiture économique constitue une nouvelle donne et va induire des opportunités d'investissements pour réaliser 50% d'intégration, dont le planning se présentera comme suit :

- 15 % représente le taux d'intégration existant au démarrage,
- 15-25 % correspond à l'intégration des pièces pouvant être réparties entre les unités existants sans réaliser des investissements importantes,
- 35-45 % consacrée à l'intégration de composants dits nobles en particulier la chaîne cinématique,
- 45-50 % dont l'investissement sera réalisé conjointement par SAMACA et FIAT directement ou par des prises de participation. Cet investissement est estimé à 100 MDH.

Ce planning étalé sur trois ans va offrir des possibilités réelles du développement des investissements tout azimuts dans le secteur automobile.

Chapitre XI :

MARCHE :

XI-1 MARCHE LOCAL :

XI-1-1 VOITURES PARTICULIERES

Constat sur le Marché des VNL

Le marché local s'identifie à une demande intégrant le montage local et les importations et à une offre se référant à la production locale plus les exportations, principalement, des composants d'automobiles.

Ce marché a connu plusieurs fluctuations :

- Durant les années soixante-dix la croissance de la demande interne s'est faite avec un taux intéressant de l'ordre de 6% où la SOMACA avait enregistré le maximum de sa production 25.000 véhicules en 1973/1975,
- De 1980 à 1984, le marché a subi une régression de la demande estimée à 7% ; la SOMACA a atteint son plus bas niveau de production : 16.000 véhicules en 1984,
- De 1984 à 1991, le marché a connu une progression notable passant respectivement de 13580 voitures à 20434 voitures,
- De 1992 à 1994, les ventes des voitures montées localement ont connu un recul alarmant. En 1994 les ventes ont reculé de 26,38% par rapport à 1993 et 44,78% par rapport à 1992,

Les ventes de ces dernières années ont mis en évidence l'étréitesse de plus en plus aiguë du marché des voitures neuves locales dont la cause est attribuée principalement au pouvoir d'achat du consommateur qui ne suit plus la montée excessive du prix de la VNL. Ce pouvoir d'achat se déprécie continuellement par l'inflation due au glissement du monnaie locale et par l'inflation importée due, elle, à la hausse des coûts internationaux des CKD ; se greffant à cela la fiscalité et les surcoûts du montage local d'un nombre limité des séries.

Cependant, cette étroitesse reste relative puisque la demande existe. En effet, le marché a connu une explosion suite aux importations massives de voitures d'occasion après la baisse des coûts de dédouanement. Ce fait spectaculaire a enlevé toute équivoque sur le caractère élastique et expansible du marché qui a résulté de la déprotection graduelle du secteur ainsi que des caractéristiques d'achat du consommateur potentiel.

Les mesures de libéralisation et de déprotection menées par les pouvoirs publics ont ouvert davantage le marché ; Aussi l'urbanisation progresse avec des faits notables: l'espérance de vie, l'alimentation, le taux de scolarisation et l'urbanisation des campagnes qui évoluent quasi positivement reflétant ainsi une amélioration de la qualité de vie du consommateur pour lequel la voiture représente, déjà un espace de liberté.

La combinaison de ces deux facteurs, l'urbanisation et la déprotection, d'une part, et le faible pouvoir d'achat, d'autre part, ont conduit logiquement à une expansion du marché au profit de la VOI au lieu de la VNL. En 1994, 92.000 VOI ont été écoulés sur le marché contre moins de 10.000 VNL.

Perspectives du Marché des VNL.

Jusqu'à maintenant, le marché automobile a échappé complètement aux professionnels. Le nombre de réimmatriculation des voitures d'occasion a représenté 86% des ventes, ce qui constitue une véritable anomalie. Chercher une autre voie est devenue une nécessité pour le secteur et non un choix.

L'évolution semble aller dans le bon sens grâce au projet de la voiture économique. Il s'agit d'une initiative à même de contrecarrer la ruée des consommateurs vers les voitures d'occasion importées, et induire par là un impact positif sur le marché en contribuant à son assainissement.

Qu'en sera-t-il des autres marques ?

