



POLICY BRIEF

PB 20 - 65
Août 2020

INDUSTRIE AUTOMOBILE NATIONALE FACE À LA **COVID-19** : FAUT- IL SE PRÉOCCUPER DE L'IMPACT SUR LE COMPTE COURANT ?

Par Abdelaaziz Aït Ali

Industrie automobile nationale face à la Covid-19 : faut-il se préoccuper de l'impact sur le compte courant ?

Par Abdelaziz Aït Ali

L'industrie automobile mondiale est confrontée à une année 2020 des plus difficiles. La pandémie est apparue pour la première fois dans une région chinoise réputée pour son secteur automobile développé. Dans un premier temps, ce sont les constructeurs sud-asiatiques qui ont subi les premières ondes de l'arrêt de l'activité en Chine avant que le foyer pandémique se déplace en Europe et aux Etats-Unis et que la perturbation des chaînes de valeurs prenne une dimension cette fois-ci mondiale. Au Maroc, le secteur n'est pas resté à l'abri de ce contexte mouvementé et les performances à l'exportation dénotent d'un recul de près de 40% du chiffre d'affaires sur la première moitié de l'année. Cependant, l'effet net de cette contraction sur l'entrée des devises ne devrait pas être aussi important, pour deux raisons principales : la première est liée à la forte dépendance du secteur vis-à-vis des intrants importés qui réduirait ainsi la demande du secteur en biens intermédiaires, et la deuxième ayant trait à la prépondérance du capital étranger dans le secteur, lequel capital verra ses rapatriements de bénéfices se tasser. Il est de ce fait primordial d'élargir l'angle d'analyse des effets d'entraînement du secteur automobile et, par là même, des métiers mondiaux du Maroc au-delà de la notion de la valeur ajoutée domestique réalisée à l'exportation. En effet, il est utile de prendre en compte le partage de la valeur ajoutée entre les facteurs de production, qui laisse présager une prépondérance de la rémunération du facteur capital – étranger dans le cas du secteur automobile - prédisposé à rapatrier l'intégralité ou une partie de ses bénéfices. Parallèlement à la politique de promotion de l'attractivité du Maroc - cruciales pour le transfert technologique et l'intégration dans les chaînes de valeurs mondiales -, les décideurs devraient veiller à consolider la présence du capital national dans l'écosystème de l'industrie et le placer au centre de toute politique industrielle à même de porter l'industrie à un nouveau sentier de développement.¹

I. Secteur automobile mondiale à l'aune de la crise de la Covid-19

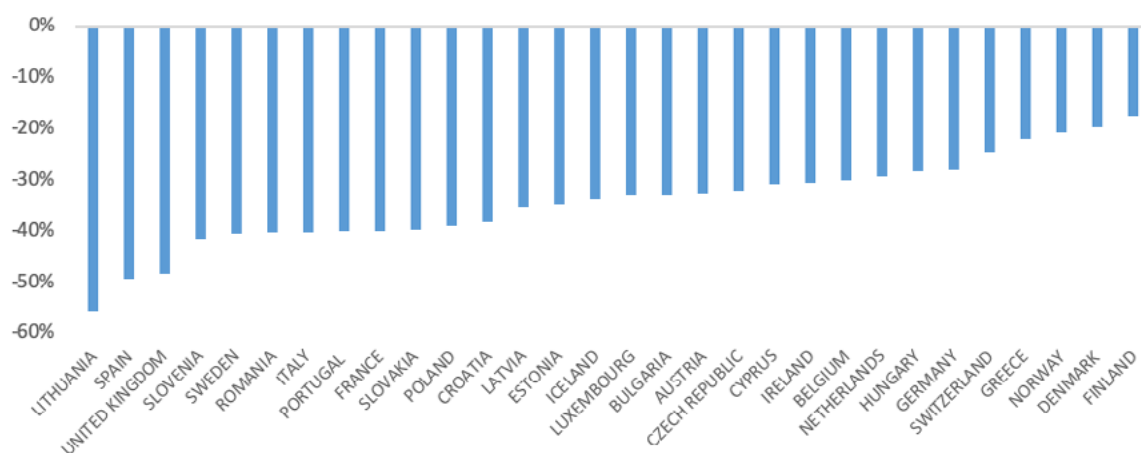
La vague de la Covid-19 n'a épargné aucun secteur d'activité sur son chemin et a infligé des dégâts massifs à l'appareil productif mondial et national. Des secteurs d'activité entiers ont directement subi les mesures de distanciation sociale décidées par les gouvernements, tandis que d'autres ont dû faire face à une conjoncture économique mondiale particulièrement anémique, si ce n'est à des perturbations dans les chaînes d'approvisionnement qui ont contraint les opérateurs à suspendre provisoirement leurs activités, tout simplement par rupture d'intrants (Baldwin et Freeman, 2020).

