

L'INSTALLATION DE PEUGEOT PSA VA ACCÉLÉRER LA CADENCE

Industrie automobile : les objectifs arrêtés pour 2020 seront atteints bien avant

■ Un chiffre d'affaires à l'export de 120 milliards de DH, un taux d'intégration de 80% et 11 milliards de DH de sourcing annuellement, les prévisions sont optimistes ■ De nouveaux métiers concernant l'intérieur de la voiture, la carrosserie, la mécanique, le châssis et l'éclairage, entre autres, vont émerger ■ 4 500 postes à pourvoir chez PSA et environ 40 000 du côté des équipementiers, essentiellement des Bac+2 et Bac+5.

Le ton est réaliste mais ne cache nullement de grosses ambitions. «Nous sommes aujourd'hui en mesure d'atteindre tous les objectifs arrêtés pour 2020 bien avant», affirme Hakim Abdelmoumen, président de l'Association marocaine de l'industrie et du commerce automobile (Amica), lors d'un point de presse tenu à la suite de l'annonce de l'installation de Peugeot PSA au Maroc. Le management de l'association considère le site futur de Kénitra comme un projet structurant non pas seulement pour le secteur, mais pour tout le pays. «L'enjeu dépasse de loin les 200 000 véhicules et moteurs qui seront produits», souligne-t-il d'em-



blée. En effet, le projet PSA serait un accélérateur de la dynamique déjà amorcée

avec le Plan d'accélération industrielle (PAI), il y a un an.

Pour en juger, M. Abdelmoumen énumère plusieurs faits, chiffres à l'appui. Dé-

jà, ce sont quelque 1 500 ingénieurs concepteurs développeurs qui sont en cours d'être recrutés par le constructeur. Ce qui veut dire qu'il ne s'agit pas d'un projet d'assemblage, mais d'un vrai investissement industriel. «Ceci suppose des métiers compétitifs, denses et producteurs de valeur ajoutée, en plus d'une intégration rang 2 et rang 3 très décisive pour la pérennisation des acquis de l'industrie automobile», explique le président. A ce titre, le taux d'intégration de 60% et 80% à terme (avec le moteur et la mécanique) seront atteints à coup sûr, assure-t-il. Il s'agit d'un scénario chiffré sur lequel Peugeot PSA s'est engagé après s'être assuré du tra-

Questions à



HAKIM ABDELMOUMEN
■ Président de l'Amica

«D'autres constructeurs automobiles pourraient venir de très loin»

Ainsi, nous sommes en train de mettre en place le laboratoire et les homologations pour les nouvelles pièces qui seront produites par les équipementiers. A ce titre, il y aura surtout des articles qui n'ont jamais été produits au Maroc, qui touchent aux différentes parties de la voiture, notamment l'intérieur, la carrosserie, la mécanique, l'électrique, le châssis ou encore l'éclairage. Nous approchons aussi les équipementiers qui vont s'installer à la fois sur Kénitra et sur d'autres axes idéalement situés entre 2 à 3 heures de l'Europe. De nouvelles zones sont en train d'émerger telles que le Sud-Casa, Fès-Meknès ou encore Tétouan. En parallèle à ces actions, nous sommes en train de planifier les formations.

■ **Quels types de véhicules et moteurs seront produits au juste dans le site PSA de Kénitra ?**

■ Cela va bientôt être annoncé par

le constructeur. Au préalable, il y a la phase de la définition des métiers sur laquelle nous travaillons et où chaque équipementier investira selon les pièces souhaitées, le process industriel étant le même. S'ensuit la phase de conception et de développement (plan et dessins) une fois les véhicules et moteurs annoncés. En prévision de cette phase, nous formons actuellement 20 à 25 ingénieurs par mois pour répondre aux besoins de cette étape en particulier et ceux de l'écosystème en général.

■ **Justement, quels sont les profils qui vont être recrutés pour le site et sur quel échancier ?**

■ D'après le constructeur, l'usine de Peugeot PSA va pourvoir 4 500 postes à terme. Ce sont généralement des Bac+2 et Bac+5. Le recrutement des profils de concepteurs, développeurs et agents de méthode démarrera en 2016. Après, viendra l'étape des agents d'encadrement, agents de main-

tenance, responsables de lignes, responsables de zones, logisticiens, chefs de projet et autres. La formation de ces profils sera assurée par l'Institut de formation aux métiers de l'industrie automobile (IFMIA). Nous avons actuellement celui de Tanger-Melloussa (qui était délégué à Renault pour former ses effectifs) sous la main. Et nous avons également un autre IFMIA à Kénitra. Ces instituts proposent des formations qualifiantes et diplômantes et bientôt le bac professionnel. Une bonne partie des compétences émanera aussi des instituts de l'OFPPPT, des écoles d'ingénieurs et des universités avec lesquels plusieurs partenariats ont été conclus. Nous nous félicitons aujourd'hui de pouvoir satisfaire largement ce besoin de main-d'œuvre qualifiée et pointue. C'est un facteur très convaincant pour les investisseurs désireux de s'implanter au Royaume.

