

# Automobile: Pas de crise RH à l'horizon

■ L'arrivée de PSA ne risque pas de trop perturber le marché

■ Mais les postes à forte contenance technique seront plus demandés

■ Pour intégrer la «culture automobile», le middle management à formater!

Avec l'installation de PSA Peugeot-Citroën au Maroc, une crise RH risque-t-elle de se produire, à l'instar de celle provoquée par l'implantation de l'usine Renault qui a démarré en 2012? A en croire les professionnels, ce scénario est peu probable. «La situation est beaucoup plus saine qu'il y a cinq ans. Nous disposons d'un tissu d'équipementiers qui a connu la phase de démarrage et qui a pu former ses ressources», déclare Tajeddine Bennis, vice-président de l'Amica (Association marocaine pour l'industrie et le commerce automobile). «Un grand effort a également été déployé au niveau de la formation, grâce à l'OFPPPT et aux Instituts de formation aux métiers de l'industrie automobile (IFMIA)», poursuit-il.

Le secteur a donc eu le temps ces dernières années de gagner en maturité et de renforcer son réservoir de main-d'œuvre. «PSA aura certainement besoin de centaines de postes à forte contenance technique pour son démarrage. Le groupe ira bien les chercher quelque part. Cela se-



Après les activités manufacturières, l'ingénierie et la réingénierie de produits sera appelée à se développer dans les prochaines années  
(Ph. Bziouat)

couera sans doute le marché, mais ce ne sera pas une catastrophe», estime Rachid Rahmouni, directeur des opérations pour l'Afrique du Nord de l'équipementier Faurecia (coiffes de sièges automobiles).

Grâce au dispositif de formation développé (voir article page V), qu'il s'agisse de jeunes opérateurs (bac+2) ou ingénieurs, les profils sont aujourd'hui disponibles en quantité suffisante. Cela dit, la difficulté à dénicher les bons candidats monte en fonction du degré de qualification souhaité. «Les diplômés d'écoles d'ingénieurs ou de commerce, justifiant d'une expérience de 6 ou 7 ans, comme les planificateurs logistiques, responsables

qualité ou chefs de projet sont plus difficiles à trouver, puisque l'industrie est trop jeune et le tissu assez restreint», souligne Rachid Rahmouni. Les postes de middle management (managers de production, ingénierie, logistique, maintenance, qualité, hygiène/sécurité,...), sont encore plus difficiles à combler. Sur cette catégorie, les industriels déplorent notamment les défaillances en matière de comportements et de savoir-être. «Nous avons tout ce qu'il faut au ni-

premiers véhicules en 2019 avec un taux d'intégration initial de 60%, permettra à l'écosystème automobile de monter en puissance. Mais cela demandera encore plus de compétences pour les différents métiers de la chaîne qui se sont développés au Maroc (emboutissage, injection plastique, câblage, chaudronnerie, mécanique, sellerie, habitacle intérieur,...). «L'ingénierie et réingénierie de produits est aussi appelée à se développer à l'avenir», précise

## Les équipementiers préparent leur vivier

LES industriels se préparent d'ores et déjà à monter en cadence. Les câbleurs, Leoni, Yazaki et Delphi, par exemple, viennent de signer des conventions avec le ministère de l'Éducation nationale pour la formation et l'insertion de 30.000 jeunes déscolarisés d'ici 2019. Neuf centres de formation par apprentissage seront créés au niveau de leurs sites de production, afin de former des ouvriers, ouvriers qualifiés et techniciens. □

veau des compétences techniques, mais pas en culture automobile», regrette Abdelhak Mounir, directeur de l'IFMIA SA. «Il s'agit d'un secteur qui fonctionne en juste à temps, où toute rupture de livraison de produits entraîne des arrêts de chaîne qui coûtent une fortune. Il requiert donc un respect strict des délais et des normes de qualité et de sécurité», explique-t-il. Même son de cloche du côté de Rachid Rahmouni. «Nous évoluons dans une activité standardisée. Elle demande beaucoup de rigueur et de ponctualité. Nous n'avons pas encore suffisamment de profils avec ces qualités. Le plus souvent, nous sommes confrontés à des problèmes d'attitude, d'esprit d'équipe, de transparence et de confiance», relève-t-il.

Le renforcement de la production de Renault, qui compte aller au-delà de son taux d'intégration de 40%, et le démarrage de celle de PSA, qui produira ses

Abdelhak Mounir. De nouvelles composantes devront, en outre, être fabriquées localement. «C'est le cas des petites pièces facilement transportables, pour moteurs ou amortisseurs, que Renault n'avait pas intégrées au Maroc. Il fallait des volumes importants pour rentabiliser leur fabrication. Avec PSA, cela sera possible», fait remarquer Tajeddine Bennis. De nouvelles techniques et technologies devront, également, être assimilées. Le secteur, employant près de 85.000 personnes, s'est engagé à créer 90.000 postes d'ici 2020, dont 56.000 dans le câblage, le système interne du véhicule, l'emboutissage et la batterie. Une étude a été lancée afin de définir les métiers à couvrir pour les 34.000 postes restants. □

Ahlam NAZIH



Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com

# Automobile: Un dispositif de formation plus musclé

■ L'OFPPPT lance 3 nouveaux établissements spécialisés

■ De nouveaux IFMIA également en vue

■ Implication des industriels dans les cursus

PAS question pour les industriels de l'automobile de se retrouver en otage de la rareté des ressources humaines qualifiées, comme c'est le cas dans d'autres branches de l'économie. Ces dernières années, ils se sont fortement impliqués dans la formation dans les métiers de l'automobile. Leur principal outil: le réseau des IFMIA (Instituts de formation aux métiers de l'industrie automobile), géré par IFMIA SA, une société créée par l'Amica (Association marocaine pour l'industrie et le commerce automobile).

