

La R&D dans l'automobile

Les ambitions inoxydables de PSA Maroc

- 200.000 véhicules dès l'été prochain!
- 1 milliard d'euros de sourcing local en 2022
- Les ingrédients d'un écosystème intégré de bout en bout

LE constructeur français PSA nourrit de fortes ambitions de développement au Maroc. La bonne nouvelle de cette année, le groupe poursuit le déploiement de son écosystème avec la résolution de doublement capacitaire (200.000 unités) dès la mi-2020, soit trois ans d'avance sur l'engagement initial avec l'Etat marocain. Quelques mois après le démarrage de la production de l'usine flambant neuve de Kénitra, enclenché en septembre 2019, le constructeur rafle le Prix de la voiture de l'année (Peugeot 208). Une consécration qui vient conforter le choix du fabricant et la politique industrielle du Maroc, avec le lancement d'un véhicule à fort potentiel commercial. Au total, le site industriel de Kénitra (basé à Atlantic Free Zone) tourne aujourd'hui

avec 1.500 personnes dans une usine dimensionnée, dès le démarrage, pour une capacité installée de 100.000 véhicules/an. «C'est une usine très manuelle, très évolutive qui repose sur le principe de la frugalité, car nous n'avons aucun intérêt à automatiser à outrance les processus vu que le principal enjeu au Maroc est dans la création d'emplois», tient à préciser Christian Chapelle, senior vice-président Opérations Afrique-Moyen-Orient. Mieux encore, le constructeur s'engage à travers ses accords avec l'Etat marocain à générer plus de 1.500 emplois supplémentaires... en recherche et développement. «Pour des raisons historiques, l'Afrique et le Moyen-Orient ont toujours été gérés depuis le siège à Paris. A partir d'un moment, il y a eu une réflexion au sein du groupe pour assurer une présence et le développement des activités dans la région Afrique-Moyen-Orient», soutient Chapelle. D'où l'idée de monter un centre technique régional au Maroc pour piloter l'ensemble de la zone Mena. L'enjeu est de former des équipes capables à terme de développer un véhicule complet au Maroc. Pour relever ce challenge, le groupe français a mis en place le MTC (Morocco Technical Center) à Casaneashore afin de renforcer ses bases industrielles ainsi

que les solutions R&D à l'échelle de l'ensemble de la zone Afrique-Moyen-Orient (Voir aussi article ci-contre).

Mais auparavant, PSA a décidé d'investir dans un pôle industriel de nouvelle génération avec l'ambition de monter tout un écosystème industriel à Atlantic Free Zone (Kénitra). L'entrée en service de l'usine de Kénitra, inaugurée en juin 2019, aura permis de renforcer les capacités de production du Maroc (400.000 chez Renault et 100.000 chez PSA). Dans un an, ce volume capacitaire qui en France passera à 700.000 véhicules entre Renault et PSA uniquement. Parmi les atouts qui ont prévalu lors de cette prise de décision stratégique qu'est l'implantation de PSA au Maroc: la proximité avec l'Europe, l'existence d'un tissu industriel et maillage d'équipementiers, la stabilité politique et sociale qui s'inscrit dans la durée, des conditions avantageuses (incitations fiscales, terrain, formation...) pour l'installation de grands opérateurs et autres investisseurs industriels, ou encore les coûts de revient des composants et la disponibilité de ressources humaines jeunes et formées...

Ce sont là autant de critères positifs et d'arguments forts qui ont conforté le choix du Maroc, répètent à l'envi les dirigeants de PSA. «A partir de là, nous avons décidé de mettre en place un centre régional de commandement et de pilotage de l'ensemble de la région Afrique-Moyen-Orient à Casablanca», fait valoir Chapelle. C'est ce haut cadre de la maison mère qui dirige la coordination des opérations industrielles sur l'ensemble de la région. Une direction créée récemment et qui couvre la R&D, la production, la supplychain, les achats sur l'ensemble de la zone Afrique & Moyen-Orient. Sa mission consiste à permettre à la région (dont relève le Maroc) de disposer des produits automobiles, du sourcing, de moyens industriels et flux logistiques cohérents avec les objectifs du plan stratégique (Push to Pass), très cher à Carlos Tavares (l'ex-bras droit de Carlos Ghosn et qui a été à l'origine du redressement spectaculaire de PSA).

