

# Les documents de **L'ECONOMISTE** 30 ans de fidélité



Entreprise Certifiée Qualité  
ISO 9001  
version 2015  
Système de Management de la Qualité  
certifié ISO 9001 version 2015 par  
BUREAU VERITAS MAROC

## Kénitra, nouveau moteur industriel



En partenariat avec

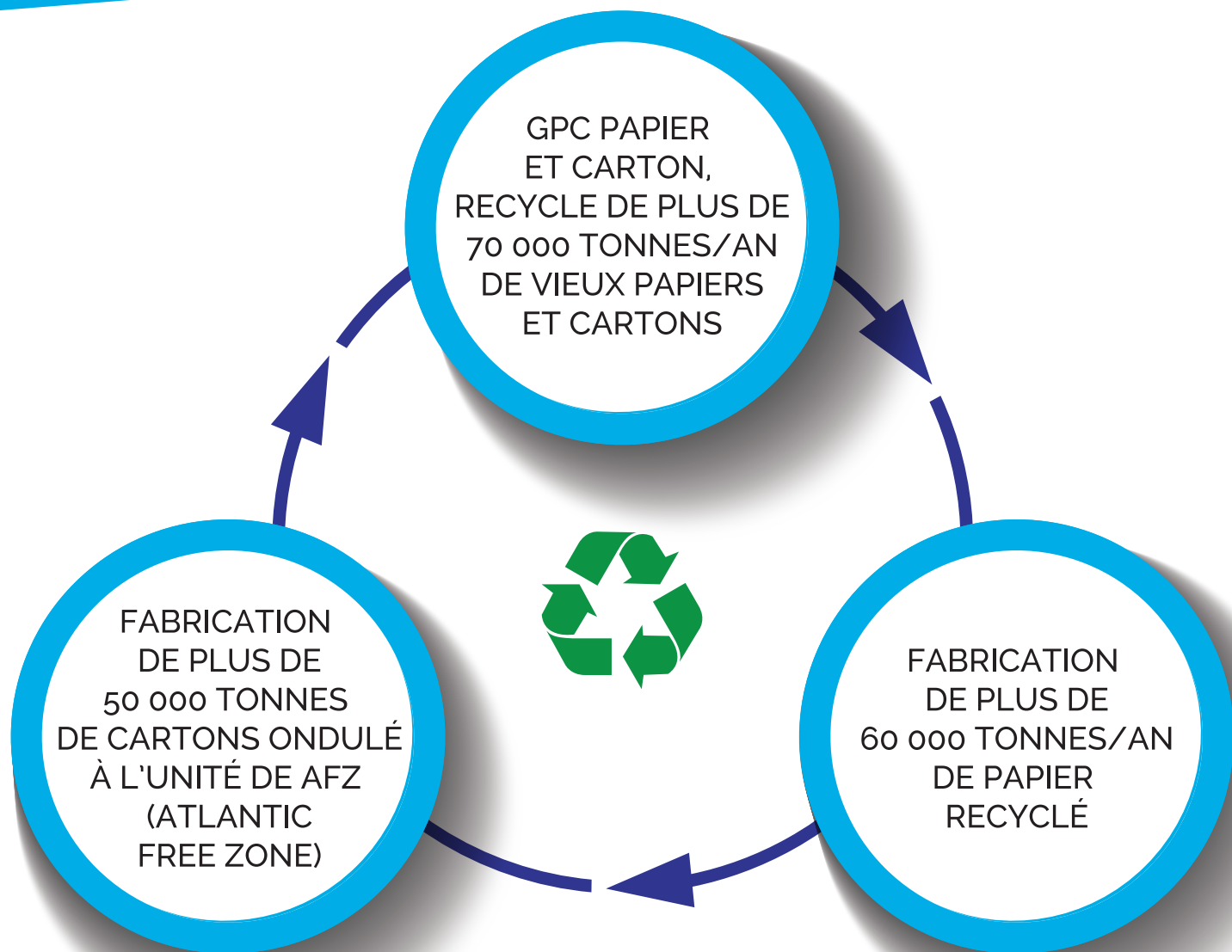


التجاري وفا بنك  
Attijariwafa bank

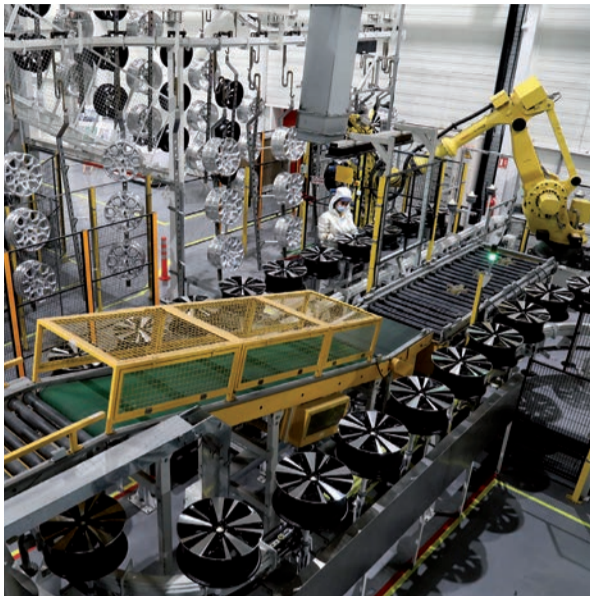
Croire en vous



# GPC KÉNITRA 2 SITES DE PRODUCTION AU SERVICE DE L'INDUSTRIE



**GPC, UN MODÈLE DE L'INDUSTRIE DÉCARBONNÉE**



■ Kénitra, la Movidia industrielle	II
■ Atlantic Free Zone: MedZ: Les pièces maîtresses d'un parc de dernière génération	IV
■ AFZ: La montée en puissance des investisseurs	VI
■ Automobile: Une offre de formation sur-mesure	VIII
■ Stellantis: Le nouveau tournant d'un écosystème	XII
■ Dicastal: Une jante alu produite toutes les 7 secondes	X
■ Hirschmann Automotive: Le spécialiste des connecteurs de Daimler et BMW	XIV
■ AGC: Le vitrage auto à la méthode japonaise	XV
■ Atlantic Free Zone: Immersion au cœur d'un parc d'accélération industrielle	XVI-XVII
■ Comment l'université accompagne le développement de la région	XVIII
■ Quels préalables pour une recherche scientifique efficace?	XIX
■ Agriculture: Le Gharb entre dans une nouvelle ère	XX
■ Le fort potentiel de l'agriculture bio	XXI
■ Une métropole en émergence	XXII
■ Des projets pilotes pour l'urbanisation	XXIII
■ Transport, urbanisme, les grands défis	XXIV





# La Movida industrielle

(Ph. Bziouat)



## ■ Les retombées immédiates de l'industrie automobile, l'effet TGV et PSA...

## ■ Atlantic Free Zone, le booster de la région

## ■ L'agriculture, l'urbanisme, le tourisme s'activent à coup de stratégies et de plans d'actions

CHEF lieu du Gharb, Kénitra est aujourd'hui en transformation tous azimuts: urbanisme, immobilier, services, hôtellerie, agrobusiness, industrie, formation, universités... A l'origine de cette dynamique, la conjugaison de plusieurs facteurs: l'effet Atlantic Free Zone, l'implantation de l'écosystème PSA et de son tissu d'équipementiers et de fournisseurs ou encore le positionnement dans l'industrie automobile, l'effet TGV. S'ajoutent également

la montée d'une classe moyenne, le positionnement géographique à mi-chemin entre Tanger et Casablanca, la connectivité routière, autoroutière, ferroviaire et aéroportuaire, à 1 heure et demie de Mohammed V et à 30 mn de l'aéroport de Rabat Salé...

Aujourd'hui, la capitale du Gharb accueille un parc d'accélération industrielle de dernière génération. Une base qui abrite une quarantaine d'usines et filiales opérationnelles de groupes de renom. S'y ajoutent 13 implantations d'unités en phase de chantier. Ce qui représente un parc de 52 sites industriels aux standards internationaux. Ces atouts permettent de livrer 10 constructeurs automobile en Europe en moins de 24 heures! Plus encore, 22 autres constructeurs sont livrés en moins de 48 heures!

Au total, Atlantic Free Zone s'étend sur une superficie globale de 500 hectares. Une véritable ville dans la ville avec près de 40.000 emplois, dont plus de 36.000 directs et des centaines d'entreprises prestataires.

Les retombées immédiates de cette Movida industrielle sont déjà tangibles sur l'ensemble des facettes de la ville. L'engouement pour l'immobilier résidentiel et commercial y est sans précédent. A telle enseigne que les prix du mètre carré se sont multipliés par trois en l'espace des 5 dernières années. Mais bémol: la capacité hôtelière fait cruellement défaut non seulement en termes d'établissements mais aussi et surtout en termes de standards et de qualité de service. Idem pour la restauration...

Aujourd'hui, même avec les projets structurants qui ont fait de Kénitra une nouvelle capitale industrielle, la ville a du mal à assurer en concomitance son développement croissant. Un plan d'aménagement spécifique devrait déjà désengorger le centre-ville dont les prix flambent, en attendant l'arrivée d'un nouveau schéma directeur d'aménagement urbain dont l'agence urbaine annonce l'imminence. Face à cette forte demande en logements, due à la dynamique régio-

nale, les promoteurs immobiliers, eux, se sont rués sur les périphéries et la banlieue de la ville y développant de nouvelles zones d'urbanisation. Trois pôles urbains sont aménagés ou en cours d'aménagement par le groupe Al Omrane.

Kénitra ne cesse de voir plus grand et cela augure certainement d'un avenir prometteur pour la capitale du Gharb dont les atouts tant au niveau de l'agriculture que de l'industrie, la propulsent déjà vers le statut de métropole. Mais à grandes ambitions, grands moyens! Pour l'heure, la commune de Kénitra tente de trouver des solutions à la gestion du transport public qui ne correspond plus à la densité urbaine, et a du mal à répondre aux besoins des opérateurs en termes de services publics et d'infrastructures.

En revanche, les autres secteurs s'activent à coup de stratégies et de plans d'actions. En matière de tourisme, près d'une trentaine de projets d'hôtels sont prévus, ce qui va permettre d'atteindre une capacité de 6.000 lits contre seulement 600 auparavant. Certains projets sont déjà opérationnels dont le dernier concerne un complexe touristique, hôtel club 5 étoiles, situé à la sortie de la ville vers Tanger. Côté formation, la région n'a rien à envier aux autres. Le Gharb est doté d'un pôle universitaire des plus modernes, qui plus est aménagé sur 80 ha avec 11 établissements couvrant les diverses filières. Formation professionnelle, instituts spécialisés, centres de formation, ... l'offre dans la région est pléthorique mais également «co-gérée» par les professionnels du secteur automobile pour répondre aux besoins qualifiés en RH. □

A.R. &amp; R.L



# À KÉNITRA, NOS CLIENTS SE FONT LIVRER LEUR BOUTEILLE CHEZ EUX!

Avec le service Allo Gaz d'Afriquia Gaz, vous pouvez choisir votre bouteille parmi notre gamme de produits et vous faire livrer 7j/7 chez vous, par téléphone ou via l'application Allo Gaz.

**Allo Gaz, c'est toute l'efficacité et la qualité  
Afriquia Gaz, le service en plus!**



Commandez 7j/7 de 9h à 20h au **05 20 10 05 20**

ou via l'application **Allo Gaz**

TÉLÉCHARGER L'APPLICATION

Download on the  
App Store

GET IT ON  
Google Play

# AFRIQUIAGAZ

افريقيغاز





## Atlantic Free Zone

# MedZ: Les pièces maîtresses d'un parc de dernière génération



Le parc d'accélération industrielle Atlantic Free Zone a démarré en 2013. Aujourd'hui, il réalise un chiffre d'affaires de 14,5 milliards de DH (Ph. Bziouat)



«Dans sa globalité, le parc AFZ s'étend sur une superficie globale de 500 hectares. Compte tenu de l'engouement des industriels, nous comptons faire une extension de 70 ha», annonce Hicham El Kaoussi, responsable MedZ Sourcing (Ph. Bziouat)

## ■ Le parc compte 36.000 emplois directs

## ■ Un chiffre d'affaires à l'export de 14,5 milliards de DH en 2020

DES infrastructures, des usines, de la sous-traitance, des emplois par milliers, de l'export, des commodités... Atlantic Free Zone est un site de dernière génération. Il a désormais le statut de parc d'accélération dédié à l'industrie automobile. «Dans sa globalité, le projet a été réalisé en trois phases. La première tranche comprend une partie zone franche et une partie dite zone libre. Une fois la 1re tranche quasi totalement construite, nous avons aménagé une 2e tranche de 118 ha.