■ **Avez-vous une idée sur les**

prochains constructeurs sur la liste ?

■ Il faut savoir que les constructeurs automobiles sont nos clients. Du coup, toutes nos démarches sont axées sur leur satisfaction. Ceci fait en sorte que nous sommes présents en continu : la filière est là, et le tissu et les infrastructures sont en amélioration constante. Nous nous positionnons en veille active dans l'attente des projets qui tombent chez les constructeurs et qui auront, en conséquence, besoin de capacités additionnelles de production. Partant de ce schéma, on pourrait bien avoir des surprises quant aux prochains arrivants. Parfois ça vient de là où l'on s'y attend le moins. Des constructeurs pourraient venir de très loin. Du moment que tous cherchent un écosystème performant, des entités compétitives avec des process bien rodés et une position géographique idéale pour desservir l'Europe et l'Afrique.

vail de fond entrepris dans la filière. Cela signifie que plusieurs nouveaux métiers vont faire leur apparition au Maroc, attirant d'autres constructeurs qui sont d'ores et déjà acheteurs pour ce type de métiers. De l'avis de M. Abdelmoumen, ces derniers finiront par venir du moment qu'ils cherchent principalement une filière bien intégrée qui va les décharger des tâches parcellaires et leur garantir des modules à assembler et à monter directement. Aussi, la tutelle a compris que les infrastructures ne sont pas suffisantes. Il fallait des efforts pour ne plus éparpiller les process de fabrication et d'homologation sur les pays. «Fabriquer dans un pays et homologuer dans un autre est décourageant pour le constructeur. Aujourd'hui, on va produire et homologuer au Maroc», affirme M. Abdelmoumen.

Maintenant, l'administration et les industriels travaillent en partenariat

En conséquence, les exportations du secteur devront culminer à 120 milliards de DH à l'horizon 2020, l'objectif de 90 milliards étant révisé à la hausse. «C'est presque le déficit de la balance commerciale marocaine. Autant de richesses, de métiers nouveaux, et surtout d'emplois», se félicite le président de l'Amica. En effet, à en croire ses prévisions, 90% des emplois à créer sont au niveau des équipementiers. C'est un rapport de 1 à 10. Quand le constructeur recrute 10 profils, les équipementiers en prennent une centaine. Ces derniers représentent un des maillons les plus forts de toute la chaîne. Les contrats de sourcing de PSA (approvisionnement du constructeur en équipements depuis le Maroc) signés avec ces opérateurs portent sur 11 milliards de DH annuellement.

L'ampleur de ces retombées sera décuplée en raison de l'effet d'entraînement que produit l'industrie automobile. Celle-ci attire dans son sillage plusieurs autres secteurs, notamment la métallurgie, la plasturgie, l'électronique embarquée et bien d'autres. C'est dire qu'une révolution industrielle par l'automobile se prépare. «D'ici 2022, le Maroc n'aura rien à envier aux pays européens connus pour leur expertise dans la construction automobile», se félicite le président de l'Amica.

Il faut dire que le grand tournant opéré dans l'industrie automobile à la veille des années 80, et qui se poursuit aujourd'hui, a aidé dans cette montée en cadence de la filière nationale. Le centre de gravité se déplaçait de l'Europe de l'ouest vers l'Europe de l'est. Aujourd'hui, il s'oriente vers le sud de l'Europe. «Bientôt l'Espagne deviendra le pre-

mier pays constructeur automobile au monde. C'est une chance pour l'industrie nationale qu'il fallait saisir». Pour ce faire, les industriels, en tandem avec les équipes du ministère, sont allés vers les constructeurs en promettant de garantir leur besoin, notamment en matière d'approvisionnement in site. «Nous les avons approchés en leur présentant un projet avec une vision très claire. Et tout de suite, les résultats étaient au rendez-vous», se félicite M. Abdelmoumen. «Une des clés incontournables du succès de nos démarches est que l'administration n'opère plus dans

«FABRIQUER DANS UN PAYS ET HOMOLOGUER DANS UN AUTRE EST DÉCOURAGEANT POUR LE CONSTRUCTEUR. AUJOURD'HUI, ON VA PRODUIRE ET HOMOLOGUER AU MAROC»

son petit coin en retrait des réalités des opérateurs. Elle est très impliquée dans la démarche des écosystèmes qui commence à payer», souligne le management de l'Amica. Par exemple, dans l'écosystème emboutissage, la démarche d'homologation de l'acier de Maghreb Steel est bien engagée. Les réunions avec l'opérateur en présence de constructeurs et emboutisseurs (fabricants de pièces en tôle) se succèdent. «Des essais sont en cours et cela va bientôt aboutir», informe le président de l'Amica ■

NAOUFEL DARIF