1. Mes remerciements vont à M. Larabi Jaïdi, Senior fellow au Policy Center for the New South, et M. Badr Mandri, économiste au Policy Center for the New South, pour leurs commentaires précieux. Je remercie également M. Abbas El Akari pour son excellente assistance dans la préparation des données et des graphiques.

Ainsi, les branches d'activité fortement intégrées dans les chaînes de valeurs mondiales ont été les premières à subir le contre-coup de la crise. Nous faisons allusion ici au secteur automobile en particulier. Rappelons que la province de Wuhan, premier épicode de la pandémie à l'époque, abrite tout un écosystème de l'industrie automobile et compte près de 10% du total de la capacité de production chinoise. La région est un fournisseur de premier ordre pour les constructeurs européens, américains et surtout sud-asiatiques, et avec l'entrée en vigueur du confinement dans cette région, le flux de production a pâti d'interruptions majeures. En Corée du Sud par exemple, quelques constructeurs ont suspendu provisoirement leurs chaînes de production dès les deux premières semaines de février en raison de rupture de stocks, avant même la propagation à grande échelle de la pandémie dans le pays. Même sort pour certains opérateurs japonais qui ont décidé de geler leur production pour le même motif au lendemain de l'arrêt de la production dans la province de Wuhan (Forum Economique Mondial, 2020). Le déplacement du foyer pandémique en Europe et aux USA a exposé cette fois-ci les écosystèmes de cette industrie gravitant autour des deux puissances économiques aux effets de la crise.

Et ce n'est pas seulement une question de perturbations des chaînes de production ou de mise en veille de la production, car le secteur automobile s'est vite trouvé plongé dans une crise plus profonde suite à l'effondrement de la demande mondiale (OIT, 2020). Le nombre d'immatriculations de voitures dans le continent européen est révélateur du dommage subi par l'industrie automobile. Sur les 5 premiers mois de l'année, en effet, ce nombre a reculé de près de 40% en moyenne par rapport à 2019 et d'environ 50% dans les pays les plus touchés par la pandémie, notamment l'Espagne et le Royaume Uni. Sur toute l'année 2020, des projections tablent sur une contraction de la demande de véhicules comprise entre 14% et 22%, dans un scénario pessimiste (BCG, 2020). Toutefois, au regard de la prévalence d'une incertitude exceptionnellement élevée, le secteur automobile pourrait clore l'année sur une contreperformance plus accentuée.

Figure (1) : Evolution des immatriculations de véhicules dans les pays d'Europe dans les 5 premiers mois de 2020 par rapport à 2019, en %