Les chaînes de montage qui montent localement certaines de leurs voitures devront certainement abandonner le montage des voitures directement concurrentes de la voiture économique et se concentrer sur les gammes supérieures.

Les importateurs de leur côté seront contraints à un repositionnement sur le marché.

XI-2 VEHICULES UTILITAIRES LOURDS

Constat sur le Marché

Après une chute importante du marché enregistré au début des années 1980, celui-ci a repris depuis 1984 avec un taux de progression moyen de l'ordre de 14%.

Le bilan du marché en l'année 1994 a été globalement positif, les taux d'accroissement par rapport à l'an précédent ont été de 30% pour le marché du transport des personnes et de 10% pour celui du transport des marchandises;

Ce marché présente des particularités suivant chaque cas qu'il s'agit du transport des personnes urbain, inter-urbain ou celui des marchandises.

Les parts du marché des différentes marques s'est présenté en 1994 comme suit :

MARQUES	MITSUBISHI	ISUZU	RENAULT	VOLVO	DAF	SCANIA
NOMBRE	765	521	442	316	78	10
PART MAR	36%	24%	21%	15%	3%	0,50%

Marché des bus urbains:

Ce marché a été perturbé par l'importation d'autobus d'occasion faite par la régie autonome de transport de Casablanca. Ce point fait l'objet de discussion entre le Groupement Professionnel du Poids Lourd et de la Carrosserie et les parties concernées.

Marché des bus inter-urbains:

Ce marché connaît un accroissement notable, cependant, il reste tributaire des aléas de l'activité du transport routier des voyageurs.

Les dernières statistiques du mois de juin 1995 ont enregistré une baisse de 11,62% du cumul des ventes par rapport au même mois de l'an dernier; cette baisse des ventes d'autocars peut s'expliquer par le manque d'investissements dans le transport routier des voyageurs et aussi par la crise que connaît le secteur du tourisme.

Marché des camions pour le transport des marchandises:

Le cumul des ventes enregistré en mois de juin 1995 a augmenté de 25,17% par rapport à l'an dernier ; Ceci peut être en relation avec une reprise des investissements dans les secteurs usagers, industriels et autres .

PERSPECTIVES DU MARCHÉ

Le marché des véhicules utilitaires lourds se caractérise par sa sensibilité extrême à la conjoncture économique nationale . Ses fluctuations dépendent aussi bien de la pluviométrie du pays , des résultats du tourisme , que de l'importance des investissements dans des domaines tels que l'industrie , le bâtiment

De ce fait , les perspectives se présentent à court terme et long terme :

- A court terme , il va dépendre tout d'abord de la prochaine pluviosité ; L'industrie des véhicules utilitaires lourds suivra certainement le développement normal du pays pour peu que le danger d'importation des véhicules d'occasion soit écarté .

- A long terme , les enjeux sont plus importants et vont dépendre surtout des dispositions du développement économique à l'échelon national ; la vitesse de croisement de ce développement si elle est importante , stimulera largement le développement de cette branche du secteur .

Au niveau de l'export , les professionnels n'y voient pas leur salut face à la concurrence effrénée auquel se livre les grands constructeurs au même niveau de développement .

Le développement des ébauches reste interne et à un degré moindre régional si une coordination s'établit au niveau de la région et crée des opportunités réelles au profit des uns et des autres .

XI-3 MARCHÉ DES PIÈCES DE RECHANGE

Les marchés des pièces de rechange est florissant vu l'âge moyen des véhicules constituant le parc d'automobiles . Plus que 90 % des voitures particulières ont plus de cinq ans ; la durée de vie moyenne des véhicules utilitaires lourds est de 17 à 25 ans . La consommation des pièces de rechange est donc importante.

Le marché offre des pièces d'origines ou adaptées ; elles sont fabriquées localement sous une marque acquise en licence ou autre ; de même d'autres pièces le sont sous la marque propre du fabricant . Egalement sont commercialisées des pièces importées par des concessionnaires ou des agents représentant les maisons-mères étrangères.

En parallèle , le marché connaît un affût des pièces et composants , souvent imités , en provenance d'une contrebande active et du circuit informel .