D'ailleurs, l'arrivée du constructeur PSA a eu lieu juste après la réception de la 2e tranche. Au total, le parc Atlantic Free Zone s'étend sur une superficie globale de 500 hectares, l'usine PSA comprise», confie Hicham El Kaoussi, responsable MedZ Sourcing, à L'Economiste. Plus encore, compte tenu de l'engouement sans précédent des équipementiers automobiles pour la zone de Kénitra, la filiale de la CDG (MedZ) a décidé de procéder à l'extension du site en intégrant 70 ha supplémentaires non loin de l'usine PSA (Stellantis). D'ailleurs, l'ensemble des études de l'extension ont été soumises au ministère de l'Industrie. L'accord de la composante études a été validé par la tutelle. Reste donc l'obtention des différentes autorisations auprès

des autorités locales. Au total, la zone industrielle (AFZ) compte plus de 36.400 emplois directs, hors sous-traitance (agents de sécurité, chauffeurs omnibus, personnel de restauration, nettoyage, femmes de ménage, jardiniers, techniciens...) Soit pratiquement un cumul de 40.000 emplois directs et indirects. Parmi les grandes usines du site en termes de valeur ajoutée, figurent PSA (Peugeot-Citroën), Dicastal (production de jantes en aluminium), AGC (vitrage), Snop (emboutissage, assemblage) ou encore Nextear (systèmes de direction assistée électriques, systèmes de transmission), Faurecia (sièges, systèmes d'intérieur, technologies de contrôle des émissions)

ainsi que Coficab (fabrication de câbles pour faisceaux automobiles). Pour l'anecdote, ce groupe d'origine tunisienne produit 55.000 km de câbles par semaine! Bien évidemment, les câbleurs génèrent l'essentiel des emplois de cette zone. Parmi les points forts qui plaident en faveur de l'attractivité de ce parc industriel du Gharb, les infrastructures et l'emplacement stratégique à mi-chemin entre Casablanca et Tanger. «La connectivité est un argument fort. Atlantic Free Zone a un accès direct sur l'autoroute Casa-Tanger, elle est reliée directement à la voie ferroviaire. Le TGV est également l'un des points forts avec une durée de voyage de 50 minutes entre Kénitra

et Tanger. Mieux encore, l'infrastructure portuaire est un grand atout. Nous sommes à 200 km de Tanger Med et à 150 km du port de Casablanca. De surcroît, AFZ est à 170 km de l'aéroport Mohammed V ou encore à 40 km de l'aéroport de Rabat-Salé», fait valoir le dirigeant de MedZ à Atlantic Free Zone. L'ensemble de ces atouts ainsi que l'emplacement du parc industriel permettent de livrer 10 constructeurs automobile en Europe en moins de 24 heures et 22 autres constructeurs en moins de 48 heures! tient à préciser Hicham El Kaoussi.

Fort de ces nombreux avantages, le parc Atlantic Free Zone a permis de faire évoluer considérablement les volumes à l'export. Indicateurs à l'appui, depuis le démarrage de la zone en 2013, le chiffre d'affaires à l'export est passé de 1,1 milliard à 14,5 milliards de DH en 2020.

Valeur aujourd'hui, le parc d'accélération industrielle de Kénitra compte une quarantaine d'unités opérationnelles (exactement 39 usines). S'y ajoutent 13 unités en chantier. Ce qui représente un total de 52 usines. La zone compte également 4 terrains nus qui sont programmés pour l'extension de sites d'équipementiers déjà sur place. Ce sont là les maillons forts (équipementiers de 1er et 2e rangs) qui contribuent substantiellement chaque année à la maximisation de l'intégration locale du sourcing Maroc. Pour rappel, le taux d'intégration locale actuel est de 60%. L'ambition à terme étant de monter à 80%, voire plus! □

Amin RBOUB

## Aménageur-concessionnaire

TERRAINS industriels viabilisés, bâtiments clés en main, maîtrise d'ouvrage déléguée, services de construction, services liés à la zone franche, prestations de gestion... MedZ est un aménageur-concessionnaire qui plus est reste propriétaire et gestionnaire des parties communes du parc Atlantic Free Zone. MedZ prend également en charge les réseaux d'électricité, l'eau potable, l'assainissement, la gestion des entrées et sorties, la Douane, la collecte des déchets, le gardiennage, la sécurité, le jardinage... MedZ donne aussi le permis de construire et le permis d'exploitation aux industriels de la zone AFZ. MedZ a aussi des bâtiments pour les banques offshore, la douane, la Commune pour les légalisations, les contrats, les dépôts de signatures, des locaux Anapec dédiés aux recrutements et offres d'emploi... Le siège de MedZ a aménagé aussi des bureaux pour accueillir des entreprises en cours de construction (pour le suivi des chantiers, recrutement, formation...) en plus de salles de réunion (business center). Dès fin 2021, MedZ lancera des ateliers relais. Il s'agit d'un nouveau concept de mini usines qui permettent aux industriels de démarrer l'activité avant même la construction de leur site. Une manière d'expérimenter son process, tester ses machines, les prises de commandes... □



التجاري وفا بنك  
Attijariwafa bank

Croire en vous



## VOUS FINANCER & VOUS SOUTENIR

En **2021**, le groupe Attijariwafa bank poursuit son engagement envers les TPME, Commerçants et Artisans en leur réservant **60 000** nouveaux financements pour une enveloppe de **35 milliards de DH**.



## Atlantic Free Zone

## La montée en puissance des investisseurs

**Nouvelle équipe à la tête de l'Afzia (Association des investisseurs de l'Atlantic Free Zone). Présidée par Nabila Regrag, la team élue est déjà sur plusieurs chantiers, notamment la mise en place de fonds d'investissement dédiés, la montée dans l'intégration locale, les infrastructures, la décarbonation, la formation ou encore des extensions en zone d'accélération industrielle sous douane et en zone libre. Entretien avec la présidente de l'Afzia...**

**- L'Economiste: Quelles sont les missions dévolues à l'Afzia et quelles en sont ses modalités de fonctionnement?**

**- Nabila Regrag:** L'Association a pour missions de remonter les avis des investisseurs à la société chargée de l'aménagement et de la gestion de la zone sur les questions d'intérêt commun relatives au fonctionnement et à la gestion de la zone franche d'exportation de Kénitra. Elle examine aussi avec la société, en charge de l'aménagement et de la gestion, les moyens d'améliorer les services pour un bon fonctionnement de la zone. Notre rôle consiste à défendre les intérêts des investisseurs de la zone d'accélération industrielle de Kénitra et d'organiser directement ou par des tiers des actions de formation par le biais de séminaires, conférences, débats... Nous avons contribué à la création de commissions chargées de chantiers stratégiques suivis étroitement avec le ministère de tutelle à travers l'Amica, la CGEM et les autorités locales. L'Association est en train de mettre en place 5 Commissions portant sur l'intégration locale et sous-traitance, les infrastructures, l'énergie et décarbonation, les RH & développement de compétences, les événements...

**- Comment vous gérez les interactions entre la zone industrielle et la ville?**

- Les externalités générées par l'AFZ sur les plans sectoriel et territorial se perçoivent aujourd'hui à plusieurs niveaux: La zone a contribué à la création de nouvelles activités, notamment des services de transport, de logistique, de maintenance et de commodité... La région a bénéficié de la création de plus de 36.000 emplois directs, dont un pourcentage non négligeable au profit de la population locale et de jeunes diplômés issus de la formation professionnelle. Il y a aussi l'impact sur le développement du marché de l'immobilier résidentiel, à travers la demande exprimée par les employés d'AFZ au niveau de la région. Cette dynamique a eu des retombées sur le développement du secteur hôtelier et de la restauration. Par ailleurs, nous contribuons au renforcement de l'infrastructure liée à la formation professionnelle dans les métiers de l'automobile, notamment à travers l'Institut de formation aux métiers de l'automobile et l'Institut des métiers de l'automobile de l'OFPPPT, dans la ville de Kénitra.

**- Concrètement, quelles sont les formules d'occupation de sites à Atlantic Free Zone?**

- En fait, il y a deux formules. Plusieurs entreprises font l'acquisition de leurs terrains puis construisent leurs propres usines. D'autres passent par une foncière qui achète le terrain et le construit selon leurs exigences et cahier des charges moyennant un loyer avec un engagement sur un certain nombre d'années.

**- Quid de la gestion des parties communes, l'éclairage, l'assainissement, la collecte des déchets?...**

- Le concessionnaire de la zone franche qui est Atlantic Free Zone investment, filiale de MedZ, assure la gestion des parties communes à travers



«Nous travaillons d'arrache-pied avec le ministère de tutelle sur des chantiers majeurs liés à l'intégration locale, la décarbonation, la formation ou encore les gisements d'accélération industrielle», explique Nabila Regrag (Ph. Bziouat)

son autre filiale MedZ-Sourcing. Cette dernière s'occupe de la maintenance des installations techniques à l'intérieur de la zone, le nettoyage des voiries, la sécurité physique et électronique, la collecte et l'évacuation des déchets, le traitement antiparasitaire, le jardinage, l'éclairage public, les réseaux d'assainissement et des eaux pluviales...

**- Y a-t-il encore des opportunités pour de nouvelles implantations ou des possibilités d'extensions?**

- Absolument, il y a deux futures extensions en zone d'accélération industrielle sous douane et en zone libre. Elles sont en cours de lancement pour honorer la demande en foncier industriel relatif à ce projet. Nous travaillons aussi sur la construction d'ateliers-relais, qui constituent une vraie solution-relais d'hébergement à la disposition des porteurs de projets autorisés. Ces ateliers permettent aux nouveaux entrants de pouvoir s'installer dans la zone d'accélération industrielle et d'y entamer les démarches administratives (études, appels d'offres, recrutement, formation, tests...) parallèlement au suivi de leur chantier. Une fois leur bâtiment industriel prêt, les opérateurs laisseront place à d'autres projets à incuber au sein de ces ateliers-relais, selon le même processus.

**- Valeur aujourd'hui, que représentent les effectifs des salariés et les créations d'emplois dans la zone?**

- Au total, nos entreprises assurent 35.685 emplois directs, sans compter les agents de sécurité, les femmes de

ménage, les chauffeurs de minibus, le personnel de restauration et autres prestataires externes.

**- A quand remonte la première installation industrielle et dans quel type d'activité?**

- Saint-Gobain Sekurit a été la première entreprise à s'implanter à Atlantic Free Zone en 2012. C'est un groupe de référence dans la production de vitrage destiné à l'automobile.

**- A combien s'élève le nombre d'entreprises installées actuellement? Quelle est la surface globale occupée?**

- Nous avons 56 entreprises en zone sous douane pour une superficie globale de 220 hectares. S'y ajoutent 38 entreprises en zone libre réparties sur une superficie de 31 hectares.

**- Si on devait établir le Top 3 des plus grandes entreprises à AFZ?**

- Je dirais PSA, Dicastal, AGC et bien sûr les câbleurs qui à eux seuls emploient à peu près 60% de l'effectif global de la zone. Parmi les câbleurs, nous comptons Aptiv, Fujikura, Hirschmann, Kromberg & Schubert, Lear, Sews...

**- Quels sont les principaux avantages tirés de la proximité avec Casablanca, Rabat et Tanger?**

- Pour le cas de Rabat, l'avantage réside essentiellement dans la proximité des administrations, du ministère de tutelle... De plus Casablanca offre l'un des plus grands ports pour les flux vers les Etats-Unis. Pour Tanger, c'est la proximité du port Tanger Med qui dessert près de 180 ports et 70 pays. La durée du transit pour l'Europe est très intéressante. A titre d'exemple, il faut moins de 48 heures pour desservir l'Espagne et 10 jours pour les Etats-Unis.

