

AÉRONAUTIQUE

# LE MAROC DÉSORMAIS COURTISÉ



En dix huit ans, le Maroc s'est imposé comme une puissance montante de l'aéronautique. Si jusque-là, le Royaume faisait la cour aux industriels aéronautiques, aujourd'hui, les officiels marocains et les équipes de l'Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE), rencontrent désormais les grands acteurs de la filière à leur demande. PAR **ADAMA SYLLA** & DNES À PARIS **KARIM HANDAOUI**



*Quand je rencontre des investisseurs, ce sont eux qui me parlent du Royaume. Ils connaissent le secteur aéronautique marocain aussi bien que nous. Il s'agit de leur métier de benchmarker tous les jours l'ensemble des potentiels fournisseurs et donc ils connaissent bien le pays. Ce qu'ils veulent savoir c'est comment on peut les accompagner, comment on peut leur créer une place dans cet écosystème-là, si nous voulons disposer de deux fournisseurs pour le même équipement... Ce sont toutes ces questions-là qui les intéressent. Nous entamons directement nos conversations par comment nous pouvons travailler ensemble, qu'est-ce qu'ils*

*vont apporter de plus au Maroc et vice-versa* », explique Moulay Hafid Elalamy, ministre de l'Industrie, de l'Investissement, du Commerce et de l'Economie numérique.

Autrement dit, aujourd'hui, le Maroc est considéré comme la base la plus compétitive à la porte de l'Europe qui est le deuxième marché mondial dans la construction aéronautique après les Etats-Unis. Cette base constituée au cours de ces dix huit dernières années, affiche 16700 emplois et près de 140 sociétés qui réalisent à fin 2018 un chiffre d'affaires à l'export de 13,9 milliards de DH, soit 5,6% du total des exportations du Royaume. Ainsi, le secteur enregistre la plus forte croissance à l'export de l'industrie manufacturière avec un taux de 13,8%.

Aujourd'hui, le Maroc est tout simplement entré dans une nouvelle ère aéronautique où l'intégration locale est le fer de lance. Depuis le lancement du Plan d'Accélération Industrielle (PAI) en 2014, le taux d'intégration locale a presque doublé. Il est passé de 17,5% fin 2014 à 34% à fin 2018. L'objectif initial à l'horizon 2020 est de 35%. Il sera relevé à 42%, selon Moulay Hafid Elalamy. Une performance qui confirme la capacité de la plateforme marocaine à produire davantage localement et ne plus servir uniquement de zone de délestage à bas coûts.

Pour le Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales (GIMAS), la destination est en train d'écrire la phase 2 de son développement aéronautique, une étape qui lui permettra d'attirer de nouveaux acteurs mondiaux, de nouveaux métiers et aussi des industries connexes de l'aéronautique. Rares sont les opérateurs internationaux du secteur qui ne connaissent pas la position aéronautique de la destination Maroc. Le développement de filières diversifiées couvrant l'ensemble des palettes du secteur aéronautique, notamment le câblage, la mécanique, l'ingénierie, la chaudronnerie, le composite, l'assemblage mécanique, l'électronique embarquée, l'entretien de moteurs d'avions... positionne le Maroc comme une destination privilégiée de la sous-traitance aéronautique.

Selon Karim Cheikh, Président du GIMAS, l'émergence de cette base marocaine peut s'expliquer par la qualité du partenariat tissé depuis quelques années entre l'Etat et les industriels dans le cadre d'une stratégie partagée et concertée. La deuxième raison est liée notamment au fait que le Maroc a été capable de mettre en place un système de formation innovant et adapté aux besoins du secteur, permettant aux industriels d'assurer les formations dans le cadre d'un partenariat qui a été élaboré entre l'Etat marocain et les industriels. C'est dire que l'un des atouts du Maroc est sa capacité de répondre aux besoins des industriels en termes de ressources humaines qualifiées, car ces opérateurs arrivent avec leurs technologies dans le Royaume, et ils doivent y trouver des talents de grande qualité. Cet envol s'explique aussi par le fait que la destination Maroc a pu mettre en place une offre adaptée aux industriels, avec des incitations de l'Etat à divers niveaux. Résultat des courses : elles sont de plus en plus nombreuses, les entreprises aéronautiques européennes ou américaines à s'intéresser au marché marocain comme base de production.