Sur le plan commercial, PSA se fixe des objectifs de numéro 1 non seulement au Maroc, mais sur l'ensemble de la région. Au Maroc, le groupe s'est résolu à développer davantage les circuits de distribution de ses marques Peugeot, Citroën, DS et Opel ainsi que la commercialisation de ses gammes pour monter dans le classement des ventes, voire rafler la première marche du podium qui revient depuis des années au concurrent Renault. «Nous n'avons pas la place commerciale

Le poids du constructeur



- 200.000 véhicules seront produits dès l'été 2020
- Une capacité installée de 100.000 unités dès le démarrage
- Assemblage de moteurs: 100.000 unités/an
- Sourcing Maroc: 850 millions d'euros en 2019
- 66 fournisseurs approvisionnent PSA au Maroc
- 1 milliard d'euros de composants made in Maroc en 2022
- Taux d'intégration locale: 60% au démarrage et 80% à terme
- 30.000 emplois à Atlantic Free Zone (Kénitra)

que l'on souhaite et que l'on pense être la nôtre au Maroc», martèle Chapelle. Le message est on ne peut plus clair: PSA compte dynamiser davantage les indicateurs de vente de son importateur-distributeur exclusif au Maroc, Sopriam. A un moment, le constructeur français ne cachait pas son ambition de mettre dans son giron la distribution et la commercialisation pour faire jouer plus de synergies (production/distribution) avec l'usine de production de Kénitra tant au Maroc qu'à l'échelle de l'export en Afrique. Entretemps, le groupe PSA est revenu sur sa décision mais sous réserve que Sopriam améliore ses performances pour pouvoir briguer la place de numéro 1 des ventes au Maroc, et surtout surclasser le concurrent... Renault. La nouvelle Peugeot 208, élue voiture de l'année 2020, a d'ailleurs tous les atouts et les arguments pour séduire la clientèle. Selon Peyrot des Gachons, directeur de la région Maghreb de PSA: «Avec la Peugeot 208 produite au Maroc, nous visons le leadership du segment. D'autres belles choses arriveront dans le futur...». Le SUV 3008 est une autre valeur sûre de la marque au lion. Un best-seller qui devra faire décoller les indicateurs commerciaux. □

Amin RBOUB

Sourcing: Porte d'entrée de la péninsule Ibérique

L'USINE de Kénitra est une histoire qui a 4 ans depuis la signature des premiers accords et de la convention avec l'Etat marocain. Le pôle industriel a été inauguré par le Souverain le 20 juin 2019. Le site a démarré la production de ses premières séries le 18 septembre dernier. L'usine de la zone franche de Kénitra s'étend sur 60.000 m2 et dispose d'une ligne «d'assemblage» et non pas de fabrication et d'usinage de bout en bout de moteurs pour les voitures destinées à l'Europe et celles du Maroc. Au Royaume, le groupe PSA travaille avec 66 fournisseurs. 51 d'entre eux livrent le site de Kénitra. Les autres alimentent la péninsule Ibérique (Vigo, Saragosse, Valladolid, Mangualde au Portugal...) Au total, il y a 4 usines entre l'Espagne, le Portugal et le Maroc. D'où le potentiel et les gisements de croissance dans le sourcing! «Le Maroc est naturellement une porte d'entrée pour le sourcing dans la péninsule Ibérique», fait valoir Christian Chapelle. Et d'ajouter: «A Tanger, nous avons 33 fournisseurs, 26 sur la