XI-4 MARCHÉS A L'EXPORT

Marché Maghrébin :

Ce marché recèle de potentialités non négligeables . Il se caractérise par une domination des importations de voitures d'occasion et par une concurrence vive sur des créneaux étroits . En 1990 , le parc automobile a compté environ 200.000 voitures de plus .

L'intérêt pour une complémentarité industrielle pour répondre aux besoins du marché se manifeste chez les uns et les autres au niveau de l'UMA . Or , une stratégie maghrébine commune n'est pas d'actualité vu les événements en Algérie et l'isolement de la Libye .

Le volume , en Mille dirhams , des exportations en pièces de rechanges et composants vers les pays du Maghreb s'est présenté les trois dernières années comme suit :

1992	1993	1994
27239	79035	26491

Marché Africain :

Le marché d'Afrique peut présenter des opportunités pour le secteur . L'accroissement du volume d'échange au niveau de la région , notamment , par des demandes de grandes séries peut donner au secteur un avantage concurrentiel .

Actuellement , les échanges se maintiennent à un faible niveau pour les pièces de rechanges dont le volume , en Mille dirhams , des exportations des trois dernières années sont :

1994	1993	1992
2708	22730	2228

Marché Européen :

Ce marché constitue la cible privilégiée pour la sous-traitance locale dans le cadre des accords de compensation avec les constructeurs européens ; la proximité géographique , le professionnalisme acquis , les relations de fidélisation tissées sont autant des atouts pour voir en Europe un marché à conquérir par le jeu de compétitivité de nos produits loin de la compensation réglementaire : CABELEC , RIM , NRF et d'autres travaillant déjà dans un cadre qui dépasse le TIC et s'insèrent dans les structures multinationales grâce à la compétitivité de leurs produits .

Le volume , en Mille dirhams , des exportations en pièces de rechanges et composants vers les marché Européen s'est présenté les trois dernières années comme suit :

1992	1993	1994
100070	119484	141702

Source : Office des Changes

XI-5 POLITIQUE OFFICIELLE

Le marché a connu le passage par plusieurs réglementations : limitation de marques , interdiction de l'importation de pièces fabriquées localement pour favoriser un taux de valorisation de 42% , l'instauration d'un taux d'intégration/compensation de 50% puis 60% définissant ainsi l'évolution du cadre des échanges entre le secteur et les constructeurs partenaires . Ce passage reflète des objectifs de choix politiques évolutifs en fonction de l'environnement prévalent

Actuellement , la déréglementation des systèmes économiques et des marchés préconisée par les instances internationales des finances et du commerce a généré de nouvelles règles du jeu du marché international que le Maroc a adopté dès les années 80 .

A cette date il a procédé à l'application d'un plan de réajustement structurel confirmant ainsi son choix d'économie libérale : Aujourd'hui , l'Etat entérine progressivement sa politique déprotectionniste et concrétise son ouverture sur le marché international .

Dans cette démarche réglementaire, la politique officielle vise à dynamiser le marché dans un environnement ouvert à la concurrence internationale . Une attention particulière est accordée au marché des VNL compte tenu de son poids au niveau du secteur et la nature de la crise auquel se démêle .

En effet , si l'état se désengage de la « gestion » du secteur en déprotégeant le marché , prônant par là que le lien avec ce dernier n'est pas un acquis , il a affiché par contre sa volonté de voir ce marché se négocier avec des partenaires sur la base d'un échange équitable de valorisation industrielle nationale . Le Gouvernement en a fait de cette vision l'objet de la convention avec FIAT AUTO pour la réalisation du projet industriel intégré de la voiture économique .

I. Chapitre XII :

LES CONSIDERATIONS RELATIVES A L'ENVIRONNEMENT

Les risques de dépérissement de la qualité de l'air avec toutes les conséquences graves sur la santé publique et l'environnement constitue la préoccupation majeure du Conseil National de l'Environnement , placé sous la présidence du Secrétariat d'Etat à l'Environnement et regroupant tous les départements Ministériels concernés .

Le groupe QUALITE DE L'AIR , constitué d'experts en la matière a été chargé par le Conseil de procéder à l'établissement des normes en conformité avec les spécifications de l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S) concernant les gaz nocifs présents en l'air et provenant de différents sources de pollution .