## Montée en régime

Le rythme des nouvelles implantations ou encore d'extensions d'usines s'est accéléré ces dernières années. Résultat des courses : ces réalisations autrefois annoncées en grande pompe, sont considérées aujourd'hui comme chose normale. La dernière en date, est la signature de la convention d'investissement entre Hamid Benbrahim El Andaloussi, président de Midparc et Evrard Willmaers, président de AD Industries, en marge du Salon aéronautique du Bourget qui accueille actuellement tout le gratin du secteur dans le monde. En effet, la société a conclu, ce mardi 18 juin avec Midparc, une convention pour l'extension de son usine située dans la zone franche près de l'aéroport Mohammed V à Casablanca. AD Industries investira entre 150 et 200 millions de DH au cours des quatre prochaines



Le stand marocain qui s'étend sur 100 m<sup>2</sup>, a attiré beaucoup de professionnels.

années. L'investissement se veut une montée en gamme, il porte sur la fabrication de composants dans l'environnement du moteur. L'usine devrait approvisionner des donneurs d'ordres européens, notamment Britanniques et peut-être, Américains dans une seconde phase, créera 250 emplois. Depuis mai 2018, l'usine était implantée dans des locaux provisoires. Elle emménagera dans ses bâtiments en deux temps : octobre 2019 et février 2020.

Au sein de ce même Midparc situé dans la zone franche de Nouaceur, le ministre de l'Industrie, de l'Investissement, du Commerce et de l'Economie numérique, inaugurerait, en juillet dernier également, deux sites simultanément. Ces deux plateformes visent à accompagner l'expansion de l'écosystème Airbus à travers sa filiale Stelia Aerospace et profiter du fort potentiel de développement du secteur aéronautique. La première inauguration marque la naissance de l'activité aéro-logistique au Maroc. Il s'agit d'une société issue d'une joint-venture maroco-européenne entre Lina Holding et le groupe français Blondel, l'un des leaders européens dans la logistique aéronautique. La nouvelle structure baptisée Société franco-marocaine de la logistique aéronautique

## MOULAY HAFID ELALAMY

MINISTRE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE, DE L'INVESTISSEMENT ET DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE

« Les investisseurs connaissent le secteur aéronautique marocain aussi bien que nous »

Le Maroc participe à la 53<sup>ème</sup> édition du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE) Paris-Le Bourget. Conduite par le ministère de l'Industrie, le Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales (GIMAS) et l'Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE), la délégation marocaine fait face à un agenda très chargé. C'est ce que nous confirme le ministre rencontré au sein du stand Maroc.

**Challenge : A quoi doit-on s'attendre lors de cette participation ?**

**Moulay Hafid Elalamy :** Il n'y aura pas d'annonces. Certes, des signatures de conventions relatives à des implantations sont prévues mais aujourd'hui, l'implantation d'une ou deux entreprises aéronautiques n'impressionne plus le Maroc. C'est normal. Nous sommes déjà à 140 entreprises du secteur qui sont implantées dans le Royaume. Nous fabriquons des parties extrêmement techniques et complexes comme les parties chaudes du réacteur avec Safran et d'autres équipementiers.