**- Quels sont les chantiers en cours et les pistes d'amélioration?**

- Il y a plusieurs chantiers sur lesquels nous travaillons avec le ministère de l'Industrie tels que l'intégration locale, la mise en œuvre de fonds d'investissement dédiés. D'ailleurs, l'intégration locale est l'un des chantiers stratégiques sur lequel travaille la tutelle et l'Amica. □

Propos recueillis par  
Amin RBOUB

## Un chiffre d'affaires en mode turbo

**D**EPUIS sa création en 2012, la zone franche de Kénitra a évolué sur plusieurs registres: Infrastructures de base, connectivité, intégration locale, attractivité, implantations, employabilité, volume de production, chiffre d'affaires... Indicateurs à l'appui, lors de la première année d'exercice le chiffre d'affaires était de 1,1 milliard de DH en 2013. Une année plus tard, il est monté à 3,1 milliards. En 2015, le CA a atteint 4,6 milliards de DH avant d'atteindre 5,2 milliards l'année suivante. En 2019, le volume d'affaires s'est élevé à 9,9 milliards. Enfin en 2020, et malgré le contexte de crise Covid et ses multiples impacts sur les activités industrielles (arrêts de travail, télétravail...), le chiffre d'affaires a atteint 14,5 milliards de DH. □



# La RAK investit pour vous

Les investissements réalisés par la Régie durant 2016-2020 se sont élevés à 1.122,85 MDH. Au cours de 2020, le montant des investissements de la RAK s'est élevé à 251 MDH. Le montant prévu à fin 2021 est estimé à 195 MDH. Les investissements à réaliser durant 2022 à 2026 sont estimés à 1.840 MDH.

## ■ Fidèle à ses engagements Qualité

Fidèle à sa stratégie d'orientation des clients et la satisfaction de ses engagements, et ayant obtenu la certification ISO 9001 V 2015 en 2020, la RAK a comme objectif le maintien de cette certification pour les années qui suivront. En effet, grâce au suivi mensuel des travaux qualité et à l'implication de toutes les divisions, la RAK a réussi à maintenir cette certification lors de l'audit de suivi, effectué par le cabinet Veritas en juillet 2021, tout en assurant qu'aucune non-conformité n'est enregistrée.

La Régie a également lancé le projet de Certification de son système de Santé et sécurité au travail et aux risques auxquels les collaborateurs de la régie sont confrontés quotidiennement dans l'accomplissement de leurs tâches, pour ce faire la RAK a mis en place un système de management de la Santé et de la sécurité au travail conformément à la norme ISO 45001 afin de s'inscrire dans une démarche de sensibilisation et de prévention face aux risques liés au travail.

## ■ Investissements et réalisations, Assainissement liquide

Les investissements relatifs à l'assainissement liquide s'élèvent à 707 MDH et représentent 63% du montant total investi sur la période 2016-2020. En 2020, le montant investi est de l'ordre de 161,36 MDH soit 64% du montant total des investissements. Les principales réalisations 2016-2020 se résument comme suit :

- Construction de la station d'épuration STEP de Kénitra avec un processus de traitement de type intensif (boues activées à moyenne charge) permettant le traitement d'environ 70.000 m<sup>3</sup>/jour et 30.000 kg DBO<sub>5</sub>/jour à l'horizon 2030. La STEP comprend des ouvrages de prétraitement, des dispositifs de traitement et d'évacuation des déchets de prétraitement, une décantation primaire, un traitement biologique, des ouvrages d'évacuation des eaux usées épurées dans l'Oued Sebou, une filière de traitement et de stockage de boues, des bâtiments et des équipements d'exploitation... ;
- La poursuite du programme de lutte contre les inondations au bassin F par la réalisation du collecteur Fb et le dédoublement du collecteur F (tranche 1 et 2) ;
- L'achèvement du réseau d'assainissement liquide à Mehdyia Plage ;
- Démarrage de la 1<sup>ère</sup> tranche de la construction du réseau d'assainissement liquide de Moulay Bouselham.

## ■ Investissements et réalisations, Eau potable

En matière d'eau potable, les investissements réalisés pendant la période 2016-2020 s'élèvent à 155 MDH et représentent 14% du montant total investi sur cette période. En 2020, le montant investi est de l'ordre de 31,44 MDH et représente 44,82% du montant budgétisé. Les principales réalisations entre 2016 et 2020 se présentent comme suit :

- Extension du réseau pour l'alimentation des nouvelles zones d'habitations, la sécurité de l'alimentation en eau potable et la garantie de la bonne qualité de l'eau dans le périmètre de desserte de la RAK à travers :
  - Suivi et amélioration du rendement du réseau
  - Extension du système de télégestion ;
  - Sécurisation des ouvrages de l'Eau Potable



## ■ Investissements et réalisations, Electricité

En se basant sur les conclusions du Schéma Directeur d'Electricité, de l'étude des pertes, les investissements de la RAK en matière d'électricité a atteint durant la période 2016-2020 : 219 millions de DH. Les principaux projets réalisés au cours de la période 2016-2020 sont :

- Construction et équipement d'un nouveau poste source Kénitra Nord 60/20KV et ses travaux d'extension
- Construction et équipement d'un nouveau poste source FOUARAT

Ces projets ont été réalisés par la RAK afin de :

- Subvenir aux besoins croissants en énergie électrique de la zone de desserte de la RAK ;
- Assurer la sécurité d'alimentation de ces zones ;
- Améliorer la puissance garantie au niveau des postes sources RAK.

Impact des projets :

- Amélioration de la sécurisation des alimentations via le réseau MT entre les postes sources RAK en atteignant un taux de sécurisation de 82% en 2020.
- Améliorer la puissance garantie des postes sources RAK en atteignant 144 MVA en 2015-2020.

## Les services de la RAK plus accessibles avec le digital

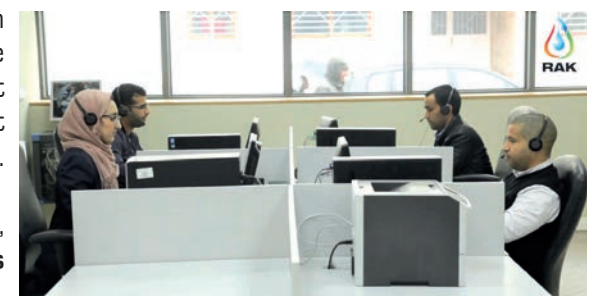
Dans le cadre de la continuité de ses efforts d'innovation et de modernisation de la gestion de sa clientèle, la Régie poursuit sa stratégie de développement et de renforcement des canaux de proximité vis-à-vis de ses clients dans le but de leur offrir des services plus proches et plus satisfaisants. Dans ce sens, la RAK a procédé entre autres à :

- La diversification des modes de paiement (TASSHILAT, FAWATIR, Internet, Mobile Banking...) près de **40% des paiements** sont effectués via ces canaux.

- La mise en place d'un système d'alerte et de **communication par SMS** dédié à nos clients.
- L'extension de l'agence en ligne de la RAK et ses **applications mobiles** en vue de simplifier et de dématérialiser les rapports avec les clients. En effet, la RAK a entrepris au fil des années un renforcement de ses services en ligne accessibles via un navigateur web ou des applications mobiles disponibles sur les stores. Ce service est utilisé actuellement par **13 944 clients** dont **10 000** ont utilisé également l'application mobile.

- Lancement de la 1<sup>ère</sup> phase du projet de mise en place des bornes de services à la RAK. La première phase de ce projet consistait à mettre en place deux **bornes tactiles avec TPE** (Terminal de Paiement Electronique) intégré et une application qui permet au client de consulter et régler ses factures. Cette solution vise ainsi à alléger la charge des caissiers et répondre aux exigences des clients en diminuant le temps d'attente de ces derniers en agence.

- L'infrastructure sécurité de la Régie a été également renforcée et un **audit de sécurité** a été réalisé.
- Par ailleurs, la RAK offre à ses clients un **service personnalisé « mailing »**, qui permet, selon la volonté du client, de recevoir des alertes, des notifications ou des relances relatives aux services offerts par la Régie.
  - Un **bureau d'ordre digital** permettant de prendre contact avec la régie.
  - Mise à niveau des files d'attente aux niveaux des agences de la RAK.
  - Un système de la **télé-relève**.
  - La mise en place depuis 2019 d'une stratégie de communication tracée par la Régie à travers sa présence continue dans les **réseaux sociaux** : pages officielles de la RAK sur Facebook (**6 millions de vues et environ 48.000 abonnés**), YouTube et Instagram.





## Atlantic Free zone

## Une offre de formation sur-mesure



Formation professionnelle, instituts spécialisés, centres de formation,... l'offre dans la région est pléthorique mais également «co-gérée» par les professionnels du secteur automobile pour répondre aux besoins qualifiés en RH (Ph. Bziouat)

■ Elle répond aux besoins des opérateurs

■ 2 centres pour former des techniciens dans diverses filières de l'automobile

■ Et une école supérieure d'ingénieurs relevant de l'université de Kénitra

Dans le cadre de l'accompagnement en matière des besoins en formation et des nouveaux métiers des écosystèmes de l'automobile installés au niveau de la Zone AFZ – Kénitra, deux centres de formation professionnelle dédiés ont été mis en place au niveau de la zone (IFMIA-Kénitra, et CFMA-Kénitra). Il s'agit de l'Institut de formation dans les métiers de l'industrie automobile (IFMIA) et du Centre de formation dans les métiers de l'automobile (CFMA) à Kénitra. La gestion du premier est déléguée à une S.A. créée par les professionnels du secteur automobile (AMICA) avec présence de l'Etat au niveau des instances de gouvernance. D'une capacité de formation moyenne annuelle de 4.000 stagiaires, cet institut assure des formations diplômantes: TS (technicien supérieur) en Génie mécanique et en systèmes industriels



## AFZ, le projet qui a révolutionné la région

- 2012, mise en service de la 1<sup>re</sup> tranche
- 2015, l'installation de PSA-Peugeot Citroën
- 2018, lancement de la seconde tranche
- 2021, accord entre l'Etat et MedZ pour une nouvelle extension de la ZAI (96 ha)
- 500 ha, pour l'heure de superficie globale

- 80 projets industriels opérationnels ou en cours de construction
- 36.000 emplois directs
- 12 milliards de DH d'investissement
- 72 milliards de DH d'exportations

automatisés. Au menu également, une formation qualifiante/continue portant notamment sur le câblage automobile, coiffe de siège, logistique, maintenance & systèmes automatisés, mécanique et management (Qualité, production...). Quant au second centre (CFMA), sa gestion est assurée par l'OFPPPT avec participation active de l'AMICA et les professionnels du secteur notamment le Groupe PSA-Maroc (Stellantis). D'une capacité de formation moyenne annuelle de 1.900 stagiaires, ce centre assure une formation diplômante avec près de 15 filières (TS et T) qui portent sur

plusieurs spécialités. Il s'agit notamment de la maintenance des machines et outillage en plasturgie mécatronique, bureau d'études en automobile et en construction métallique, diagnostic et électronique embarquée. Le centre de l'OFPPPT assure également une formation qualifiante dans les parties suivantes: câblage automobile, confection de coiffes et housses de véhicules, machines-outils à commande numérique et maintenance industrielle.

Signalons par ailleurs l'Ecole nationale des sciences appliquées (ENSA) relevant de l'université Ibn

Tofail de Kénitra a pour vocation de former des cadres supérieurs dans des domaines scientifiques et techniques pour l'accompagnement des secteurs industriels notamment, les entreprises installées au niveau de la zone AFZ. D'une capacité d'environ 2.100 places pédagogiques, l'ENSA dispose de deux cycles de formation Ingénieur d'état et Master dans les spécialités suivantes: Génie industriel et génie mécatronique d'automobile, génie électrique, génie Informatique, réseaux et systèmes de télécommunications. □

N.E.A.

# CONTRIBUER À LA GÉNÉRALISATION DE L'ASSURANCE MALADIE OBLIGATOIRE NOTRE DEVOIR. NOTRE FIERTÉ.

Impact



Dans le cadre du chantier de généralisation de l'Assurance Maladie Obligatoire au profit de tous les Marocains, la CNSS est fière d'œuvrer aux côtés des pouvoirs publics pour la réussite de ce projet social d'envergure.

L'opération de l'année en cours vise à inscrire tous les travailleurs non salariés et leurs ayants droits à la CNSS pour leur assurer la prise en charge de leurs frais médicaux et d'hospitalisation.