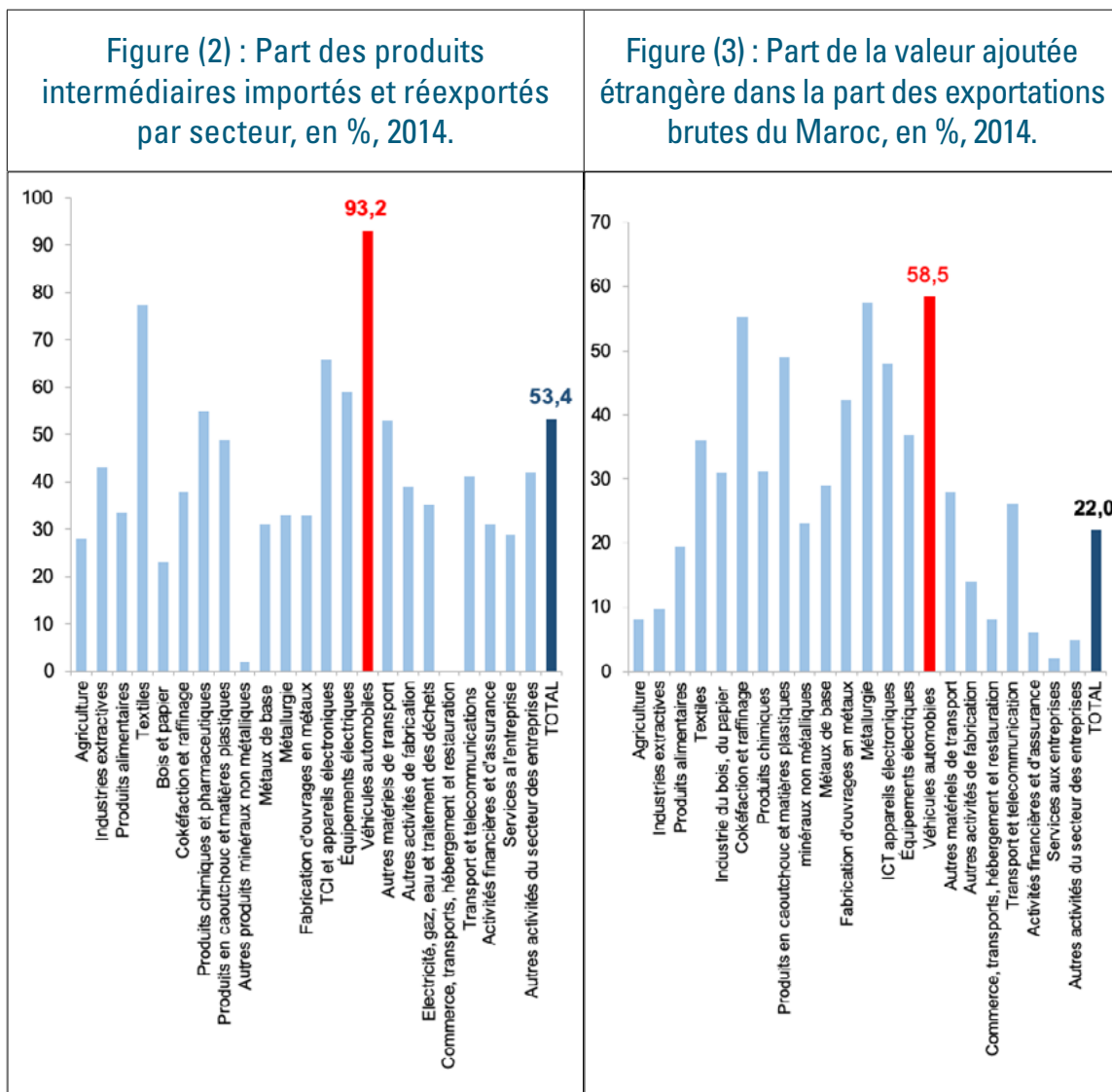
Source : Association des constructeurs européens d'automobiles

II. Industrie automobile nationale : les exportations en baisse drastique, mais quid des entrées nettes en devises ?

Sans surprise, dans ce contexte morose, l'industrie automobile nationale s'est contractée, comme en témoignent les performances à l'exportation. Durant les 3 premiers mois de l'année, les exportations du secteur automobile ont reculé de près du quart par rapport à la même période de l'année 2019, avant même que l'état d'urgence et le confinement soient décrétés dans le royaume. Le recul a concerné en particulier les produits finis, notamment ceux de l'assemblage, à hauteur de 36%, suivis par les semi-produits (26% pour le câblage et 13% pour les produits « d'intérieur du véhicule et sièges »). Au fil des mois, la situation a rapidement empiré. A fin mai, l'atonie du secteur automobile s'est davantage concrétisée et la baisse des exportations est passée à près de 40%, de manière plus prononcée cette fois-ci pour les produits intermédiaires. En valeur absolue, le recul de cette ampleur est équivalent à 13,9 milliards de dirhams sur les 5 mois de l'année. Si le secteur clôture l'exercice 2020 sur la même contre-performance, le manque à gagner pour le secteur automobile franchirait les 33 milliards de dirhams, ou l'équivalent de 3% du PIB².