Aussi, les 3 constructeurs d'avions les plus importants dans le monde (Boeing, Airbus et Bombardier) du secteur sont également implantés au pays. C'est pour vous dire que le secteur aéronautique marocain a fait ses preuves. Nous rencontrons aujourd'hui les plus grands acteurs du secteur à leur demande. Auparavant, ce n'était pas le cas. Ce que l'on constate, c'est qu'il y a de moins en moins d'opérateurs qui ne connaissent pas la position aéronautique du Maroc. Aujourd'hui, la majorité des acteurs connaissent parfaitement le potentiel du Royaume. Ce salon est fondamental parce qu'il permet



de rencontrer en une seule journée une quinzaine de grands acteurs mondiaux. Il permet de tisser la toile industrielle marocaine et cela se passe plutôt très bien.

**Challenge : Quels sont les chaînons manquants aujourd'hui ?**

Nous construisons aujourd'hui 34% d'un avion. Le reste représente les chaînons manquants. Il s'agit par exemple des objets connectés par satellite qui relèvent du spatial civil. Il y a beaucoup de logiciels à développer et donc forcément d'emplois pour notre jeunesse. On ne peut pas se permettre d'être absents de ce domaine-là. D'ailleurs, cela a été évoqué lors de la réunion que je viens de tenir.

**Challenge : Qu'en est-il de la reprise de l'usine casablancaise de Bombardier ?**

Il y a beaucoup de nouveautés. Nous pensions qu'il allait y avoir peu d'intérêt accordé à ce sujet. Or, il y a plusieurs candidats. C'est ce qui fait que le process ait été ralenti. Il y a des candidats étonnants de par leur ampleur. Aujourd'hui, il y a plus d'une dizaine de potentiels repreneurs. Dans cette configuration, le Maroc est bénéficiaire. Une usine appartenant

à Bombardier ne produira que pour Bombardier. Par contre, une usine appartenant à un équipementier produira pour Boeing, Airbus et Bombardier. A cela, s'ajoute la technicité des ingénieurs marocains très appréciée à l'international. Nous gardons d'excellentes relations avec Bombardier qui représente aujourd'hui 400 emplois sur les 16.700 du secteur.

**Challenge : Que diriez-vous à un investisseur aéronautique potentiel que vous allez rencontrer au Salon du Bourget ?**

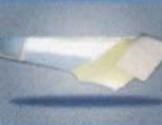
Quand je rencontre des investisseurs, ce sont eux qui me parlent du Royaume. Ils connaissent le secteur aéronautique marocain aussi bien que nous. Leur métier nécessite de benchmarker tous les jours l'ensemble des potentiels fournisseurs. Ce qu'ils veulent savoir, c'est comment on peut les accompagner, comment on peut leur créer une place dans cet écosystème-là, si nous voulons disposer de deux fournisseurs pour le même équipement... Ce sont toutes ces questions-là qui les intéressent. Nous entamons directement nos conversations par comment nous pouvons travailler ensemble, qu'est-ce qu'ils vont apporter de plus au Maroc et vice-versa. ■

# L'AVION MAROC

## PRINCIPALES PIÈCES PRODUITES AU MAROC

70% EN MONO-SOURCE

 <p><b>Fuselage</b> Airbus A321</p>	 <p><b>Panneau Fuselage supérieur</b> Dassault Falcon</p>	 <p><b>Panneau latéral</b> Famille Airbus</p>	 <p><b>Porte passager</b> Bombardier CRJ</p>	 <p><b>Pavillon</b> Airbus A350</p>	 <p><b>Hublot panneau de fuselage</b> Falcon 900-2000</p>
---	---	---	--	--	---

 <p><b>Aileron</b> Bombardier CRJ</p>	 <p><b>Volet</b> Bombardier CRJ</p>
--	--

 <p><b>Fuselage de queue</b> Airbus A330</p>	 <p><b>Caisson sous-voilure</b> ATR</p>
---	--

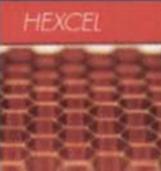
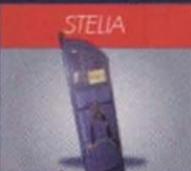
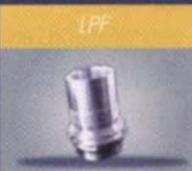
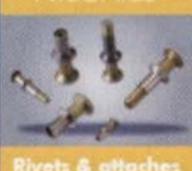