[www.cnss.ma](http://www.cnss.ma)



الضمان الإجتماعي  
+الخطوط الهاتفية  
**C N S S**

Le devoir de vous protéger

# Dicastal: Une jante alu produite toutes les 7 secondes

■ C'est la ligne de production la plus rapide au monde!

■ Donneurs d'ordre: Tesla, GM, Mercedes, BMW, FCA, PSA, Ford, Hyundai, Volvo...

■ Le site fait partie de l'initiative chinoise «One Road... One Belt»

«**D**ICASTAL Maroc est la ligne de production de jantes en aluminium la plus rapide au monde. Une jante est produite toutes les sept secondes!» annonce non sans fierté le jeune Badr Lahmoudi, general manager de l'usine



*Badr Lahmoudi: «Nous livrons les Etats-Unis et l'Europe à raison de 50% pour l'un et 50% pour l'autre» (Ph. Bziouat)*

Ford, Hyundai... «Nous livrons deux continents à raison de 50% aux Etats-Unis et 50% en Europe», tient à préciser le directeur général. Au Maroc,

pénurie des puces électroniques qui retarde les commandes de donneurs d'ordre. L'unique producteur de jantes en alu au Maroc fait partie du groupe chinois Citic Dicastal, qui est le leader mondial avec 40% de parts de marché. Le groupe emploie 16.000 personnes dans le monde. Au Maroc, Dicastal tourne avec 1.400 postes d'emploi, dont des ingénieurs, des techniciens spécialisés et des opérateurs formés en Chine. Aujourd'hui, ces compétences marocaines forment à leur tour des recrues sur le site de Atlantic Free Zone. C'est dire le transfert de know how et de compétences déjà effectif avec la maison mère. L'usine Dicastal AFZ s'étend sur une superficie globale de 26 hectares avec deux unités qui occupent 12 ha.

faire des enjeux liés à l'employabilité.

Le process de production de Dicastal commence par la réception de lingots en aluminium importés de Dubaï, de Russie ou encore de Bahreïn. Ensuite, les lingots passent en fusion par des fours dans une température de 750 degrés afin d'obtenir, via des additifs, de l'aluminium liquide. Juste après, intervient le process de moulage via des machines. Chaque moule est spécifique au design requis par le donneur d'ordre. Pour la mise en forme et l'usinage, la jante passe par des rayons X. S'ensuivent juste après des interventions de finition, le perçage des trous pour les valves, le polissage, la peinture... Sur le volet peinture, il y a deux finitions, soit la jante «fully painted»,



*Le process est quasiment à 100% robotisé. Au terme de la production, la jante passe par des tests de laboratoires pour vérifier la précision, la fiabilité, la qualité, les dimensions... (Ph. Bziouat)*

se à Atlantic Free Zone, dans la région de Kénitra. Il s'agit là de l'un des fleurons de l'industrie automobile marocaine. La première jante alu qualifiée made in Morocco a été produite dans cette usine flambant neuve en mai 2019. Ce site fait partie du PAI (Plan d'accélération industrielle) et incarne l'initiative chinoise «One Road... One Belt», qui est un prolongement du grand projet de la «Route de la soie», lequel consiste à relier économiquement la Chine à l'Europe en intégrant les espaces d'Asie centrale par un vaste réseau de corridors routiers et ferroviaires. A l'origine, le projet de l'usine Dicastal a été initié en marge de la visite de SM le Roi en 2016 en Chine. Aujourd'hui, l'usine marocaine est non seulement une réalité, mais en plus elle fournit les grands donneurs d'ordre à la fois en Europe et aux Etats-Unis. Des constructeurs de renom tels que Tesla, Chrysler, General Motors, Mercedes, BMW (en phase d'approbation), Volvo, FCA, PSA,

Dicastal fournit les sites de Renault Tanger, Somaca et Stellantis (ex-PSA). L'usine a nécessité un investissement global de 350 millions d'euros avec une capacité de production de 6 millions de jantes par an. En 2020, le site a produit 3 millions d'unités. Pour 2021, le volume devrait être revu à la baisse à cause de l'impact de la

In situ, la cadence de production fonctionne à temps plein et en mode «Non Stop». Les équipes se relayent 7 jours/7 en 4 shifts. Le process est quasiment à 100% robotisé. Au total, l'usine compte 56 machines et robots de dernière génération. L'industriel a tenu délibérément à maintenir quelques postes manuels pour satis-

soit la finition diamantée. L'étape de la peinture commence par le prétraitement, le lavage et dégraissage des jantes. Elle comprend également une couche primaire, suivie d'une peinture liquide et un vernis. Une fois le process touche à sa fin, la jante passe par des laboratoires pour vérifier les dimensions, la précision ou encore des tests d'endurance et de fiabilité. Au terme de la production, les jantes partent via des convoys par camions et conteneurs. Destination export via le port de Tanger (pour le marché européen) ou celui de Casablanca (pour les Etats-Unis).

Côté source d'énergie, l'usine est en partie alimentée via des pipes, qui relient le site à des puits de gaz naturel dans le Gharb. C'est le producteur britannique SDX Energy qui alimente Dicastal à partir de puits situés dans le bassin du Gharb. Des gisements commerciaux entre Sidi Slimane et Sidi Yahia. □

Amin RBOUB

## Un projet gigantesque à 4 milliards de dollars!

«**U**N plan d'extension et de croissance est dans le pipe. Nous comptons diversifier la production en intégrant d'autres pièces pour la partie châssis et moteur», annonce le jeune dirigeant Badr Lahmoudi, un pur produit des écoles marocaines d'ingénieurs. Le projet d'extension est actuellement dans sa phase finale avant l'implantation. Il comprend des pièces complexes en 3D. Cet investissement porteur de valeur ajoutée nécessite une autre usine de 25.000 m<sup>2</sup> sans les magasins. Il permettra dans un premier temps la création de quelque 400 emplois. Dicastal compte également investir un centre de R&D avec des équipes d'ingénieurs pour la conception, le design et le développement de nouvelles variétés de produits. Dicastal prépare aussi un méga-projet de fonderie au Maroc pour pouvoir produire des pièces pour la partie noble des véhicules: la motorisation. Il s'agit là d'investissements lourds de quelque 4 milliards de dollars! □



# هنا المسارية

مولاي بوسلهام - شاطئ مولاي بوسلهام



\*جميع الوجهات السياحية تظل خاضعة لرفع أو تخفيف قيود السفر

نتلاقوا فبلادنا

المكتب  
الوطني  
للسياحة  
الغربية

# Stellantis: Le nouveau tournant d'un écosystème

■ **Sourcing: 2,5 milliards d'euros en 2023 et 3 milliards en 2025**

■ **Les défis de l'intégration locale en profondeur et de la décarbonation**

EN si peu d'années, l'écosystème PSA (devenu Stellantis) a fortement contribué à l'émergence d'un pôle industriel dans la Région de Kénitra (Gharb). Aujourd'hui, le chef de file de l'industrie automobile se positionne comme un vecteur de développement territorial, de croissance de sourcing made in Maroc et de transfert de compétences. Pour capitaliser sur les acquis et développer ses activités au Maroc, le constructeur s'engage sur de nouveaux défis et objectifs. Ce qui passera désormais par des gisements en termes d'intégration en profondeur, l'optimisation du sourcing local, encore plus de créations d'emplois et de transfert de know how, la formation, la montée en compétitivité, plus de valeur

ajoutée... Ce qui annonce un nouveau tournant non seulement pour l'écosystème Stellantis (ex-PSA) mais aussi pour l'ensemble de l'industrie automobile made in Maroc.

Face à ces nouveaux défis, le constructeur a signé un nouvel amendement afin de renforcer son partenariat industriel avec l'Etat marocain. Il s'engage donc à développer encore plus la filière industrielle automobile. «Cet amendement vient renforcer les engagements réciproques des deux parties dans le développement industriel de la filière», avait précisé le constructeur, il y a quelques mois. En effet,

le nouvel accord, qui lie Stellantis à l'Etat Maroc, se fixe une série d'objectifs assez ambitieux tant sur le plan quantitatif que qualitatif. L'enjeu étant de franchir une nouvelle étape et donner une plus forte impulsion à l'accord de partenariat signé en 2015 entre le groupe PSA et le Royaume du Maroc.

Concrètement, Stellantis s'engage «à développer le tissu des fournisseurs locaux avec une croissance du volume d'achats de 2,5 milliards d'euros en 2023». L'ambition est de monter à 3 milliards d'euros dès 2025. Ce sont là des objectifs extrêmement lourds et stratégiques en

termes d'achats (35 milliards de DH). Autre objectif et non des moindres, la création de quelque 3.000 postes d'ingénieurs et techniciens spécialisés dès l'année prochaine (2022). Ces futurs emplois qualitatifs viendront s'ajouter aux 2.500 postes déjà créés dans l'usine de Kénitra. A terme, le pari est de passer à 4.000 ingénieurs et techniciens supérieurs. Les engagements du constructeur portent également sur le développement de l'intégration locale aussi bien en profondeur qu'en largeur et ce, jusqu'à la matière première. Sur ce point précis et sensible, l'Etat du Maroc s'engage à soutenir les efforts d'investissement et à fournir de l'énergie décarbonée et compétitive. Pour l'heure, le site Stellantis de Kénitra évolue avec 60% d'intégration locale. L'objectif est de dépasser les 80% dès 2023. Pour y arriver, des investissements lourds devront être engagés dans l'immédiat, notamment via l'extension du site et des capacités de production en intégrant de nouveaux véhicules jamais montés au Maroc. □

A.R.

## Visa à l'export

AUJOURD'HUI, la décarbonation reste l'un des gros défis de l'industrie au Maroc. C'est une question de compétitivité et de visa à l'export vers le marché européen. Le challenge est d'arriver rapidement à fabriquer des produits à faible empreinte carbone et ce, dès 2023. Tout l'enjeu consiste à décarboner l'ensemble de l'écosystème Stellantis, de manière à utiliser de l'énergie propre et donc renouvelable. Ce défi énergétique requiert une forte implication de l'Etat, lequel est appelé à réorienter les flux des énergies renouvelables prioritairement vers l'industrie automobile, de façon à ce que ce secteur soit totalement décarboné dans les plus brefs délais. □

# Kromberg & Schubert: Le câbleur allemand qui parie sur le Maroc

■ **Principaux donneurs d'ordre: Audi, Seat, Volkswagen...**

■ **C'est la filiale du leader mondial des systèmes complexes de câblage**

LE groupe allemand de câblage automobile Kromberg & Schubert nourrit de grandes ambitions sur Atlantic Free Zone. L'entreprise est spécialisée dans la fabrication de faisceaux de câblage dédiés à l'automobile. La maison mère n'est autre que le leader mondial du câblage et des faisceaux électriques destinés à l'automobile.

Inaugurée en novembre 2018, l'usine s'étend sur une superficie globale de 46.000 mètres carrés et emploie 3.000 personnes. Un investissement global de 400 millions de DH répartis entre les équipements, le process, le bâtiment, l'aménagement des espaces... La filiale marocaine du groupe allemand fournit les donneurs d'ordre les plus exigeants, essentiellement



Le site Kromberg & Schubert s'étend sur une superficie globale de 46.000 mètres carrés et emploie 3.000 personnes. Un investissement global de 400 millions de DH (Ph. Bziouat)

des constructeurs allemands. Parmi les marques équipées des faisceaux de Kromberg & Schubert, figurent Audi, Seat, Volkswagen. L'usine de Kénitra livre également deux sites de production de véhicules à Martorell en Espagne (Volkswagen et Seat).

Cette implantation au Maroc est arrivée à point nommé, il y a 3 ans, puisqu'elle a permis de renforcer, voire densifier, l'écosystème du

câblage, notamment à travers la diversification des acteurs et des donneurs d'ordre. L'arrivée de Kromberg & Schubert s'est également traduite par une montée en gamme dans une activité essentiellement manuelle. A noter que l'usine répond aux standards internationaux les plus exigeants en qualité et en excellence industrielle.

Le câbleur a aussi assuré un transfert de compétences et de

know how qui font désormais partie de l'ADN de la plateforme de sourcing local made in Maroc. «Nous avons un process de production assez exigeant avec des postes et fonctions essentiellement manuels. L'enjeu pour nous est d'accompagner effectivement l'accélération industrielle et l'employabilité. L'intérêt étant d'accélérer nos process de production pour optimiser notre productivité et l'efficacité de l'usine», explique à L'Economiste Nabila Regrag, commercial plant manager de Kromberg & Schubert Maroc.