A première vue, la balance commerciale, et le compte courant de manière générale, devraient subir un choc majeur et faire face à une perte conséquente des recettes à l'exportation, d'autant plus que le secteur automobile s'est érigé depuis ces 6 dernières années en une locomotive de croissance des exportations et s'est également positionné à la tête des secteurs exportateurs, devant les activités classiques d'agro-industrie et de phosphates et dérivés. Néanmoins, il est important de souligner que l'effet net de la contre-performance du secteur sur les équilibres externes est à relativiser et peut être moins prononcé, pour deux raisons principales : la première est relative au positionnement du Maroc en haut de la chaîne de production, faisant de lui un importateur de produits intermédiaires, surtout pour les activités d'assemblage ; ainsi, tout ajustement à la baisse du chiffre d'affaires à l'exportation se traduirait par une réduction proportionnelle des intrants importés. La deuxième raison est liée à la prépondérance du capital étranger dans l'écosystème de l'industrie automobile, qui fait que l'atonie de l'activité à l'exportation ne manquerait pas d'affecter la rentabilité des entreprises et in fine leur capacité à rapatrier leurs bénéfices.

2. Le recul des exportations est estimé à 13,9 milliards de dirhams sur les premiers mois de l'année. Annualisée, cette contre-performance pourrait s'élever à 33,4 milliards de dirhams. L'objectif de ce Policy brief n'est pas de fournir une prévision de la performance à l'exportation sur l'année, mais d'attirer l'attention sur les risques de l'intégration du secteur dans les chaînes de production mondiale et l'impact de cela sur les équilibres du compte courant au Maroc, dans ce contexte exceptionnel.



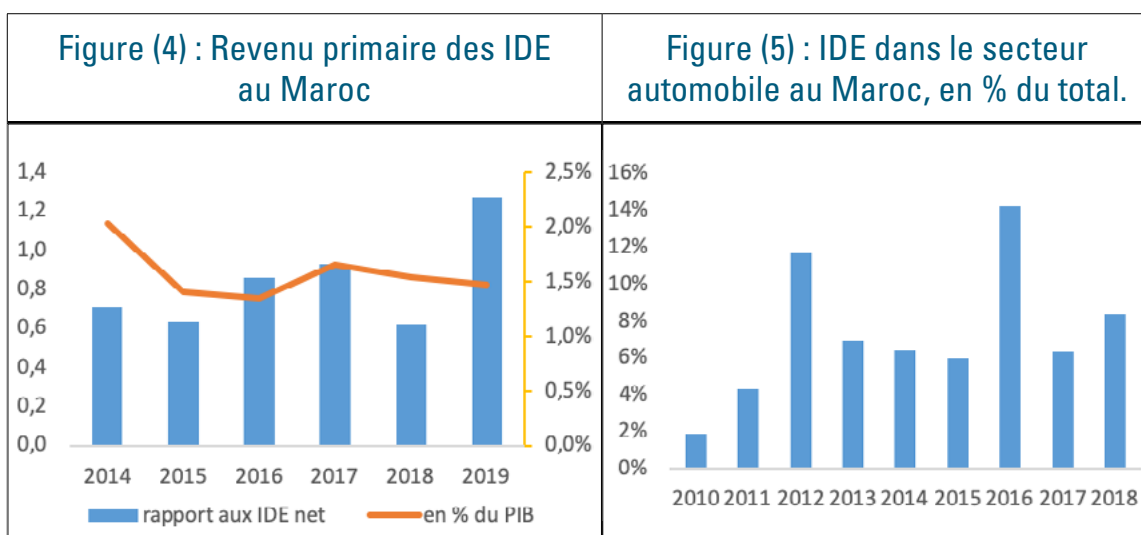
Source : base de données TIVA OCDE.