 <p><b>Bord d'attaque</b> Bombardier</p>	 <p><b>Gouverne de profondeur</b> Falcon 900-2000</p>	 <p><b>Cadre</b> Famille Airbus</p>
 <p><b>Cadre ventral</b> Airbus A380</p>	 <p><b>Caisson</b> Airbus A350</p>	 <p><b>Trappe</b> A320</p>

 <p><b>Inverseur de poussée</b> Bombardier &amp; Gulfstream</p>	 <p><b>Entrée d'air</b> Bombardier CRJ</p>	 <p><b>Tubes &amp; tuyaux</b> Famille Airbus</p>
 <p><b>Fan inverseur de poussée</b> Bombardier &amp; Gulfstream</p>	 <p><b>Inverseur de poussée</b> Airbus A320</p>	 <p><b>Ailette</b> Moteurs</p>

 <p><b>Harnais &amp; faisceaux</b> Famille Boeing</p>	 <p><b>Harnais &amp; faisceaux</b> Famille Airbus</p>	 <p><b>Cable</b> Famille Boeing</p>
 <p><b>Panneau de contrôle</b> Airbus A320</p>	 <p><b>Panneau disjoncteur</b> MRJ90</p>	 <p><b>Disjoncteur</b> Famille Boeing</p>

 <p><b>Mini-manche</b> Famille Airbus</p>	 <p><b>Siège</b> Air</p>
 <p><b>Tuyauterie air conditionné</b> Famille Airbus</p>	 <p><b>Panneau</b></p>

 <p><b>HEXCEL</b></p> <p>Nid d'abeilles</p> <p>Différents avions</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Coffre bagage</p> <p>ATR</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Boîte casque</p> <p>A320</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Panneaux équipés</p> <p>A320</p>
 <p><b>STELIA</b></p> <p>Pièces Cockpit</p> <p>Airbus A320</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Panneau protection</p> <p>A320</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Panneau Cockpit</p> <p>A320</p>	 <p><b>STELIA</b></p> <p>Sièges équipage</p> <p>A320</p>
 <p><b>THALES</b></p> <p>Pièces 3D</p> <p>Différents avions</p>	 <p><b>LPP</b></p> <p>Pièces moteurs</p> <p>CFM 56</p>	 <p><b>FIGEAC AERO</b></p> <p>Pièces usinées</p> <p>Airbus Bombardier Dassault</p>	
 <p><b>LPP</b></p> <p>Chemise piston de frein</p> <p>A320</p>	 <p><b>LPP</b></p> <p>Pièces élémentaires</p> <p>Famille Airbus</p>	 <p><b>LPP</b></p> <p>Anneau de commande</p> <p>Moteurs</p>	
 <p><b>ARCONICS</b></p> <p>Rivets &amp; attaches</p> <p>Différents avions</p>	 <p><b>LPP</b></p> <p>Tablette pilote</p> <p>A320</p>	 <p><b>ARM (SPMA)</b></p> <p>Autres pièces usinées</p> <p>Famille Airbus</p>	
 <p><b>ERLINE</b></p> <p>Actuateurs</p> <p>Famille Airbus Bombardier</p>	 <p><b>ZODIAC</b></p> <p>Actionneurs - Calculateurs Densimètre - jouses</p> <p>Famille Airbus Bombardier Dassault</p>	<p><b>LEGENDE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Assemblage de Pièces d'aérostructure &amp; moteur</li> <li> Equipements cabine &amp; pièces composite</li> <li> Pièces usinées &amp; tolérances</li> <li> Câbles &amp; composants électriques</li> </ul>	
 <p><b>Atlas</b></p> <p>Électronique légère</p> <p>Famille Airbus</p>	 <p><b>EATON</b></p> <p>Modules électroniques de puissance</p> <p>Différents avions</p>		

(SMFL) a nécessité un investissement de 50 millions de DH. Elle conçoit des solutions logistiques globales les mieux adaptées aux besoins des acteurs de ce secteur, à leur tête Stelia, filiale d'Airbus et chef de file de l'écosystème Airbus. A noter, que des extensions sont prévues dans le cadre d'un partenariat global prévu en trois phases de l'ordre de 150 millions de DH.

