

# LA RESILIENCE DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MAROCAINE A L'EPREUVE DE LA CRISE COVID

Face à la crise Covid-19 qui a frappé le secteur automobile mondial, générant des milliards de dollars de pertes principalement dues à la pénurie des semi-conducteurs, l'industrie marocaine fait preuve d'une forte résilience, consolidant son statut d'acteur leader de la production de véhicules en Afrique.



## Importantes pertes économiques du secteur

La pandémie de Covid-19 a porté un coup au secteur de l'automobile sans attendre. Dès février 2020, les ventes en Chine ont connu une chute brutale de 71%. Cette dynamique a accompagné la vague pandémique en se répandant en quelques semaines aux principaux marchés de l'industrie : deux mois plus tard, les USA enregistraient -47% sur leurs ventes de véhicules et l'Europe -80%<sup>1</sup>. Les mesures gouvernementales et les aides d'Etat visant à redynamiser les économies nationales ont permis aux constructeurs de souffler en fin d'année 2020 ; une trêve de courte durée.

Selon le cabinet AlixPartners<sup>2</sup>, l'industrie mondiale aurait de nouveau accusé des pertes colossales en 2021, à hauteur de 210 milliards de dollars (environ 185 milliards d'euros). D'autres sources évoquent un manque à gagner d'un niveau moins important, autour de 90 milliards d'euros<sup>3</sup>, ce qui reste une belle épine dans le pied de l'industrie.

Au niveau européen, seulement 9,7 millions de véhicules ont été vendus, soit un chiffre inférieur aux années les plus noires de l'industrie en 1993 et 2013. La situation française a été similaire sur l'année passée : 1,5

millions de voitures écoulées, situation équivalente à celle de... 1975.<sup>4</sup>

## Pénurie des semi-conducteurs

Cette situation difficile s'explique par différents facteurs, dont le ralentissement ou l'arrêt de certaines lignes de production ou des événements ponctuels décorrélés de la crise sanitaire (blocage du canal de Suez, tensions géopolitiques, etc.), mais principalement par la pénurie de semi-conducteurs. Cette dernière résulte d'un facteur ponctuel (les carences en matières premières nécessaires à leur fabrication) alliée à une tendance au long court sur la demande croissante de ces composants. Les semi-conducteurs n'étant pas un besoin exclusif au secteur automobile mais nécessaires pour une grande majorité des appareils électroniques commercialisés aujourd'hui, la pression de la demande est forte : depuis 2020, la demande mondiale augmente d'environ 17% par an alors que les capacités de production ne croissent que de 6%<sup>5</sup>.

Alors qu'actuellement les constructeurs ont autant de difficultés à produire leurs véhicules qu'à les vendre, l'évolution du marché à moyen terme reste peu visible. La pénurie de semi-conducteurs serait à prendre en compte sur le

<sup>1</sup><https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/how-the-automotive-industry-is-accelerating-out-of-the-turn>

<sup>2</sup><https://www.alixpartners.com/media-center/press-releases/press-release-shortages-related-to-semiconductors-to-cost-the-auto-industry-210-billion-in-revenues-this-year-says-new-alixpartners-forecast/>

<sup>3</sup>[https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/crise-automobile/penurie-de-semi-conducteurs-l-industrie-automobile-a-l-arret\\_4743651.html](https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/crise-automobile/penurie-de-semi-conducteurs-l-industrie-automobile-a-l-arret_4743651.html)

<sup>4</sup><https://www.rfi.fr/fr/%C3%A9conomie/20220118-le-secteur-automobile-en-crise-en-europe>

<sup>5</sup><https://pro.largus.fr/actualites/la-penurie-de-puces-amenee-a-perdre-plusieurs-annees-apres-2022-10806402.html>

temps long selon certains experts<sup>6</sup>. D'après une étude conduite par Roland Berger, elle devrait durer au minimum « jusqu'en 2023 et probablement au-delà »<sup>7</sup>.