Avec l'entrée en activité de l'usine Renault en 2012, le Maroc s'est imposé comme plateforme de l'industrie automobile sur l'échiquier mondial. La capacité annuelle installée de production de voitures a marqué un saut substantiel à près de 530 000 unités, contre quasiment le sixième sur la période d'avant 2012 (DEPF, 2020). Depuis, la structure des exportations a ainsi évolué en faveur des produits finis, notamment les voitures de tourisme, représentant en 2019 plus de 42,5% du total des exportations du secteur, contre 12% en l'an 2011. Ce repositionnement de l'industrie en haut de chaîne de valeur a permis un redéploiement d'activités satellites autour des opérateurs de taille, Renault dans un premier temps et PSA ensuite, puis le développement d'un véritable écosystème gravitant autour. Les taux d'intégration cibles pour les autorités publiques avoisinent 65% pour Renault et 80% pour le Groupe PSA.

Ainsi, la dépendance du secteur automobile vis-à-vis de intrants importés serait toujours de taille et pèsera sur le compte des importations. Les analyses des exportations marocaines en valeur ajoutée sont très révélatrices du contenu important en importations. Le secteur est d'ailleurs à la tête des secteurs exportateurs les plus dépendants des

intrants importés, puisque plus de 58% de la valeur à l'exportation du secteur automobile³ comporte en réalité une valeur ajoutée étrangère contenue, soit plus du double des proportions observées dans les autres secteurs de l'économie. Autrement dit, plus de 58% des exportations du secteur automobile ne sont en fait que des produits initialement importés. De plus, 93% des produits intermédiaires destinés au secteur automobile sont automatiquement réexportés et seuls 7% sont destinés à alimenter la production orientée vers le marché domestique.

L'implication de ce constat sur la contribution nette du secteur à la rentrée de devises dans ce contexte pandémique est capitale. Sur les 13,9 milliards de dirhams de contraction des recettes à l'exportation recensés sur les 5 premiers mois de l'année 2020, seuls 5,8 milliards sont à retenir effectivement comme un manque à gagner net pour l'économie marocaine en matière de rentrées de devises. Le reste représente en fait des économies d'importations⁴.



Source : Office des changes

Outre l'ajustement automatique des importations, un autre mécanisme devrait contribuer à nuancer l'effet du recul des exportations du secteur sur le compte courant, en l'occurrence le rapatriement de bénéficiaires. En effet, l'industrie automobile n'a franchi un nouveau cap dans son processus d'évolution qu'avec l'implantation de Renault à partir de 2012 et le positionnement en haut de la chaîne de production. Depuis, l'engouement pour l'investissement dans le secteur s'est de plus en plus manifesté et plusieurs opérateurs internationaux ont préféré s'installer au Maroc pour desservir l'activité de l'assemblage (DEPF, 2020). Cela répondait en effet à la volonté des autorités nationales de densifier les liens en amont du secteur avec le tissu productif national. Ainsi, des engagements ont été négociés et convenus avec les deux équipementiers pour rehausser progressivement le taux d'intégration. Les Investissements Directs Etrangers (IDE) dans le secteur ont atteint en moyenne 3 milliards de dirhams sur la période d'après 2012, tandis qu'ils ne représentaient que 900 millions de dirhams entre 2010 et 2011. Ainsi, la prépondérance du capital étranger dans le secteur est évidente, en attendant l'émergence d'une

3. «Motor Vehicles» selon la nomenclature retenue par la base de données TIVA de l'OCDE sur le commerce en valeur ajoutée. Les données les plus récentes remontent à l'année 2014.

4. Par simplification, la dimension « variation de stocks », qu'elle soit du produit intermédiaire ou du produit fini, n'est pas intégrée dans ces calculs.

nouvelle classe d'entrepreneurs nationaux capable de s'approprier la connaissance et la technologie et pénétrer des niches dans le secteur automobile.

C'est en fait à travers le vecteur du capital étranger que la technologie et le savoir-faire peuvent être transférés au tissu productif local. Cependant, le revers de la médaille réside dans le fait que les bénéfices réalisés par ces sociétés étrangères peuvent être en partie ou en totalité rapatriés dans les pays d'origine. La réglementation des changes au Maroc n'instaure aucune restriction dans ce sens —une pratique au demeurant très louable—, garantissant aux investisseurs étrangers ayant financé leurs opérations en devises la liberté de rapatrier la totalité des revenus produits par leurs investissements. (Office des Changes, Instructions générales des opérations de change, janvier 2020).