Très attractif, Midparc a vu récemment Bombardier lancer les travaux d'extension de son usine, malgré le fait qu'il ait décidé de céder ce site industriel. Prévu lors de son implantation au Midparc, cet investissement qui s'élève à plusieurs dizaines de millions d'euros, vise à doubler la taille de l'unité industrielle. C'est dire que le troisième avionneur mondial qui croit toujours en la destination aéronautique Maroc, n'aura aucun mal à trouver des repreneurs potentiels. A en croire Moulay Hafid Elalamy, « plusieurs candidats d'ampleur étonnante sont intéressés pour la reprise du site industriel de Bombardier ». Pour rappel, le troisième avionneur mondial qui a opté pour un nouveau business-modèle, à l'instar des deux autres géants aéronautiques Boeing et Airbus, en créant une division aéronautique unique et en rapprochant ses activités d'avions d'affaires et de court-courriers, a ainsi décidé par ricochet de céder ses actifs considérés désormais non stratégiques, notamment ses unités d'aérostructures en Irlande du Nord et au Maroc.

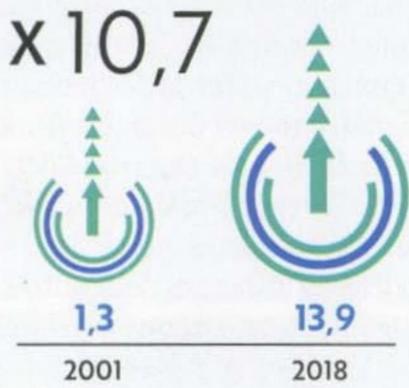
Autre extension d'usine, cette fois-ci, du côté de Tanger Free Zone (TFZ) où l'avionneur et équipementier industrie et services, Daher, a inauguré en février 2018 l'agrandissement de son site industriel. Cette unité industrielle qui a nécessité un investissement de plus de 150 millions de DH, doit permettre d'accompagner la montée en régime des programmes aéronautiques mondiaux dont Daher est le partenaire. Objectif: mieux répondre aux exigences de ses clients (Airbus Commercial Aircraft, Airbus Helicopters, Dassault...). Deux mois après, c'est MK Aero qui emboîtait le pas à Daher en inaugurant sur le même site de TFZ, l'extension de son site industriel. Aux 3.000 m<sup>2</sup> initiaux se sont ajoutés 5.000 m<sup>2</sup> supplémentaires et de nouvelles lignes de fabrication et traitement de surface. Montant de l'investissement : 1,5 million d'euros, un peu plus de 16 millions de DH sur les trois prochaines années. Cette extension permet à MK Aero de répondre aussi de manière directe à la montée en charge des commandes en matière d'aéronautique. Il s'agit en l'occurrence de la signature avec Stelia (fournisseur de structures pour les grands noms de l'aéronautique comme Airbus ou Boeing) d'une commande pour la fabrication d'éléments de structure des A320.