L'idée de ces instituts, fournis par l'Etat et gérés par les professionnels, est née en 1995 déjà, avec le projet étatique de voitures low cost qu'avait remporté le groupe Fiat, mais qui a fini par être abandonné. Le projet a ensuite été repris dans le plan Emergence.

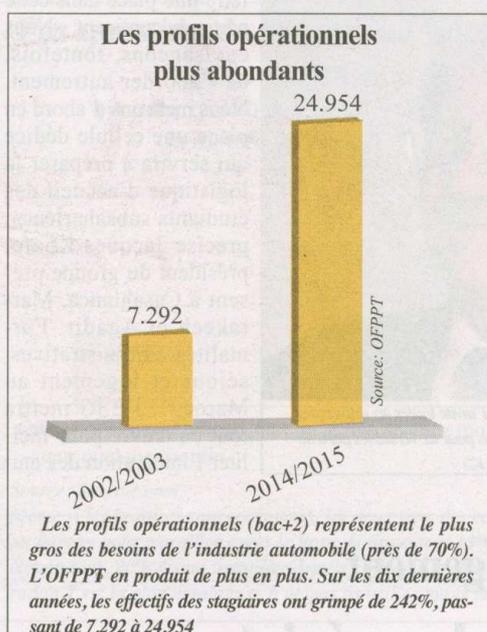
## Le bac pro en renfort

	2014 - 2015	2015 - 2016
Nbre de centres	3	30
Nbre de classes (prévisions)	4	34

Source: MEN

Le baccalauréat professionnel permettra également de livrer plus de profils spécialisés dans les métiers de l'automobile. Le programme lancé l'an dernier sera progressivement étendu. Pour la prochaine rentrée, 34 classes seront ouvertes dans une trentaine de centres à travers le pays, soit un effectif de plus de 800 jeunes (24 par classe)

Le premier IFMIA à avoir ouvert ses portes, en 2011, est celui de Meloussa, délégué à Renault. Deux autres ont suivi en 2013 à Casablanca et Kénitra. Un quatrième sera opérationnel à Tanger Free Zone (TFZ) vers la fin de l'année. «Le rôle des IFMIA est de rendre les diplômés de l'OFPPPT et des autres établissements publics de la formation employables. Ils sont aussi dédiés à la veille technologique», explique Abdelhak Mounir, directeur de l'IFMIA SA. Son objectif est pour ainsi



dire de remédier aux lacunes du système de formation public qui souvent produit des profils en décalage avec les besoins des employeurs. «La particularité de ces Instituts, c'est qu'ils ont été conçus en partenariat avec les professionnels et gérés par eux. Ils font aussi appel à des formateurs issus de l'industrie automobile qui sont au fait des réalités et exigences du secteur», tient à préciser Mounir.

Avec l'arrivée de nouveaux équipementiers, et éventuellement des constructeurs, d'autres IFMIA sont prévus.

L'Institut de Casablanca offre des formations diplômantes (bac+2), qualifiantes (pour les lauréats de l'Anapec) et continues pour le personnel des équipementiers. Il compte 1.200 lauréats. Sa

première promotion en bac+2 (automatisme et robotisation, génie mécanique et mécanique automobile) sera diplômée cette année. Celui de Kénitra ne dispense pour l'heure que des formations qualifiantes pour les équipementiers. Quelque 800 lauréats en sont sortis. Il pourrait à l'avenir alimenter les besoins de PSA en middle management.

«L'OFPPPT a aussi déployé des efforts importants avec de très bons résultats. Il mène en ce moment des concer-

tations avec les industriels afin de les associer à son ingénierie de formation», relève Tajeddine Bennis, vice-président de l'Amica. L'Office offre actuellement des formations aux métiers de l'automobile couvrant 16 filières au niveau de 128 établissements, dont 4 spécialisés à Casablanca et Salé. Cette année, ils totalisent près de 25.000 stagiaires. Un centre de développement des compétences est également mobilisé pour accompagner le secteur. L'an dernier, une convention a été signée avec l'Amica afin d'impliquer les professionnels dans le pilotage du processus de formation. Elle

aboutira à un plan d'action avec le ministère de l'Industrie.

«80% des employés du site Renault Nissan Tanger sont des lauréats de l'OFPPPT. Il en est de même pour la Somaca, dont l'écrasante majorité des employés est issue de nos établissements», tient à signaler le management de l'Office. L'organisme envisage de créer 3 nouveaux établissements dédiés au secteur dans son plan de développement 2017, à Casablanca, Kénitra et Tanger.

L'écosystème automobile pourrait donc bénéficier de profils en quantité suffisante dans les prochaines années, pourvu que la qualité suive. □

Ahlam NAZIH

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com