Créé en 1902, le groupe Kromberg & Schubert est l'un des principaux fournisseurs mondiaux de systèmes de câblage complexes, pièces mécatroniques et plastiques pour l'industrie automobile. Parmi ses donneurs d'ordre, des groupes allemands de renom, notamment Volkswagen, Audi, Mercedes, BMW... Basé à Abensberg en Bavière, le groupe assure une présence sur plus de 30 sites répartis dans une vingtaine de pays. □

A.R.





## Hirschmann Automotive

## Le spécialiste des connecteurs de Daimler et BMW

■ C'est l'un des plus gros investissements autrichiens au Maroc: 60 millions d'euros

■ Le site emploie 1.800 personnes

■ 300 clients livrés à partir de l'usine de Atlantic Free Zone

**H**IRSCHMANN Automotive est l'un des plus gros investissements autrichiens au Maroc. L'investissement initial était de 20 millions d'euros dans une usine de nouvelle génération relevant de la zone franche de Kénitra. En 2021, le montant global cumulé de l'investissement est de l'ordre de 60 millions d'euros.

Il s'agit là de l'un des tout premiers industriels à avoir monté une usine à Atlantic Free Zone, aux côtés de Cofat et AGC. Aujourd'hui, le site emploie 1.800 salariés entre cadres, opérateurs, techniciens spécialisés... avec un management 100% marocain.

Les travaux de construction ont démarré en 2011. Dès juillet 2012, le site démarre la production. L'usine s'étend sur une superficie globale construite de 28.000 mètres carrés. Quant à la superficie globale du terrain, elle est de 45.000 m<sup>2</sup> (4,5 hectares).

«Hirschmann Kénitra produit des câbles et des connecteurs ou encore des détecteurs pour des usages spécifiques de l'automobile. Des utilisations spéciales de connectique qui requièrent un process et une production spéciaux», explique Saïed Issam, Managing director du site. L'usine produit également du câblage pour pare-choc, pour rétroviseurs externes ou encore des câbles pour caméras de recul et voitures électriques. Hirschmann est spécialisé également dans la production de câbles servant à l'alimentation électrique des vélos électriques, les E-Bike!

Ce spécialiste d'origine autrichienne revendique un process des plus exigeants qui plus est aligné sur les standards internationaux. Parmi ses principaux donneurs d'ordre, des constructeurs Pre-



«Nous livrons 300 clients à partir du Maroc. 300 usines de fournisseurs automobiles» explique Saïed Issam, Managing director (Ph. Bziouat)

mium allemands tels que Daimler, BMW ou encore Volkswagen. «Aujourd'hui, nous livrons 300 clients à partir du Maroc. 300 usines de fournisseurs automobiles tels que l'allemand Kroschu (plus connu par Kromberg & Schubert), Yazaki... Nous sommes à la fois fournisseur de 1er et de 2e rang. Parfois, nous livrons directement nos clients qui sont des constructeurs de renom comme BMW, Volkswagen, FCA...», tient à préciser le directeur général Saïed Issam. En 2019, le chiffre d'affaires de Hirschmann Kénitra a été de l'ordre de 64 mil-

lions d'euros. L'année suivante (2020), le CA a été revu à la baisse, crise Covid oblige, pour atteindre 57 millions d'euros. Pour 2021, les prévisions du management en termes de volume d'affaires sont moins optimistes. «Le chiffre d'affaires sera moins bon cette année que 2020 (ndlr: qui était pourtant l'année du Covid-19) à cause de l'impact de la crise des semi conducteurs et la pénurie des puces électroniques qui a démarré depuis mars dernier. Et c'est la tendance chez la majorité des équipementiers», regrette Saïed Issam.

*Hirschmann Automotive est l'un des tout premiers investissements dans la zone franche de Kénitra. Les travaux de construction ont démarré en 2011 (Ph. Bziouat)*

Ceci étant dit, le volume d'affaires de Hirschmann Automotive Maroc est réalisé à 100% à l'export auprès de 300 fournisseurs des rangs 1 et 2. En termes de valeur, c'est le marché européen qui rafle la part du lion des approvisionnements auprès de Hirschmann. Les livraisons vers l'Europe transitent par le port de Tanger Med et Algésiras. La logistique est assurée essentiellement via des flottes de camions, des vannes, des remorques, des regroupements et des hubs... Le groupe dispose d'une plateforme logistique en Autriche qui assure le dispatching vers les pays européens limitrophes.

Pour l'heure, le management de l'entreprise examine des projets liés notamment à l'extension des capacités de production au sein de la même usine. Quant aux extensions des sites, elles ne sont pas encore dans les plannings compte tenu de la conjoncture actuelle marquée par le manque de visibilité et l'incertitude. La crise Covid doublée par la pénurie des semi-conducteurs depuis octobre dernier chez Hirschmann ou encore la flambée des matières premières font que les projets de nouvelles usines sont en stand by. □

Amin RBOUB





# AGC: Le vitrage auto à la méthode japonaise



■ 80% de la production à l'export, 20% pour PSA et Renault Maroc

■ Une capacité de production de 1,2 million de corsets par an

■ Un investissement de 1,2 milliard de DH

LE leader mondial de production de vitrage automobile est l'une des références solides du sourcing Maroc. AGC Automotive est une filiale du groupe japonais éponyme qui emploie 53.200 personnes dans 200 usines réparties dans une trentaine de pays. «Sur trois véhicules au monde, une voiture est équipée par AGC», annonce non sans fierté Mohamed Slimani, plant manager du site d'Atlantic Free Zone (Kénitra). Autrement dit, AGC revendique 30% du marché mondial du vitrage automobile.

L'usine marocaine a démarré sa production en 2019. Elle est gérée de manière autonome par le siège européen, qui est basé en Belgique (à Louvain-la-Neuve). Le site de AFZ s'étend sur un terrain de 13 hectares dont 70.000 m<sup>2</sup> couverts qui font office d'usine en un seul bloc. Pour rappel, cet investissement était monté initialement en mode joint venture



*Mohamed Slimani, plant manager de AGC Automotive Maroc: «Sur trois véhicules au monde, une voiture est équipée par AGC»*

avec le groupe marocain Induver. Mais en 2019, la JV avec Induver a pris fin, «faute de taille critique de l'opérateur marocain et de capacités technologiques aux standards internationaux». L'investissement initial au Maroc est de 1,2 milliard de DH (100 millions d'euros). Le site emploie 625 personnes pour une capacité de production de 1,2 million de corsets par an. Ce qui représente le tiers des capacités de la région (Maroc, Espagne, Portugal...). Pour l'heure, le site AGC Kénitra produit environ une capacité de 450.000 véhicules.

«La production actuelle représente environ 60% de notre business plan», relève Mohamed Slimani. Ce volume capacitaire est la conséquence directe de la crise Covid et de la pénurie des semi-conducteurs, qui a impacté considérablement la production et les commandes de l'industrie automobile. «Nous sommes en train de subir quelque 30 à 40% de perte de notre chiffre d'affaires», regrette le management.

AGC Maroc est spécialisée dans la production de verre trempé pour lunettes arrière et vitrage latéral ou encore le verre feuilleté pour pare-brise. Principaux concurrents directs: le groupe français Saint Gobain, le Chinois Fuyao Glass Industry, ou

encore un opérateur turc dans de moindres proportions. Au total, AGC Automotive Maroc exporte 80% de sa production, essentiellement vers l'Europe du Sud et l'Afrique du Nord. Le reste (20%) est dédié au marché marocain. «Nous livrons principalement le constructeur PSA pour la Peugeot 208. Mais il y a également quelques produits de Renault, notamment les Dacia fabriquées dans les sites de Tanger-Melloussa et Somaca», tient à préciser le dirigeant de l'usine.

Malgré la conjoncture actuelle, AGC Maroc n'exclut pas des possibilités d'extension à l'avenir. Mais à condition que le business et les commandes suivent. □

Amin RBOUB

## Carte de visite

**B**ASÉE à Louvain-la-Neuve en Belgique, AGC Automotive Europe est la filiale verrière automobile européenne du groupe japonais AGC. Le groupe AGC Inc, dont la maison mère est sise à Tokyo, opère dans trois domaines d'activité: le vitrage (50% du chiffre d'affaires), l'électronique (20% du CA) ou encore Chemicals à usage optique (30% du CA). Sur l'activité vitrage, le groupe couvre trois périmètres géographiques: Asie, Europe (dont le Maroc) et les Amériques.

Le groupe emploie 53.200 salariés dans quelque 200 usines de par le monde. AGC Automotive Europe est spécialisée dans la production de vitrages de première monte et de remplacement. Elle fournit également des modules complets prêts à l'assemblage, des solutions à forte valeur ajoutée (antennes, capteurs, senseurs, dispositifs chauffants...) ou encore des vitrages avec des caractéristiques spéciales, notamment le confort de la vision et de l'isolation thermique/acoustique. □



# Atlantic Free Zone: Immersion au cœur

Une ville dans la ville... Atlantic Free Zone est le dernier né des parcs industriels dédiés à l'automobile. Le site s'étend sur une superficie globale de 500 hectares et fait travailler 40.000 personnes (entre emplois directs et indirects). Outre le chef de file, le constructeur PSA (Stellantis), 52 industriels et équipementiers de 1er et 2e rang gravitent autour... A eux seuls, les câbleurs emploient près de 60% des effectifs. Reportage dans les coulisses de fleurons industriels qui incarnent le sourcing made in Maroc.



Le portail d'entrée de la base industrielle. Quelques mètres plus loin, le quartier général de MedZ Sourcing. Un bâtiment qui accueille également des banques offshore, la douane, la commune, l'Anapec...



La logistique et la connectivité du site sont l'un des arguments forts. Les composants automobiles se transportent essentiellement via des flottes de camions



Le regroupage est une solution logistique très prisée pour des synergies à l'export



Chez Dicastal, le process commence par la réception de lingots en aluminium importés de Dubaï, de Russie ou encore de Bahreïn



Les jantes en aluminium passent au peigne fin



Dicastal Maroc livre les donneurs d'ordre, les constructeurs les plus exigeants au monde tels que Tesla, GM, Mercedes, BMW, FCA, PSA, Ford, Hyundai, Volvo...



# d'un parc d'accélération industrielle

Reportage photos, A. BZIOUAT



*Le leader mondial du vitrage AGC. Une usine 4.0 connectée de bout en bout*



*Au-delà du vitrage, le pare-brise AGC intègre plusieurs éléments ergonomiques, des capteurs, des câbles...*



*Le câbleur allemand Kromberg & Schubert est le fournisseur attitré des faisceaux pour Audi, Seat, Volkswagen...*



*Kromberg & Schubert est l'un des principaux fournisseurs mondiaux de systèmes de câblage complexes, pièces mécatroniques et plastiques pour l'industrie automobile*



*L'usine Hirschmann Automotive est le plus gros investissement autrichien au Maroc: 60 millions d'euros*



*Convoi ferroviaire de véhicules de Stellantis vers le port de Tanger Med pour livrer le marché européen*

# Comment l'université accompagne le développement de la région

■ L'approche est basée sur l'anticipation et l'identification des besoins en métiers

■ Les professionnels impliqués dans la préparation de l'offre de formation et l'encadrement

■ Une démarche adoptée pour de nombreux secteurs: automobile, éducation, sport, santé...

DEPUIS son démarrage en 2014, l'Université Ibn Tofaïl (UIT) de Kénitra poursuit sans relâche son développement, avec l'ambition de se positionner en tant que grand pôle universitaire de nouvelle génération. Un de ses atouts pour atteindre une telle envergure, c'est l'emplacement de son site, d'une superficie de 80 ha, situé tout proche de la forêt de la Maâmora. Une dimension et une situation géographique qui vont permettre la création de nouveaux établissements avec une offre de formation diversifiée et adaptée aux besoins du marché notamment ceux de la région. «Nous disposons actuellement de 11 établissements universitaires contre 5 lors de notre démarrage», rappelle Azzedine El Midaoui, président de l'université de Kénitra. «Notre ambition est de préparer nos lauréats à satisfaire les attentes des opérateurs et les nouvelles orientations du travail et ainsi accompagner les projets structurants sur le plan national concernant notamment l'énergie, l'eau et le développement durable d'une manière générale», précise-t-il.