## Une production marocaine résiliente

Dans ce contexte, les pays producteurs de véhicules subissent inévitablement les effets de cette situation. Le Maroc, fort de son statut d'acteur industriel majeur de la production automobile (700 000 véhicules/an), de premier producteur africain et de deuxième exportateur vers l'Union européenne<sup>8</sup>, ne fait pas exception à la règle.

La carence en approvisionnement de matières premières et d'intrants additionnée à la réduction des débouchés de vente (majoritairement européens) ont justifié le recul de près de 40% du chiffre d'affaires du secteur marocain sur la première partie de l'année 2020<sup>9</sup>.

Malgré cela, le Maroc a commencé à démontrer une résilience particulière. En novembre 2021, le ministre de l'industrie et du commerce, Ryad Mezzour, déclarait que l'ensemble des industries du Royaume avait récupéré 100% des emplois perdus durant la crise sanitaire<sup>10</sup>. Parallèlement, les exportations automobiles ont repris de +15,9% entre 2020 et 2021 et poursuivent leur reprise<sup>11</sup>.

Le pays continue de bénéficier, en outre, de la nouvelle stratégie du groupe Renault qui favorise sa consolidation dans les Etats où le groupe est déjà implanté, dont le Maroc où il

représente l'un des véritables moteurs de l'industrie nationale avec 400 000 véhicules produits chaque année. Il faut également noter que cette position géographique en Afrique du nord permet au constructeur français d'optimiser ses coûts de transport pour desservir l'Afrique de l'ouest.<sup>12</sup>

Cette résilience à la crise de Covid-19 est également justifiée par l'attractivité industrielle du pays. Mis à part les groupes Renault et PSA qui ont réitéré leur volonté de consolider leurs positions, d'autres acteurs se sont investis en 2020 sur le territoire marocain<sup>13</sup> :

- ouverture d'un site de production par le Coréen Hands Corporation (jantes en aluminium) ;
- travaux pour un second site pour l'Américain Adient (équipementier automobile) ;
- octroi d'un prêt de 15 millions d'euros à Varroc Lighting Systems Maroc (composants automobiles) par la BERD (Banque européenne pour la reconstruction et le développement) ;
- investissement pour la construction d'une usine TE Connectivity (USA, composants électroniques).

**Les résultats 2021 mondiaux ont donc été historiquement mauvais et l'industrie automobile marocaine a largement subi les effets de la crise sanitaire. Mais cette dernière est parvenue à démontrer une résilience forte qui permet de lui garantir une croissance et assurer son statut de leader africain du secteur.**

**Square Strategy travaille avec des acteurs de l'industrie automobile, notamment au Maroc, depuis 1999 et réalise de nombreuses missions de validation de partenaires dans le secteur.**

**Pour en savoir plus, n'hésitez pas à consulter notre site internet : <https://square-strategy.com/>**

<sup>6</sup> <https://ccfa.fr/actualites/le-plus-dur-reste-a-venir-dans-la-penurie-de-semi-conducteurs/>

<sup>7</sup> <https://www.rolandberger.com/en/Insights/Publications/Steering-through-the-semiconductor-crisis.html>

<sup>8</sup> <https://fr.le7tv.ma/2021/08/05/industrie-automobile-le-maroc-premier-producteur-de-voitures-en-afrique-avec-une-capacite-reelle-de-700-000-vehicules-par-an/>

<sup>9</sup> [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&act=8&ved=2ahUKEwi\\_gbOh8-](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&act=8&ved=2ahUKEwi_gbOh8-)

<sup>10</sup> <https://www.lavieeco.com/actualite-maroc/apres-la-crise-lindustrie-a-recupere-100-des-emplois-perdus/>

<sup>11</sup> [www.linkedin.com/company/miicen/posts/?feedView=all](https://www.linkedin.com/company/miicen/posts/?feedView=all)

<sup>12</sup> <https://www.jeuneafrique.com/1256439/economie/automobile-le-maroc-est-entre-dans-la-ligue-des-pays-les-plus-integres/>

<sup>13</sup> <https://aujourd'hui.ma/automobile/malgre-la-crise-sanitaire-de-2020-lecosysteme-automobile-marocain-sagrandit>