

Après la création, place au développement

Aéronautique

» Visiblement, tout est réuni pour que le secteur de l'aéronautique entame sa deuxième phase après la réussite affichée au cours des dix dernières années. Le secteur, qui a vu s'installer l'ensemble des segments devrait se lancer dans une seconde phase.

En dix ans, l'aéronautique a pu créer 10.000 emplois, pour un chiffre d'affaires d'un milliard de dollars et croît au rythme annuel de 15 à 20% par an. Le Gimas qui compte aujourd'hui 80 membres pesant pour plus de 90% du chiffre d'affaires global du secteur semble conscient des nombreuses réalisations acquises en intelligence avec l'ensemble des acteurs, tient à préciser

Hamid Benbrahim El Andaloussi du groupement des industriels marocains de l'aéronautique et du spatial.

Le Maroc a fini de convaincre les entreprises françaises dont les plus représentatives sont présentes entre Casablanca, Nouaceur, Rabat et Tanger. Petit à petit, ce sont les entreprises nord américaines qui arrivent. L'arrivée fortement médiatisée de Bombardier occulte celle d'autres secteurs et provenant des Etats-Unis, notamment. Il s'agit de la United Technology Aerospace System (UTAS), de General Electric ou encore d'EsterLine qui a racheté le groupe Sauriau.

Par ailleurs, «la base aéronautique marocaine est crédibilisée par la présence de plus de 120 opérateurs de référence internationale dont EADS, Boeing, Snecma, Aircelle, Creuzet, Daher, Souriau, Labinal, Zodiac, Teuchos, Casablanca Aéronautique, Le Piston Français...», souligne Hamid Benbrahim El Andaloussi. Et d'ajouter qu'elle «connaît une nouvelle phase dans son développement avec l'arrivée de nouveaux métiers, ainsi que l'intégration de technologies et de valeur ajoutée».

Et le Maroc n'offre pas que des bras, mais il est pourvoyeur de matière grise. Ainsi, la plupart des emplois créés sont de niveau bac+2 et près de 20% du personnel des entreprises les plus représentatives sont des cadres et des ingénieurs.

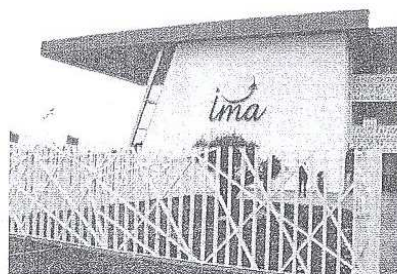
Désormais, après cette première phase qui a vu arriver les entreprises de toutes tailles, l'ensemble des segments sont représentés, notamment l'ingénierie, la métallurgie, le câblage, les matériaux composites, mais également la maintenance. Dans l'ingénierie, on retrouve notamment les entreprises spécialisées dans le calcul, la conception assistée par ordinateur, le design, mais également la simulation technique et physique, la production et l'assemblage d'aérostructure composite. Par exemple, des entreprises comme Akka technologies Maroc offrent des services d'ingénierie de produit et process, ainsi que d'ingénierie informatique. Pour sa part, AML microtechnique Maroc conçoit et fabrique des composants et boîtes électroniques.

Pour ce qui est de la métallurgie, le Maroc peut se vanter d'accueillir des spécialistes

IMA: Une extension en cours pour former 1200 personnes par an

En deux ans et demi, l'Institut marocain de l'aéronautique (IMA) a pu former 1200 personnes, permettant ainsi de mettre à la disposition d'une quarantaine d'entreprises des ajusteurs monteurs de cellule, des usieurs de commandes numériques, des chaudronniers aéronautiques, des opérateurs de matériaux composites. La formation mise en place depuis deux ans et demi joue également un rôle primordial. Aujourd'hui, cet institut qui a été mis en place avec des partenaires étrangers, notamment l'Union de la métallurgie française, «promet d'assurer l'adéquation entre le marché de l'emploi et les besoins des entreprises du secteur aéronautique», explique Hamid Benbrahim Andaloussi, Président du Groupement des industriels marocains de

l'aéronautique et du spatial. Malgré sa création récente, l'IMA s'est fait sa place dans l'accompagnement des entreprises dans la sélection de leurs collaborateurs, mais également la formation-qualification. Cet institut offre des formations de 5 à 8 mois selon les filières et il a également mis en place des modules de formation continue. Ainsi, près de 800 jeunes d'une moyenne d'âge de 27 à 28 ans ont pu bénéficier de formation ab initio, et 400 autres de formation continue. «Depuis l'ouverture du centre, plus d'une quarantaine d'entreprises ont formé leur



personnel grâce à l'institut», souligne-t-il.