Pour parvenir à de telles ambitions, l'université doit continuer à diversifier et améliorer son offre qui compte déjà quelque 154 formations initiales dont 96 fondamentales, 39 spécialisées et



L'UIT a adopté une démarche pionnière en matière d'offres de formation pour des filières à travers certains établissements comme l'École nationale supérieure de chimie ou encore celle des sciences appliquées (Ph. Bziouat)

19 doctorales. L'établissement dispose aussi de 155 formations continues au profit de 3.800 personnes. Celles-ci ont permis de dégager 40 millions de DH, destinés à renforcer les ressources propres de l'université. «Pour améliorer notre offre, nous nous basons sur 2 principes: un travail de veille et d'anticipation des besoins du marché local et national en RH qualifiées. Dès que les besoins en métiers sont identifiés, nous passons à la préparation des filières et leurs offres de formation en concertation avec les représentants des secteurs concernés que ce soit public ou privé», explique le président de l'université. Par exemple, tout ce qui concerne l'automobile et l'électronique pour les deux écoles d'ingénieurs (ENSA et ENSC) ainsi que celle des techniciens supérieurs (EST), le management de PSA a été sollicité,

détaille El Midaoui. La démarche est appliquée au niveau de l'encadrement avec la collaboration des professionnels de chaque secteur.

«Les inspecteurs du département de l'Éducation nationale participent eux aussi à l'enseignement des étudiants de l'École supérieure d'éducation et de formation avec un taux d'encadrement avoisinant 40%», indique El Midaoui. L'objectif étant de préparer des professionnels pour la formation de l'éducation y compris le niveau du préscolaire.

Idem au niveau de la santé, secteur dont les carences en métiers ont été révélées lors de la crise sanitaire. «Notre université a proposé, il y a plus d'un an, la création d'un Institut africain des

sciences et techniques de la santé», indique El Midaoui. L'objectif étant de former des profils et compétences pour assurer la gestion et la maintenance du matériel et des équipements du secteur de la santé dont les métiers vont devenir de plus en plus virtuels, explique le président de l'université de Kénitra. Il est également prévu l'ouverture au sein du campus de Kénitra d'un autre institut supérieur dédié aux sciences politiques et diplomatiques. Dans le cadre de l'extension de l'UIT, il a été décidé la création d'une faculté polydisciplinaire à Sidi Kacem, ce qui va permettre de répondre aux besoins de formation des nouveaux bacheliers de cette région. □

N.E.A.

## Cap sur le 4.0

EN anticipant la forte tendance du monde vers les techniques de l'information et du big data, le conseil de l'Université Ibn Tofaïl a adopté, il y a plus d'une année, le projet de création de

l'Institut supérieur de l'intelligence artificielle et de l'ingénierie digitale. Le but de ce projet est de se positionner dans les futurs métiers qui seront très porteurs, explique le président de l'université. □

## L'UIT en chiffres

ACTUELLEMENT, le campus de l'UIT regroupe 11 établissements universitaires avec un total des inscrits qui s'élève à 81.350 personnes en LMD et formation continue avec un taux d'encadrement académique de 114 étudiants par professeur. Pour l'amélioration de l'employabilité, il a été procédé à la création sur le site de la première agence universitaire Anapec-cadre en 2015. Un autre centre dédié au développement de carrière et d'insertion est prévu dans 2 ans. Selon la présidence de l'UIT, le taux d'insertion des lauréats après une année est de 70% pour les accès régulés et de 50% pour les accès libres. □

# Quels préalables pour une recherche scientifique efficace?

■ Repenser l'organisation des universités en renforçant le rôle du laboratoire

■ Il faut aussi revoir le statut de l'enseignant chercheur



«Il faut positionner l'université et la recherche au cœur des stratégies de développement comme cela se fait chez les pays avancés», fait observer Azzedine El Midaoui, président de l'université Ibn Tofail de Kénitra (Ph. UIT)

- L'Economiste: Depuis 2017, l'université Ibn Tofail a entamé une restructuration de l'activité de la recherche. Les premiers résultats sont-ils encourageants?

- Azzedine El Midaoui: Nous tentons de faire progresser cette activité sur deux piliers. La recherche fondamentale qui est nécessaire pour préparer par exemple les mathématiciens, les physiciens théoriciens ainsi que les gens de philosophie et des lettres. Cette partie est très utile pour le deuxième pilier à savoir la recherche appliquée qui revêt une grande importance pour accompagner le développement de la région et les projets structurants du pays. Et également de permettre à nos chercheurs de se positionner à l'international. Le projet de restructuration mené depuis 2017, a permis de mettre en place 25 laboratoires et un centre d'études doctorales avec 20 formations ainsi qu'une cité d'innovation aujourd'hui en cours de construction. Nous commençons déjà à récolter les premiers fruits de cette restructuration avec à notre

actif 1.274 publications indexées, 13 contrats de recherche et 27 brevets dont 5 internationaux. Sans oublier une nette amélioration de notre classement que ce soit sur le plan national ou international.

- Au Maroc, en raison de plusieurs contraintes, la recherche en est encore à un stade rudimentaire. Comment booster ce secteur?

- Effectivement beaucoup de travail reste encore à faire pour relancer l'activité de la recherche afin qu'elle soit au diapason de ce qui se passe à l'international. Au Maroc, il a fallu attendre la fin des années 1990 pour assister à un début d'organisation de notre système de recherche avec un peu de pilotage central à travers le

financement de certains projets par le biais du CNRST. Nous disposons néanmoins d'un atout, celui de notre jeune population. Sauf qu'à l'heure actuelle, l'organisation reste déphasée par rapport à ce qui se passe ailleurs à commencer par nos voisins maghrébins et européens.

- Quels leviers faudrait-il activer pour pallier cette situation?

- En premier lieu, il faut repenser l'organisation de fond en comble de notre système de recherche qui doit être ancré sur le laboratoire qui devrait constituer l'épine dorsale de l'université et non la pédagogie ou le département comme cela est le cas chez nous. Dans la majorité des pays développés, le laboratoire est une institution reconnue non pas seulement par l'université mais également par

la région, l'Etat et le CNRS. Ce qui donne un grand pouvoir aux directeurs des laboratoires notamment en matière pédagogique. Dans la majorité des universités étrangères, le recrutement d'un professeur se fait uniquement sur un seul critère à savoir sa performance en termes de recherche.

- On évoque souvent le problème de financement comme principal handicap à la recherche au Maroc...

- Avec une bonne organisation et des bons chercheurs, on peut mobiliser le financement auprès de plusieurs sources: l'Etat, la région, l'industriel national, les multinationales et la coopération internationale. □

Propos recueillis par Nouredine EL AISSI

## Regrouper les populations homogènes pour plus d'efficience

L'UNIVERSITÉ Ibn Tofail a récemment procédé à la restructuration des facultés de Droit et de celle des Lettres. Cette opération n'a été concrétisée qu'après un benchmark qui a permis de constater, qu'en Europe comme aux USA, tout ce qui est en relation avec l'économie ne relève pas des facultés de droit pour près de 80% de ces pays, explique El Midaoui. Ce constat a été corroboré par les enseignements dégagés d'une étude sur les mentalités des étudiants. Ainsi, les étudiants d'économie et de gestion ont un formatage différent de celui des juristes. Ce constat est valable pour une comparaison entre

l'enseignement des langues, des lettres et des arts avec tout ce qui est sciences humaines et sociales. «Nous avons donc, à partir de ces constats, réfléchi à regrouper les populations homogènes entre elles, pour plus d'efficacité et d'efficience», poursuit-il. Ainsi, la faculté des lettres et sciences humaines a été décomposée en deux établissements: faculté des langues, des lettres et des arts et celle des sciences humaines et sociales. De même pour la faculté des sciences juridiques et économiques avec la création de la faculté d'Economie et de gestion et une autre dédiée aux sciences juridiques et politiques. □

## LES ARCHIVES

INCLUS  
DANS VOTRE  
ABONNEMENT

Recherches par mots-clés  
dans des milliers d'articles



Accédez à 30 années d'articles et d'analyses sur :  
[www.leconomiste.com/archives](http://www.leconomiste.com/archives)

# Agriculture: Le Gharb entre dans une nouvelle ère

■ L'élément humain au centre de la stratégie «Génération Green 2020-2030»

■ Permettre à 50.000 ménages d'accéder à de meilleures conditions de vie

■ Doubler le PIB agricole, idem pour les exportations, taux de valorisation de 75%... les objectifs

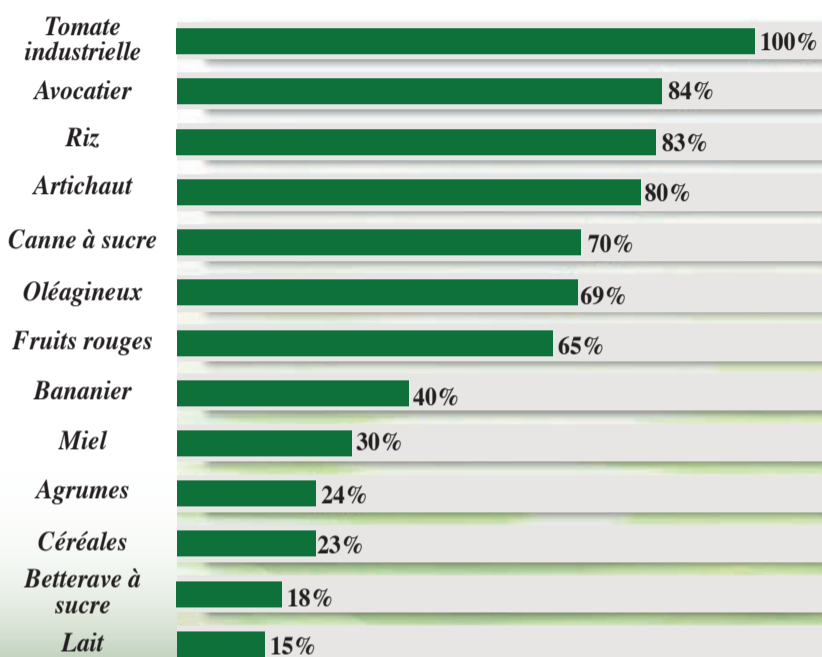
A l'instar des autres régions du pays, le secteur agricole Gharb entame une nouvelle étape dans le cadre de la stratégie nationale «Génération Green 2020-2030». Celle-ci vise notamment à consolider l'ensemble d'acquis du Plan Maroc vert qui a réalisé des résultats remarquables en termes de croissance et de durabilité du secteur agricole, rappelle Aziz Bellouti, directeur régional de l'agriculture de la Région Rabat-Salé-Kénitra. Cette nouvelle stratégie est déclinée au niveau de la région avec un plan d'action basé sur deux fondements, précise-t-il. Le premier se penche sur l'élément humain qui figure parmi les priorités de la nouvelle stratégie agricole. «L'objectif est d'assurer aux agriculteurs de meilleures conditions de vie et d'établissement en milieu rural, et favoriser la création d'emplois, en particulier pour la catégorie des jeunes», explique Bellouti.

Les perspectives pour le Gharb, véritable grenier du Maroc, sont importantes. La déclinaison régionale devra contribuer à l'émergence d'une nouvelle génération de classe moyenne agricole, en permettant à 50.000 ménages d'y accéder. La nouvelle génération des jeunes entrepreneurs devrait également en tirer profit à travers la mobilisation et la valorisation de 65.680 hectares de terres collectives ainsi que la formation de 14.750 jeunes aux services agricoles et para-agricoles.

Dans ce plan Génération Green, place aussi à l'innovation afin de permettre l'émergence de nouvelles organisations agricoles novatrices. Et cela tout en poursuivant la structuration, le regroupement et



Contribution de la Région Rabat-Salé-Kénitra à la production nationale en produits agricoles



Source: Ministère de l'Agriculture

Regorgeant d'importantes potentialités agricoles, la région se positionne aux premiers rangs en termes de contribution au PIB agricole national avec 18% entre 2008 et 2019

l'agrégation des agriculteurs. Bien évidemment, la question du financement fait aussi partie des priorités. Il est ainsi prévu de créer une nouvelle génération de mécanismes d'accompagnement avec des objectifs ciblés. Il faudra, par ailleurs, arriver à connecter au moins 150.000 agriculteurs à des plateformes de services digitaux et faire émerger 700 conseillers agricoles privés pour l'encadrement des agriculteurs.