zone Kénitra-Rabat, il y a 7 fournisseurs sur Casablanca...» Au même moment où l'on construisait les bâtiments du site de Kénitra, il y a eu 29 nouvelles usines de fournisseurs qui se sont installées au Maroc et ont démarré en parallèle, essentiellement à Atlantic Free Zone, pour des livraisons synchronisées avec le rythme du site de PSA Kénitra... Ce n'est pas rien! Le taux d'intégration locale est de 60% dès le démarrage sur la nouvelle Peugeot 208, insiste Chapelle pour convaincre les plus sceptiques. Il faut dire que nombreux sont les experts, analystes et concurrents qui n'ont pas cru au départ au taux de 60% de composants locaux dès le démarrage du site de Kénitra. Le sourcing local aura totalisé plus de 850 millions d'euros en 2019 au Maroc. «Nous comptons dépasser 1 milliard d'euros en 2022 de sourcing au Maroc, à la fois pour approvisionner le site de Kénitra et alimenter ceux de la péninsule Ibérique», annonce le patron des Opérations industrielles du groupe. □

A.R.



La R&D dans l'automobile

Jusqu'où va le Morocco Technical Center



• Bientôt 1.100 ingénieurs opérationnels

• Plus de 3.500 sous-traitants basés au Maroc

UN centre régional de pilotage et de R&D à Casablanca! Personne n'y croyait il y a quelques années. Aujourd'hui, le Morocco Technical Center (MTC de Casanearshore) est non seulement une réalité, mais il fait la fierté de PSA à l'échelle du continent africain et de la zone Moyen-Orient. Le MTC est déjà opérationnel depuis deux ans et demi. A terme, ce centre high-tech devra accueillir 1.100 ingénieurs et techniciens avec plus de 3.500 sous-traitants basés au Maroc. Aujourd'hui, ils sont 800 jeunes à y travailler à plein temps. L'enjeu étant de superviser et piloter l'ensemble des opérations de la division MEA à partir du site de

tifs prioritaires consiste à attirer des IDE en R&D et en innovation afin d'accompagner la transformation technologique de l'industrie automobile, notamment la digitalisation des véhicules, la technologie embarquée ou encore l'usage de l'impression 3D pour produire des pièces et des composants de plus en plus complexes», précise une étude de la DEPF, sur les nouveaux «gisements de crois-

sance dans l'industrie automobile», publiée en janvier 2020. Le Maroc, poursuit l'étude, «gagnerait à mettre à profit ses plateformes dédiées à l'innovation et à la R&D afin d'attirer d'autres équipementiers internationaux qui sont plus avancés en termes d'investissements en R&D, à l'instar de Volkswagen, Toyota, General Motors, Ford et Daimler qui figurent dans le Top 20 mondial des investis-

seurs R&D». D'après le dernier rapport de la DEPF sur l'industrie automobile, «le Maroc dispose d'ores et déjà d'un positionnement high-tech très prometteur au niveau de Casablanca, qui occupe le 12e rang mondial en termes d'IDE automobiles». Tout le défi est de capitaliser sur l'innovation et investir dans le capital humain pour saisir une nou-



Christian Chapelle, senior vice-président Opérations chez PSA: «Tout constructeur qui démarre l'industrie automobile dans un nouveau pays préfère en principe commencer par des choses simples». Au Maroc, le modèle PSA est certes frugal, mais il est complètement différent (Ph. PSA)

Casanearshore afin de pouvoir implémenter les marques du groupe et doubler les ventes sur l'ensemble de la région et ce, dès 2021. «La R&D est un élément fondamental et stratégique pour un constructeur automobile. Car avant de vendre des voitures, il va falloir les concevoir, les designer, les ingénierier et les produire pour pouvoir les commercialiser», explique Christian Chapelle. D'où le centre R&D au Maroc pour compléter le dispositif global, mondial avec l'usine de Kénitra Atlantic Free Zone et l'écosystème tout autour. Nous avons des centres de R&D en Europe, en Chine... Il fallait absolument compléter le puzzle et monter un centre dans la zone Afrique-Moyen-Orient. Finalement, nous avons opté pour le parc Casanearshore au Maroc», poursuit le dirigeant. Pour l'Etat marocain, désormais «d'un des objec-