D'ailleurs, pour faire face à une demande de plus en plus forte, il a été décidé de doubler la capacité de formation pour la porter à quelque 1200 techniciens, agents de maîtrise et du middle management par an contre 600 aujourd'hui. «Cette extension, permettra non seulement d'augmenter le nombre de bénéficiaires, mais d'introduire de nouvelles formations que sont la maîtrise et le middle management qui sont des besoins exprimés par l'industrie», souligne Andaloussi.



de l'usinage comme le Piston français, de la chaudronnerie ou encore du traitement de surface. De même, le Maroc est également présent dans la maintenance et la réparation des avions et des moteurs. Les matériaux composites sont en train de connaître une progression très importante et de plus en plus d'entreprises de ce segment s'installent. Parmi les producteurs de composites, figurent notamment Aircelle du groupe Safran, MS Composites, filiales d'AD Industries et basée à Tanger, Daher à Tanger et Casablanca, mais également AEDS le producteur d'Airbus. Dans tous les domaines, désormais il y a des champions capables de tirer les PME du secteur. Et contrairement au secteur de l'automobile où l'on retrouve essentiellement des entreprises dans des segments à forte intensité de main-d'œuvre, pour l'aéronautique, il commence à s'opérer un vrai transfert de technologie. Par exemple, Aircelle produit des inverseurs de poussées, qui sont des pièces centrales des moteurs. Pour sa part, Matis, la filiale commune de Boeing et Labinal, produit des harnais de Falcon. Le Piston Français, qui est un véritable pôle d'excellence localisé au Maroc, est l'un des meilleurs dans le domaine de l'usinage.

Les sous-traitants de rang 1 se bousculent également pour être présents et ceux qui étaient déjà sur l'axe Casablanca-Nouaceur-Rabat-Tanger, se renforcent continuellement, tant leur activité est en forte croissance.

Daher Tanger est pratiquement le seul au sein de ce groupe à produire certaines pièces pour avion. Il s'agit notamment des belly fairings pour airbus A320, mais également des tuyaux composites pour airbus A330 et A380. Il convient de signaler que le belly fairing est une sorte de «gilet pare-balles» protégeant la pièce centrale qui relie les deux principales ailes de l'avion. Et, il se trouve que pour le A320, cette pièce n'est produite qu'à Tanger par Daher. De même, Labinal produit la quasi tota-

lité du câblage de l'A380 dans son unité de production de Rabat. C'est dire qu'à ce jour, il est difficile de faire voler le dernier des airbus, reconnu pour être un bijou technologique sans passer par la case Maroc.

Désormais, les principaux donneurs d'ordre ont directement ou indirectement un pied dans le Royaume. Il y a bien entendu Bombardier qui a choisi de s'installer au Maroc et devient ainsi une véritable référence, et un atout que peut brandir le Maroc pour convaincre n'importe quel autre acteur. D'ailleurs, après l'arrivée de Bombardier plusieurs de ses sous-traitants ont manifesté leur intérêt à venir s'installer à Nouaceur. Car, «Sans compter le moteur, les avionneurs achètent jusqu'à 70% des pièces entrant dans la fabrication des avions», souligne Maria El Filali. Les sous-traitants de rang 1 se bousculent également pour être présents et ceux qui étaient déjà sur l'axe Casablanca-Nouaceur-Rabat-Tanger, se renforcent continuellement, tant leur activité est en forte croissance. C'est le cas notamment de Safran, de Zodiac, de Dassault, etc. ■

MAR BASSINE NDIAYE