Dans un tout autre registre, l'un des piliers de la stratégie porte sur l'implantation de 15.170 ha de superficie supplémentaire d'arboriculture fruitière dans le cadre de l'agriculture solidaire nouvelle génération. La pérennité du développement agricole constitue le second fondement de la nouvelle

stratégie, indique Bellouti. Un objectif à concrétiser «à travers des actions spécifiques dans les filières de production, les circuits de distribution et la préservation des ressources naturelles dans le contexte des changements climatiques». Pour ce faire, quatre axes d'intervention prévus par le plan d'action de la Direction régionale d'agriculture (DRA). Le premier concerne la consolidation des filières agricoles avec l'objectif de doubler le PIB agricole régional et les exportations. Et également atteindre un taux de 75% de valorisation de la production et l'émergence de nouvelles filières à potentiel (14.000 ha des nouvelles superficies bio). Quant au deuxième axe, il vise l'amélioration et la modernisation des circuits de distribution des

produits agricoles, notamment les marchés de gros, les souks et l'agropole. Au menu également, «l'instauration d'une agriculture plus résiliente et éco-efficace, à travers le doublement de l'efficacité hydrique, la conservation des sols agricoles et l'accompagnement des agriculteurs dans la transition vers des énergies renouvelables». Ce qui va permettre de consolider les acquis du PMV et capitaliser sur les efforts déployés notamment dans le cadre du programme régional d'économie d'eau. A ce titre, on rappelle que «les incitations importantes octroyées par l'Etat pour l'encouragement de l'irrigation localisée dans le cadre du Fonds de développement agricole ont généré une avancée importante en matière d'équipement en goutte-à-goutte. Le rythme annuel d'équipement en irrigation localisée dans la région est de l'ordre de 3.300 ha». Ce qui va se traduire par une extension significative des superficies équipées en goutte-à-goutte avec une réalisation de 45.000 ha depuis 2008. Alors que le cumul de la superficie irriguée en localisée dans la région, à fin 2019, avoisine 83.000 ha, selon la DRA. □

## 825.000 ha programmés pour la campagne 2021-2022

POUR les filières végétales, la DRA prévoit pour les cultures annuelles au titre de la campagne actuelle un programme global de 825.000 ha dont 729.660 ha pour celui d'automne. Le reste sera réparti entre les programmes d'hiver (12.270 ha), de printemps (78.100 ha) et celui de l'été (5.000 ha). Pour les cultures arboricoles, le programme arrêté est de 131.477 ha dont 89% en irrigué, est-il précisé. Selon la DRA, «le taux de remplissage des barrages de la région est de 54,2% contre 49,9% durant la même date de l'année dernière». □

N.E.A.



# Le fort potentiel de l'agriculture bio

■ 22 milliards de DH d'investissements drainés par le secteur durant la dernière décennie

■ Le PIB a atteint 20 milliards de DH avec plus de 150.000 t de produits agricoles

■ Création de 6 millions de journées de travail



Pour Aziz Bellouti, directeur régional de l'agriculture de Rabat-Salé-Kénitra, la stratégie «Génération Green 2020-2030» vient de consolider l'ensemble des acquis réalisés dans le cadre du Plan Maroc vert (Ph. Bziouat)

La région du Gharb reconnue à l'échelle nationale pour sa richesse et sa diversité agricole passe à une nouvelle dimension. Aujourd'hui, grâce à l'appui du nouveau plan «Génération Green 2020-2030», le Gharb s'investit dans le domaine de la production biologique, une tendance vers laquelle s'orientent de plus en plus d'agriculteurs. Retour sur les acquis réalisés grâce au Plan Maroc vert, qui ont permis à la région de se renouveler.

- L'Economiste: Avec le Plan Maroc vert, l'agriculture dans le Gharb a pris une plus grande envergure. Quel bilan tirez-vous de cette expérience?

- Aziz Bellouti: En effet, 10 ans après la mise en œuvre du PMV, on peut dire que les progrès sont impressionnants. Pour preuve, entre 2008 et 2019, ce secteur a réussi à drainer des investissements de plus de 22 milliards de DH. Les productions agricoles se sont intensifiées et ont même dépassé les besoins de la région puisque cette dernière contribue efficacement à l'approvisionnement en continu des autres régions du Royaume. L'ensemble des investissements engagés pour la mise en œuvre des projets de développement agricole ont permis d'améliorer significativement les performances du secteur. Sur le plan économique, le PIB a atteint 20 milliards de DH, plus de 151.500 tonnes de produits agricoles ont été exportées et 71.000 agriculteurs ont bénéficié des aides et incitations de l'Etat dans le cadre du Fonds de développement agricole (FDA).

- Le nouveau plan Génération Green 2020-2030 insiste particulièrement sur le volet humain. Quels sont les acquis réalisés au cours de la période précédente?

- Notre plan d'action a permis la création de plus de 6 millions de jour-

nées de travail entre 2008 et 2019 en passant de 40,7 millions de journées de travail en 2008 à 46,7 millions en 2019. Ainsi, en matière d'agriculture solidaire destinée aux petits agriculteurs dont le revenu a doublé et parfois triplé, 74 projets et programmes ont été réalisés au profit de 23.774 bénéficiaires pour un investissement de 450 millions de DH. Ces projets ont permis la plantation de 23.000 ha et la mise en place de 10 unités de valorisation. Il faut aussi noter que 2.000 personnes ont bénéficié des projets de valorisation des produits de terroir dont notamment la femme rurale (coopératives féminines). Par ailleurs, la production des produits de terroir a été intensifiée et valorisée puisque la région regorge



Les superficies certifiées bio à fin 2019 s'élèvent à environ 1.700 ha et sont réparties essentiellement entre les agrumes, l'arboriculture, l'avocatier, les plantes médicinales et aromatiques ainsi que les cultures maraîchères, conclut-il (Ph. L'Economiste)



(Ph. Pixabay)

d'un potentiel riche et varié en cette catégorie de produits, notamment le miel avec une contribution de 30% à la production nationale.

Le même constat est valable pour l'agriculture à haute valeur ajoutée qui a connu une évolution significative

dans le cadre du PMV à travers l'agrégation agricole et le partenariat public-privé au profit de 23.000 agriculteurs. Ainsi, 357 projets ont été réalisés avec un investissement d'environ 5,5 milliards de DH (public et privé) au profit de 14.133 bénéficiaires.

- La valorisation de la production agricole a toujours été le maillon faible du secteur. Le PMV a-t-il permis de changer cette donne?

- Grâce aux acquis du PMV, le tissu agro-industriel de la région de Rabat-Salé-Kénitra dispose aujourd'hui de 276 unités de valorisation de production dont plus d'une centaine dédiées à l'exportation. Et plus particulièrement du conditionnement des produits maraîchers et agrumes ainsi que de la surgélation des fruits et légumes. Le reste concerne des unités de valorisation des produits destinés au marché local: huile d'olive, miel, blé et lait.

- La campagne agricole précédente (2020/21) a été plutôt bonne pour la région. Quels en ont été les bénéfices?

- Grâce à une bonne pluviométrie (514 mm, soit plus de 70% par rapport à la campagne précédente) et les mesures prises par notre direction, le bilan de la campagne agricole 2020-2021 était satisfaisant. En effet, la production des céréales a atteint 18,2 millions de quintaux, soit 18% de la production nationale, enregistrant ainsi une hausse de 130% en comparaison avec la campagne précédente. Pour les légumes alimentaires, la production a dépassé 74.200 tonnes, enregistrant ainsi une hausse de 70% en comparaison de la campagne précédente. Quant aux fourrages, la production réalisée s'élève à 3,7 millions de tonnes, ce qui a permis la sécurisation de l'alimentation du cheptel de la région, voire même celui d'autres régions. □

Propos recueillis par Noureddine EL AÏSSI

## Les agrumes et les fruits rouges, champions à l'export

LE Gharb a enregistré durant cette campagne de bonnes performances en termes d'exportation de fruits et légumes. Selon les données émanant de Morocco Foodex, ces exportations, durant la période du 1er septembre 2020 au 31 mai 2021, ont atteint 162.250 tonnes, soit plus de 14% en comparaison à la campagne précédente à la même date. Ce taux passe à 82% et 23% respectivement pour les agrumes (17.230 tonnes) et les fruits rouges (55.750 tonnes). □



# Une métropole en émergence

■ En plus de sa vocation agricole, elle se positionne comme un pôle industriel dans l'automobile

■ Une dynamique accompagnée d'un développement urbain

■ Les prix du foncier s'envolent au centre-ville atteignant jusqu'à 30.000 DH le m<sup>2</sup>



Grâce aux projets structurants qui ont fait de Kénitra une nouvelle capitale industrielle, la ville a du mal à assurer en concomitance son développement croissant. Un plan d'aménagement spécifique devrait déjà désengorger le centre-ville dont les prix flambent. Les promoteurs immobiliers, eux n'ont pas attendu. Des lotissements fleurissent çà et là à la périphérie de la ville (Ph. Bziouat)

DEPUIS plus d'une décennie, la ville de Kénitra a bénéficié de deux méga projets structurants qui ont boosté son développement. Il s'agit de la plateforme industrielle Atlantic Free Zone de Kénitra et de la nouvelle gare LGV. En plus de sa vocation agricole, la capitale du Gharb ambitionne de se positionner comme un pôle économique et une métropole émergente dans la région du Gharb. Cette dynamique économique s'accompagne d'un développement urbain de la ville avec une nouvelle vision qui s'inscrit dans la durabilité. «Les besoins de Kénitra d'hier ne sont plus ceux d'aujourd'hui pour une ville avec de nouvelles ambitions sur le plan régional et national», tient à rappeler Nahid Hamtami, directrice de l'Agence urbaine de Kénitra-Sidi Kacem-Sidi Slimane. «Dans les futurs plans de développement de la ville, on doit repenser son architecture et son image dont le rayon-

nement pourra s'étendre à l'international», recommande Hamtami. Ce rayonnement est motivé par son positionnement en tant que plateforme industrielle émergente abritant des grands opérateurs mondiaux notamment dans le secteur de l'automobile, explique-t-elle.

Cette nouvelle dynamique que connaît la région favorise aussi le secteur de l'immobilier qui s'active pour répondre aux besoins en logements notamment au profit des nouveaux locataires de la ville. Il s'agit principalement des opérateurs installés dans la zone industrielle (AFZ) et qui ont permis de créer à ce jour plus de 36.000 emplois. A cela s'ajoutent les fonctionnaires et cadres d'entreprises qui ont choisi d'habiter à Kénitra et rejoindre leur travail à Rabat ou à Casablanca par train. «Actuellement, le foncier est devenu très rare au niveau du centre-ville avec un

prix du m<sup>2</sup> qui avoisine les 30.000 DH», signale Zouaoui Mohammed Mehdi, président du Conseil régional de l'ordre des architectes de la zone de Kénitra. En ce qui concerne le reste de la ville, les prix se sont envolés de 7.000 DH il y a 4 ans à 10.000 DH aujourd'hui, ajoute-t-il.

Face à la pénurie du foncier au centre-ville, de nouvelles zones d'urbanisation se développent certainement dans les périphéries de la ville. En plus de Mahdia, trois nouveaux pôles urbains sont lancés dont l'aménagement est assuré par le groupe Al Omrane. Les lotissements «Jnanat» et ceux de «Hadikat» sont pour leur part déjà achevés. D'une superficie d'environ 253 ha, la zone «Jnanat» est limitrophe à la voie ferrée vers Rabat. Les lotissements de «Hadika 1 et 2» s'étendent sur une superficie de près de 130 ha situés à la sortie de

Kénitra vers Sidi Taybi à droite de la RN n°1. Un troisième pôle «Zaitouna» est en cours d'étude par les équipes d'Al Omrane. Il est prévu sur un site d'une superficie de 57 ha localisés à Bir Rami, tout près des lotissements «Jnanat». «Pour pallier le problème du foncier, les promoteurs immobiliers s'orientent vers la réalisation des ensembles immobiliers ou groupements d'habitations qui nécessitent la mobilisation des terrains d'une superficie allant de 3.000 m<sup>2</sup> à quelques hectares», ajoute Zouaoui. Ce qui va permettre la réalisation des programmes de logements de 300 à 800 appartements, conclut-il.