Autant de projets qui confirment le statut de plateforme de production du Maroc pour les industriels aéronautiques. Il faut dire que depuis l'explosion de la sous-traitance aéronautique marocaine début 2000, son succès ne s'est pas démenti. La position du Maroc par rapport à l'Europe aujourd'hui, est comme celle du Mexique par rapport aux Etats-Unis, en termes de compétitivité. Autrement dit, aujourd'hui, le Maroc est considéré comme la base la plus compétitive à la porte de l'Europe qui est le deuxième marché mondial dans la construction aéronautique après les Etats-Unis. Conduisant la délégation marocaine qui comprend aussi des représentants du GIMAS et de l'AMDIE, Elalamy et le ministre du Tourisme et du Transport aérien, Mohamed Sajid, ont multiplié les rencontres avec les différents acteurs mondiaux de l'aéronautique participant au Salon du Bourget. ■

# LA FILIÈRE AÉRONAUTIQUE MAROCAINE ET INTERNATIONALE PAR LES CHIFFRES

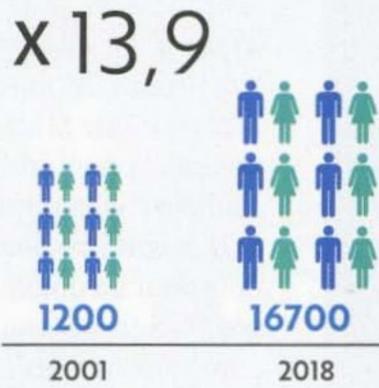
## EXPORTATIONS

en milliards de DH



## EMPLOIS

Nombre



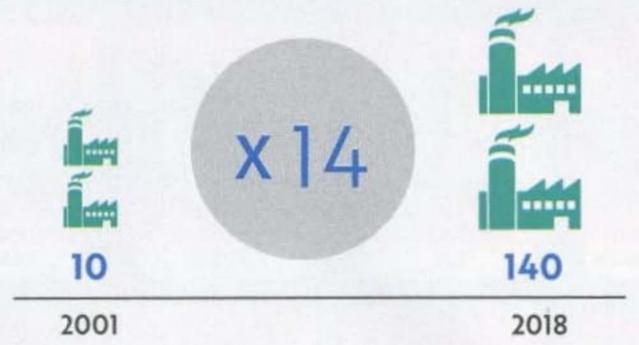
## AÉROPORT MOHAMMED V DE CASABLANCA



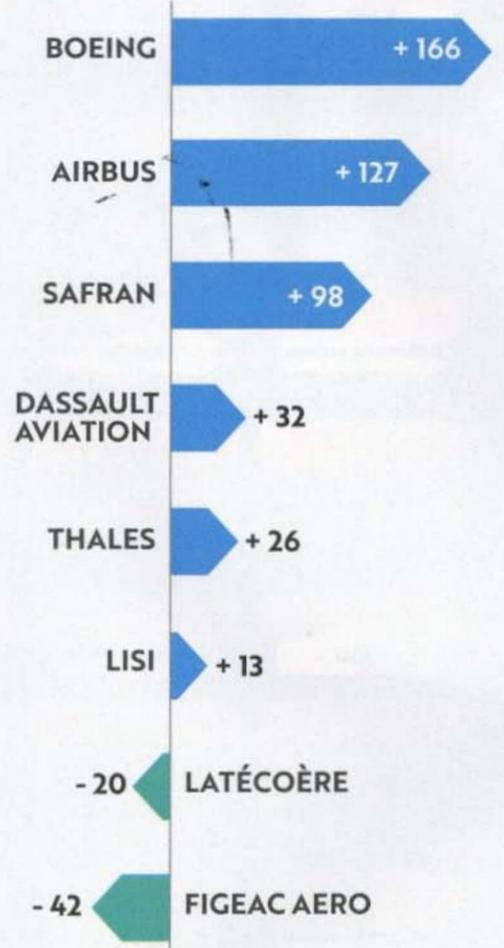
## LIVRAISONS BOEING ET AIRBUS, EN NOMBRE D'UNITÉS DANS LE MONDE



## ENTREPRISES



## VARIATIONS SUR 3 ANS, EN% (MONDE)



## LIVRAISONS MONDIALES DE JETS, EN NOMBRE D'APPAREILS

