

Bombardier : négociations ouvertes avec Spirit AeroSystems, GKN et Airbus

■ La firme canadienne met en vente conjointement deux de ses usines au Maroc et à Belfast ■ Leur cession est considérée comme une opportunité pour attirer un des plus gros sous-traitants fournisseurs du secteur aéronautique ■ Le GIMAS rassure sur la pérennité de l'écosystème marocain.

L'américain Spirit AeroSystems, le britannique GKN et l'européen Airbus sont en négociations actives avec le Groupement des industries marocaines aéronautiques et spatiales (GIMAS) pour la reprise de l'usine Bombardier au Maroc. La multinationale canadienne avait annoncé la mise en vente de ses unités industrielles au Maroc et à Belfast (capitale de l'Irlande du Nord), comptant respectivement 400 salariés (potentiellement 800 à l'horizon 2022) et 1300 salariés, suite à une refonte de son positionnement stratégique sur ces deux points de présence.

«L'offre de cession proposant conjointement les deux unités, seul un acteur aéronautique de premier plan justifierait des moyens techniques et financiers nécessaires pour assumer une reprise de cette taille», explique à La Vie éco Karim Cheikh, DG de Cetim Maroc Développement et président du GIMAS.

La cession des usines de Belfast et de Nouaceur (que le management de Bombardier qualifie d'une des plus compétitives au monde) se fera en même temps et dans



un unique package, tout en restant fonctionnelles à 100%. «C'est un changement d'actionnariat, sans plus. Ces deux unités sont dotées de projets de développement appelés Phase 2, et leur cession est une opportunité d'attirer un des plus gros sous-traitants fournisseurs du secteur aéronautique, tout en gardant les développements sur lesquels Bombardier était déjà engagé», précise Karim Cheikh. En ce sens, les cessions aux fournisseurs peuvent être une stratégie des

grands groupes pour concentrer leurs activités sur leurs centres d'excellence. L'inverse est également vrai, notamment pour ce qui est du phénomène d'intégration, où un acteur majeur cherche à détenir l'expertise et/ou le positionnement de son fournisseur par l'acquisition de ses moyens de production. Les deux phénomènes peuvent être contagieux lorsque la conjoncture internationale est favorable au développement du secteur, ce qui est actuellement le cas, puisque la commande mondiale en avions est de 40 000 unités à construire d'ici 2035.

Bombardier toujours présent

Sur la question du retrait de Bombardier du paysage national, le président du GIMAS confie que la restructuration opérée par le constructeur canadien ne veut en aucun cas dire qu'il se retire d'une manière ou d'une autre du Maroc ou de l'écosystème aéronautique national. La reprise des unités industrielles par des fournisseurs étant une opération stratégique courante, le cas Bombardier n'est pas isolé. Bien au contraire. «Les changements

SELON LE PRÉSIDENT DU GIMAS, QUI PARLE AU NOM DES INDUSTRIELS DU SECTEUR, LE CHALLENGE SERA DÉSORMAIS D'INVESTIR DAVANTAGE DANS L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE ET LA FORMATION DE PERSONNEL DE PLUS EN PLUS QUALIFIÉ

d'actionnariat, les cessions, fusions ou acquisitions font partie de la vie aéronautique dans le monde, où nous observons de plus en plus d'intégration d'entreprises. A partir du moment où l'entité Bombardier poursuit son développement, nous ne voyons pas d'impact à part celui d'intégrer un nouvel acteur majeur de la sous-traitance aéronautique au Maroc», affirme Karim Cheikh, qui annonce que, non seulement les activités actuelles et les engagements futurs de Bombardier sont maintenus, mais ce dernier continuera lui-même de s'approvisionner et d'utiliser

la supply chain aéronautique du Maroc pour couvrir ses besoins.

Une configuration favorable au taux d'intégration

Pour Karim Cheikh, «jamais le secteur aéronautique ne s'est aussi bien porté. En l'espace de 20 ans quasiment, l'on est passé de 5 sociétés spécialisées dans l'aéronautique à 140 aujourd'hui». Une croissance du nombre d'acteurs portée essentiellement par les fournisseurs et les sous-traitants, qui se trouve favorable au développement du taux d'intégration. D'ailleurs, celui-ci a déjà atteint l'objectif des 35% initialement visé pour 2022, tel que fixé par le Plan d'accélération industrielle (PAI) pour le secteur, et a été revu à la hausse, à 42%, en gardant la même deadline. Selon le président du GIMAS, qui parle au nom des industriels du secteur, le challenge sera désormais d'investir davantage dans l'innovation technologique et la formation de personnel de plus en plus qualifié, en mettant tout en œuvre pour garder les ingénieurs aéronautiques marocains formés au Maroc ■

MEHDI MOUTTALIB

Des repreneurs potentiels de gros calibre

Airbus, poids lourd mondial de l'industrie aéronautique et spatiale, vise à acquérir les usines de Bombardier au Maroc et en Irlande pour augmenter le volume de ses fournitures moyennes en composantes, et bénéficier de l'avantage logistique qu'offrent lesdites unités pour optimiser ses coûts. L'américain Spirit AeroSystems, pour sa part, est spécialisé dans les fuselages, ailes et supports de réacteurs. L'acquisition des unités Bombardier permettra à ce fournisseur d'accroître sa capacité de production sans engager d'investissements autres que l'acquisition elle-même. L'opération lui permettra également d'accaparer la ligne de fourniture de Bombardier, client acquis de fait, en plus des concurrents. Pareil pour le britannique GKN qui renforcera, par cette acquisition, son portefeuille aéronautique ■