D'autres besoins en urbanisme sont également à satisfaire au niveau d'une ville qui n'en finit pas de grandir. «L'objectif est d'accompagner la dynamique que connaît la capitale du Gharb», souligne Hamtami. Des projets sont lancés et d'autres sont prévus dans d'autres secteurs au niveau de la ville: éducation, santé, tourisme, loisirs, commerce...

Actuellement, la région du Gharb est dotée d'un pôle universitaire moderne aménagé sur 80 ha avec 11 établissements couvrant les diverses filières. Pour le secteur du tourisme, près d'une trentaine de projets d'hôtels sont prévus, ce qui va permettre d'atteindre une capacité de 6.000 lits contre seulement 600 auparavant. Certains projets sont déjà opérationnels dont le dernier concerne un complexe touristique, hôtel club 5\*, situé à la sortie de la ville vers Tanger. □

N.E.A.

## Vers un nouveau centre-ville

EN plus du plan de développement intégré et durable (2015-2020), d'autres projets innovants sont programmés. Parmi eux, celui concernant le développement de la zone autour de la nouvelle gare LGV pour qu'elle devienne le futur centre-ville. Pour ce faire, un plan d'aménagement spécifique (PAS) a été élaboré qui vient d'être homologué en mars dernier, explique Nahid Hamtami, directrice de l'Agence urbaine. Le but de ce PAS est de concevoir un cadrage réglementaire pour améliorer les conditions et les modes d'orientation ainsi que la maîtrise de l'urbanisation de ce site qui s'étend sur une superficie de 93 ha. □



## Bidonvilles, la bataille pas encore finie

KÉNITRA figure parmi les villes engagées dans le programme de villes sans bidonvilles (VSB) dans le cadre d'une convention signée en 2004. Le coût des opérations réalisées ou en cours par le groupe Al Omrane est estimé à près de 1,5 milliard de DH. En ce qui concerne l'état d'avancement, on signale un taux de transfert de 83%, soit 13.833 ménages. Parmi les contraintes qui ont retardé la réalisation de ce programme dans les délais, on soulève le problème du recensement. Ainsi, au moment de la signature de la convention en 2004, le nombre de ménages visés par le programme était de 13.442 familles. Après actualisation, il va passer à 16.634 ménages. □





# Des projets pilotes pour l'urbanisation

■ Des opérations de délimitation ont touché 275 douars sur 6.313 ha

■ Les chantiers de mise à niveau des communes

- **L'Economiste:** L'agence mène de front la gestion de l'urbain et celle du monde rural avec de nouveaux projets au profit de certaines communes. Quelle est la recette?

- **Nahid Hamtami:** Premièrement, il y a l'encadrement de l'urbanisme et la simplification des procédures de construction en milieu rural. Une mission qui vise en premier lieu la préservation des terrains agricoles contre l'impact des effets de l'urbanisation anarchique. Pour ce faire, on procède à la délimitation des douars. Pour ceux qui connaissent une croissance démographique, on doit les doter d'un schéma de structures dans lequel on se contente d'y indiquer le traçage des voies et l'emplacement des sites publics. Depuis le lancement de cette opération en 2017, le nombre de douars délimités à 2020 s'élève à 275 pour une superficie totale de 6.313 ha. En plus de l'opération de délimitation, l'agence a finalisé les études pour la réalisation de deux projets pilotes pour la promotion du développement en monde rural.

- **Quels sont les projets en cours actuellement?**

- Le premier vise l'aménagement d'une corniche écologique sur la rive d'Oued Sebou au niveau de la commune de Benmansour. L'objectif est de fournir une infrastructure et des services d'animation et de loisirs pour répondre aux besoins de la population locale. Et également ceux des visiteurs du site, vu sa proximité des grands projets à savoir la plateforme AFZ et le futur port atlantique. Le second projet concerne l'aménagement et le développement du centre



«Le schéma directeur d'aménagement urbain est actuellement, et sur demande des acteurs territoriaux concernés, en cours de révision pour répondre à de nouveaux enjeux», souligne Nahid Hamtami, directrice de l'Agence urbaine de Kénitra-Sidi Kacem-Sidi Slimane (Ph. Bziouat)

Lakhdadra et de l'ancien poste de douane d'Arbaoua. En plus de la promotion de l'activité touristique, nous allons également valoriser le patrimoine architectural du bâtiment de l'ex-douane et le reconverter en Centre de promotion culturelle et historique. Les communes bénéficiaires seront également dotées de projets de développement leur permettant la création d'emplois et de richesse au profit de leur population.

- **Certains opérateurs immobiliers soulèvent le retard dans l'homologation de documents comme le SDAU et du PA de Kénitra. Comment expliquer ce retard?**

- Je rappelle que le schéma directeur d'aménagement urbain (SDAU) du Grand Kénitra couvrant 12 communes a été lancé en 2012. L'objectif étant d'orienter, à un horizon de 25 ans, le développement de cette agglomération. Toutefois, celle-ci commence à prendre la forme d'une métropole en émergence qui accueille de plus en plus de projets structurants aussi bien publics (Ligne LGV, voies express, établissements universitaires...) que privés (AFZ, PSA...). Ces projets lui confèrent donc un positionnement tout particulier à l'échelle nationale. Compte tenu des enjeux liés à la procédure d'élaboration dudit SDAU couplés à la complexité et à la dynamique forte et continue du terri-

toire d'étude, l'aboutissement de la version finale de ce document n'a été possible qu'en 2019.

Ce SDAU est actuellement, et sur demande des acteurs territoriaux concernés, en cours de révision pour répondre à de nouveaux enjeux, et par conséquent le temps pris pour l'établissement de ce SDAU a impacté substantiellement l'élaboration du nouveau plan d'aménagement de la ville de Kénitra, dont le processus a démarré en 2016. Il est entendu qu'en vertu de la loi 12.90 relative à l'urbanisme, le plan d'aménagement doit être compatible avec les orientations du SDAU. Il faut juste rappeler que la ville de Kénitra est régie actuellement par un PA homologué en 2004. □

Propos recueillis par  
Noureddine EL AÏSSI

## L'ECONOMISTE

LA RÉFÉRENCE AU QUOTIDIEN



Suivez-nous sur [LinkedIn](#) et consultez gratuitement nos dossiers spéciaux





# Transport, urbanisme, les grands défis

■ Impérativement régler la crise du transport par bus qui stagne depuis 2 ans

■ Assurer un développement urbain intégré pour répondre aux besoins des habitants et des opérateurs

■ Avec une approche durable pour préserver les ressources naturelles de la région

DEPUIS près de deux décennies, la ville de Kénitra connaît un développement remarquable dans le domaine de l'industrie de l'automobile après l'ouverture de la plateforme Atlantic Free Zone (AFZ). Ce projet structurant renforce davantage l'essor de cette région qui se positionne déjà comme un champion national dans la production agricole. Cette dynamique augure certainement d'un avenir prometteur pour la capitale du Gharb avec des atouts lui permettant de devenir la future métropole de la région. Cette ambition nécessite au préalable une gestion efficace des affaires du chef-lieu en l'occurrence la commune de Kénitra, ce qui va permettre de répondre aux besoins des citoyens et des opérateurs en termes de services publics et d'infrastructures.

Rappelons ainsi que la ville est dépourvue de service de transport de bus depuis plus de deux ans. Cela est dû au retard dans la finalisation et la signature du contrat avec le nouvel opérateur à savoir, la société Foughal Bus. «Dès mon arrivée, je me suis saisi de ce dossier afin de mettre fin à cette crise qui a impacté négativement l'image de la ville et les conditions de déplacements de ses habitants», souligne Anas Bouanani, le nouveau maire de Kénitra. Une intervention qui a permis de débloquent le dossier après avoir trouvé un compromis avec le nouvel opérateur, ajouta-t-il. Pour précision, le conseil sortant, dirigé par le PJD, n'avait pas pu mobiliser sa quote-part pour le financement d'une subvention de contribution de 130 millions de



Les bus seront mis en circulation au niveau de la ville de Kénitra par le nouvel opérateur, et ce après un arrêt de ce service pendant près de deux ans (Ph. CK)

DH destinés à l'acquisition du parc des bus avec la participation de la région et le département de l'Intérieur. Actuellement, selon Bouanani, les préparatifs sont déjà entamés pour une mise en circulation des bus envisagés avant la fin de cette année.

Hormis l'épineux sujet du transport, d'autres dossiers interpellent sérieusement les divers acteurs impliqués dans le développement de la ville. Allusion est faite notamment à la problématique environnementale qui pourrait constituer une menace pour la préservation de certains sites naturels de la région. Il s'agit particulièrement de la forêt de la Maâmora et la réserve naturelle de Sidi Boughaba (650 ha) avec un lac d'eau et un espace forestier. Sans

oublier la zone humide de Fouarat et les belles plages de la région qui s'étendent sur une longueur d'environ 130 km. A ce titre, il convient de signaler que la protection de l'environnement figure parmi les préoccupations prioritaires du projet du SDAU (Schéma directeur d'aménagement urbain) en cours d'actualisation. Il recommande, à ce titre, la préservation des terres agricoles à fort rendement notamment les zones irriguées et une gestion rationnelle des ressources en eau de la région qui représentent près d'un tiers des réserves nationales. Toujours dans le même chapitre, il faut activer le projet du centre d'enfouissement et de valorisation (CEV) des déchets ménagers, afin de procéder à la fermeture de la décharge

publique actuelle. Située près de l'Oued Sebou, cette dernière pose un sérieux problème sur le plan de l'environnement et la préservation de la qualité des eaux de ce fleuve qui ne peut être exploité au service du développement de la ville.

A noter que le plan de développement intégré et durable de la ville de Kénitra (2015-2020) a mobilisé un investissement de 160 millions de DH pour la réhabilitation et la fermeture de la décharge actuelle ainsi que la création du CEV avec un centre de tri. Ce plan avait également prévu une station de traitement et d'épuration des eaux usées actuellement opérationnelle. Sa réalisation a nécessité un budget de 600 millions de DH. Ce projet a permis de mettre fin aux rejets des eaux usées dans l'Oued de Sebou.

Signalons par ailleurs le retard enregistré dans la finalisation du projet du port Kénitra Atlantique dont le site est prévu à 25 km au Nord de la ville. Il s'agit d'un projet de grande envergure qui va booster davantage le développement et le rayonnement de la région. □

N.E.A

## Le reste à recouvrir avoisine les 500 millions de DH

Le nouveau maire doit s'attaquer également à un sérieux problème qui handicape la commune pour accompagner le développement de la ville. La situation financière héritée de la majorité sortante se trouve dans un état critique avec plusieurs dettes à régler, signale Bouanani. Volet recettes, on estime le montant qui reste à recouvrir à 500 millions de DH, ce qui dépasse largement le budget annuel de la commune. □



# LA RADIO DES URBAINS ACTIFS

Radio partenaire:



Casablanca **92.5** • Rabat **106.9** • Marrakech **90.5** • Agadir **99.7** • Tanger **103.3**  
Tétouan **87.8** • Fès **98.8** • Fès Ville Nouvelle **97.2** • Meknès **97.2** • Kénitra **106.9**  
Mohammedia **92.5** • El Jadida **97.3** • Settat **106.4** • Chefchaoun **106.4** • Taounat **95.6**  
Essaouira **96.8** • Safi **92.3** • Taza **103** • Tiznit **103.1** • Taroudant **104.9** • Tafraout **95.9**  
Guelmim **96.8** • Tan tan **95.2** • Skhour Rhamna **92.2**

[www.atlanticradio.ma](http://www.atlanticradio.ma)



**AFRIQUIA**  
افريقيا

**OÙ QUE VOUS ALLIEZ,  
NOUS RESTONS  
PROCHES DE VOUS**

Depuis près de 60 ans, Afriquia a vocation de servir les Marocains et contribuer au moteur de l'économie marocaine. À travers le plus grand réseau au Maroc, les stations Afriquia sont toujours sur votre route pour vous apporter confort et sécurité au quotidien, et vous aider à aller de l'avant.