Les données du compte courant confirment en effet que cette rubrique n'a cessé de prendre de l'ampleur au fil des années et pèse sur les équilibres externes. (Figure 4). Elle représente « une fuite » de devises équivalente à 1,6% du PIB en moyenne entre 2014 et 2019, et parfois même l'équivalent des entrées nettes des IDE au Maroc. Pour la seule année 2019, par exemple, ces revenus ont dépassé le montant des IDE. Dès 2014, l'institut d'émission a attiré l'attention sur le poids des dividendes transférés à l'international et a appelé par la même occasion à une évaluation circonstanciée de l'apport des IDE, particulièrement dans le secteur automobile, au regard des facilités et des incitations mises à sa disposition (Bank Al Maghrib, 2014).

A l'inverse des statistiques sur le commerce qui permettent désormais de mesurer les échanges en valeur ajoutée et de dégager la contribution de chaque secteur d'activité à la génération de devises, celles relatives aux revenus primaires sur les investissements ne sont disponibles qu'à une échelle agrégée. Les 17 milliards de dirhams de revenus sur les IDE au Maroc concernent en effet la totalité des opérateurs étrangers dans le pays, tous secteurs confondus, dont les stocks s'élevaient jusqu'à fin 2017 à 589,7 milliards de dirhams. Néanmoins, compte tenu du fait que le secteur automobile a drainé près de 7% du total des IDE entre 2010 et 2019 et dans l'hypothèse d'un rendement uniforme à travers les différents secteurs d'activité, le retour sur investissement dans le secteur serait aux alentours de 1 milliard de dirhams. Il est ainsi pertinent d'intégrer cette dimension pour compléter l'analyse sur la contribution nette du secteur aux rentrées de devises et de disposer ainsi d'une vue d'ensemble plus exhaustive.

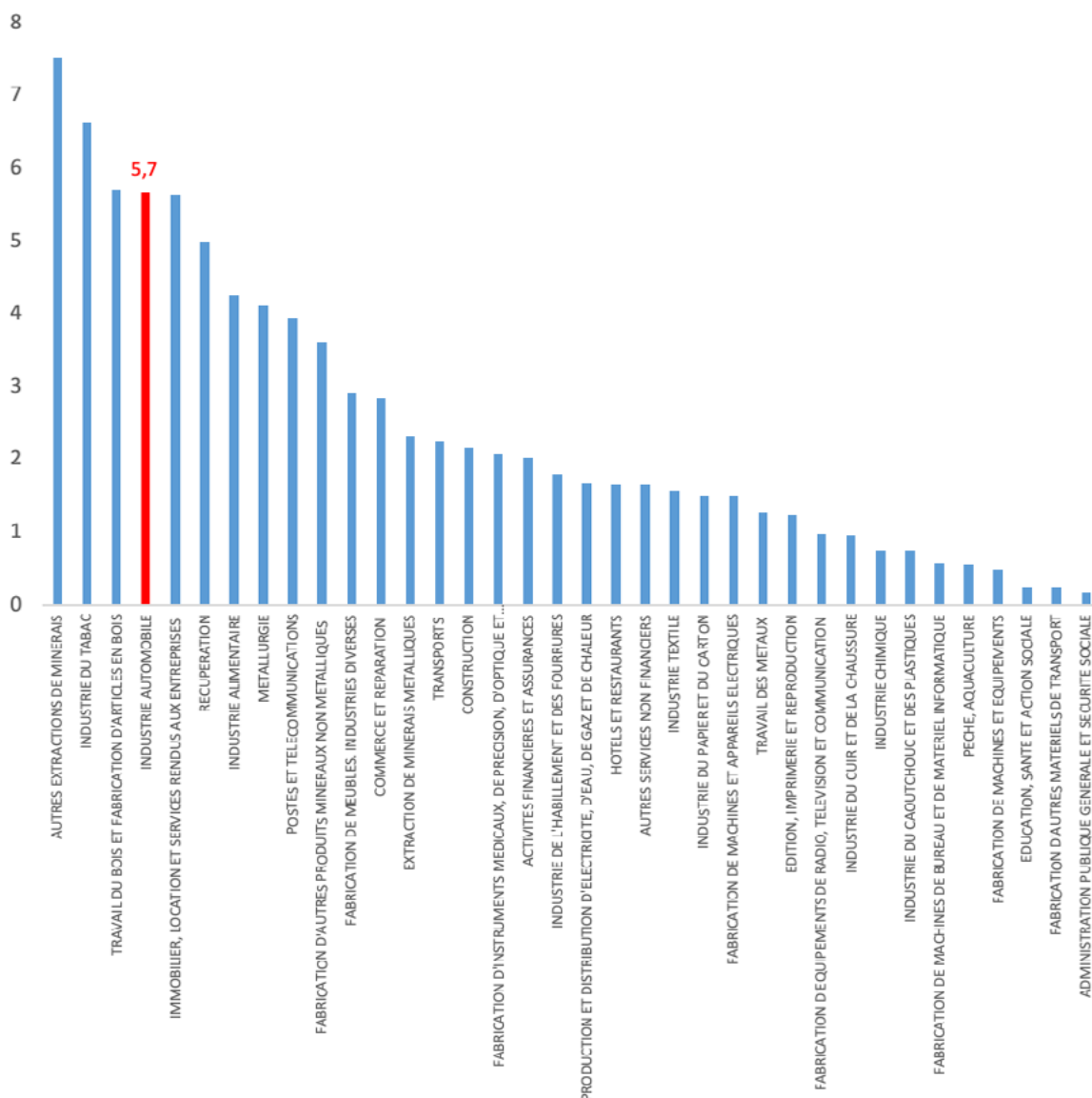
Pour reprendre l'exemple de la contraction des recettes à l'exportation du secteur, évaluées à 13,9 milliards de dirhams, et en soustrayant les intrants importés et le retour sur investissement, le manque à gagner effectif se limiterait aux alentours de 40% du montant initial. Au-delà du chiffrage exact de la rentabilité des investissements étrangers et le rapatriement des bénéfices, cet exercice didactique vise à éclairer une nouvelle facette de la contribution du secteur automobile à la génération de devises au titre du compte courant, et aussi à attirer davantage l'attention sur la nécessité d'intégrer la dimension de la nationalité de l'actionariat dans le secteur automobile pour une meilleure évaluation des effets d'entraînement effectifs du secteur sur les équilibres externes et l'activité économique de manière générale.