Les travaux menés par les différents départements ministériels et au niveau de ce groupe va déboucher sur l'élaboration d'un projet de texte de loi , décret anti-pollution.

A ce sujet , le secrétariat d'Etat à l'Environnement s'est doté d'un laboratoire moderne disposant des moyens humains et matériels nécessaires et se penche actuellement sur l'analyse de l'air en matières du dioxyde de soufre , de l'azote , et de monoxyde de carbone .

Le Ministère de la Santé Publique , qui préside la commission interministérielle chargée d'étudier le problème de la pollution , a amorcé des études pilotes relatives à l'évaluation de l'impact de la pollution sur la population en procédant à des analyses d'urine et du sang sur un échantillon aléatoire .

Concernant plus particulièrement le parc d'automobile, les services du Ministère du Transport étudie les mesures anti-pollution à prendre dans le cadre de la réglementation . Des projets de ces mesures sont en cours de réflexion et d'étude , tel que préconiser l'utilisation de l'essence sans plomb ou encore l'utilisation des pots d'échappement catalytiques.

De même , le Centre National d'Homologation et de Contrôle Technique qui est déjà chargé d'une mission écologique en procédant à la vérification de conformité des véhicules marocains aux normes internationales quand ils s'appêtent à quitter les frontières , pourrait étendre cette mission au niveau des contrôles techniques des véhicules circulant au Maroc.

L'ensemble de ces investigations va constituer la plate-forme pour l'élaboration et l'application du projet de décret anti-pollution qui va combler le vide réglementaire en la matière.

RECOMMANDATIONS

Le projet industriel intégré de la construction de la voiture économique a été réfléchi, et lancé pour permettre au secteur de sortir de sa crise aggravée par la concurrence des voitures d'occasion importées.

La survie et la continuité du secteur va dépendre de la fidélisation de sa clientèle au niveau du marché intérieur pour mieux s'intégrer, par la suite, aux réseaux régional et international.

C'est sur cette base qu'il pourrait avoir accès à la technologie, valoriser ses avantages et potentialités, offrir des séries de possible compétitivité et entraîner par là une réelle industrialisation de la sous-traitance qui par la même occasion sera bénéfique à l'activité du montage des véhicules utilitaires lourds et générique pour l'ensemble du tissu industriel.

La prise d'élan de ce développement va résider dans l'implication du constructeur partenaire FIAT et la mobilisation de la profession en fonction des marchés cibles. La priorité est à la reconquête du **marché intérieur**; ensuite à l'expansion au niveau du **marché régional**, puis l'insertion au niveau du **marché mondial**.

L'objectif pour le secteur serait de tirer profit de cette coopération, de rentabiliser au mieux les investissements en rétablissant les redressements nécessaires pour agir sur les points cruciaux, à savoir :

la valeur ajoutée, la productivité, la technologie et la qualité.

A cette fin, il apparaît impératif de soutenir les efforts de la profession pour assurer leur aboutissement en oeuvrant, aussi bien au niveau de l'Administration de Tutelle qu'au niveau de la profession pour agir dans le sens de :

- 1/ - Maintenir les mesures tarifaires et douanières actuelles au niveau de l'importation des voitures d'occasion pour contrecarrer tout risque de déstabilisation du nouvel environnement,
- 2/ - Renforcer le contrôle technique des voitures âgées pour réformer celles de plus de 10 ans susceptibles de porter atteinte à l'environnement et la sécurité des usagers,
- 3/ - Mettre en place une politique de promotion de la voiture économique, par la reprises des voitures de plus de 10 ans moyennant des subventions de l'Etat à même d'augmenter le volume des ventes,
- 4/ - Encourager l'achat public de la voiture économique par la mise en place de formules de financement attrayantes,
- 5/ - Prévoir un « fond de restructuration spécial » pour le financement des mesures d'accompagnement destinées à renforcer l'efficience des entreprises du secteur.
- 6/ - Etablir un « programme d'assistance et de soutien » en matière de formation, d'organisation technique, d'assurance qualité, de recherche de partenariat...etc dans le cadre des actions d'assistance prévus par l'ONUDI au niveau de la région,
- 7/ - Envisager l'extension du projet de la voiture économique aux véhicules utilitaires léger