III. Policy Recommendations

Intérêt de prendre en considération la dimension de l'actionnariat étranger pour l'analyse de la performance nette des secteurs à l'exportation : Les données de plus en plus abondantes du commerce en valeur ajoutée fournissent une compréhension plus affinée de l'intégration des économies dans les chaînes de valeurs. Pour le cas national, ce nouveau dispositif statistique a permis d'apporter une première réponse à la contribution des nouveaux métiers du Maroc aux échanges commerciaux et à l'intensité des relations en amont et en aval qu'entretiennent ces secteurs avec le reste de l'économie. La forte présence du capital étranger dans l'industrie automobile par exemple nous interpelle également quant à la nécessité de prendre en considération cette dimension pour évaluer, entre autres, la contribution nette de ces secteurs aux entrées de devises, compte tenu du poids croissant de la composante des revenus sur investissements. En 2019, elle a représenté plus de 1,6% du PIB. Ainsi, l'effet net de la chute des exportations du secteur sur le compte courant est moindre, en raison du contenu important en importations des exportations du secteur et du retour sur investissement rapatrié partiellement ou totalement.

Il ne suffit pas de déceler la part de la valeur ajoutée domestique contenue dans nos exportations, mais il serait pertinent en plus de disposer de la répartition de cette valeur ajoutée entre les facteurs de production et d'en déduire la part associée au capital et qui sera éventuellement rapatriée. Cet exercice est d'autant plus pertinent pour le secteur automobile au regard de la rémunération assez importante versée au facteur capital comparativement au facteur travail. Les statistiques fournies par la dernière version de la matrice de la comptabilité sociale de 2015 indiquent que la part de la valeur ajoutée associée au facteur capital est 5 fois plus importante que celle du travail et ressort ainsi parmi les plus élevées dans l'économie marocaine.

Figure (6) : Rapport entre rémunération du capital et celle du travail



Source : HCP et calculs auteur

Pour ce faire, il est impératif d'envisager la mise en place d'un système statistique plus riche dans ce sens. La 6ème édition de la Balance des Paiements ressort plus pauvre que la précédente. La 5ème édition prévoyait au moins une classification sectorielle des revenus primaires des investissements « Administration, Banques et autres secteur d'activité », alors que la nouvelle édition se contente d'une classification par objet en distinguant entre les IDE, les investissements de portefeuille et les autres catégories d'investissements. Pour accompagner les analyses économiques, il serait souhaitable de tracer une carte des implantations étrangères dans le tissu économique national et répertorier à l'échelle la plus fine possible dans le respect des principes de confidentialité, les revenus primaires sur investissement par secteur ou branche d'activité.

Cela étant, le dispositif statistique n'est pas une finalité en soi mais une voie pour éclairer les décideurs dans la mise en place de politiques industrielles plus réfléchies qui mettraient le capital national ou l'entrepreneur local au centre de toute politique

de promotion du secteur. Les IDE resteront toujours le principal vecteur de partage et de transfert de la technologie et la meilleure approche pour pénétrer les chaînes de valeurs mondiales. Une fois la vitesse de croisière du secteur atteinte, l'entrepreneur national serait amené à prendre le relais et à se positionner au cœur de cette industrie automobile, à consolider sa présence dans les activités de sous-traitance de premier et second rang et d'en constituer ainsi un jalon de croissance pérenne pour l'économie marocaine. Pour y parvenir, les décideurs devraient penser à concevoir des politiques industrielles davantage centrées sur le capital national, qui accompagneraient en même temps les efforts louables consentis par les autorités marocaines afin de promouvoir l'attractivité du pays aux yeux de l'investisseur étranger.

Bibliographie

- Bank Al-Maghrib, « Rapport annuel » 2014.
- Boston Consulting Group, "COVID-19 Automotive demand post COVID-19" 2020.
- Organisation Internationale du Travail, "La COVID-19 et l'industrie automobile » 2020.
- Larabi Jaidi et Yassine Msadfa, « La complexité de la remontée des chaînes de valeur mondiales : Cas des industries automobile et aéronautique au Maroc et en Tunisie » Policy Center for the New South, 2017
- Ministère de l'Economie, des Finances et de la Réforme de l'Administration, Direction des Etudes et des Prévisions Financières, « L'industrie automobile au Maroc : Vers de nouveaux gisements de croissance » 2020.
- Peng He et Zili Huang, "This industry was crippled by the coronavirus - here's how it's fighting back" World Economic Forum, 2020.
- OCDE, "Morocco in Global Value Chains: Results and Statistical Recommendations from the Integration of Morocco in the Trade in Value Added Database" 2018.
- Office des Changes, "Rapport annuel sur le commerce extérieur" 2019.
- Office des Changes, « Instructions Générales des Opérations de Change » 2020
- Richard Baldwin et Rebecca Freeman, "Supply chain contagion waves: Thinking ahead on manufacturing 'contagion and reinfection' from the COVID concussion" VOXEU. 2020

À propos de l'auteur, **Abdelaaziz Aït Ali**

Abdelaziz Ait Ali est un économiste senior résident qui a rejoint Policy Center for the New South après une expérience de cinq ans à la Banque Centrale du Maroc. Il a occupé le poste d'économiste au département des études et des relations internationales. Il était en charge du suivi et de l'analyse de l'Indice des prix des actifs immobiliers ainsi que d'autres prix d'actifs, y compris les marchés des actions, pour des fins de conception de politique monétaire et mais également pour des objectifs de stabilité financière. Ainsi, Les questions macroéconomiques continuent de constituer un champs d'intérêt pour lui. En outre, Abdelaaziz s'est penché sur les problématiques de long terme et notamment, la question de la transformation structurelle et le rôle du secteur manufacturier dans le développement au Maroc mais également dans le continent africain. Abdelaziz est titulaire d'une maîtrise en économétrie de l'Université de Hassan II à Casablanca.

À propos de **Policy Center for the New South**

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques.

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

Les opinions exprimées dans cette publication sont celles de l'auteur.



Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Av. Addolb, Albortokal Street,
Hay Riad, Rabat, Maroc.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma