SIX MAILLONS
Une chaîne de valeur complète

AMDIE
De la prospection au premier coup de pioche

DÉFENSE, DRONES, CARBURANT DURABLE
Les nouvelles frontière

TELQUEL IMPACT

SUPPLÉMENT TELQUEL-SPÉCIAL AMDIE - NOVEMBRE 2026



AÉRONAUTIQUE

LE MAROC CHANGE DE DIMENSION

Au Marrakech Air Show 2026, 26 accords ont été signés en quatre jours. Ils sont le fruit d'un travail de fond mené par l'AMDIE, qui a fait de la prospection ciblée, maillon par maillon, le moteur de la montée en gamme de l'aéronautique marocaine.

AMDIE

Marrakech 2026, l'année où le Maroc a changé de maillons

En douze mois, le Royaume a ajouté à sa carte aéronautique des trains d'atterrissage, des calculateurs de vol, des drones et des pièces forgées. Le Marrakech Air Show, du 7 au 10 octobre, a servi de point d'orgue à cette séquence. Et de vitrine à une méthode.



Sur la base aérienne des Forces royales air, la huitième édition du Marrakech Air Show a rassemblé près de 200 exposants venus de 27 pays. Les visiteurs y ont croisé un démonstrateur de cockpit de F-35 chez Lockheed Martin, les drones de Baykar, les pavillons de CATIC, de Tata Advanced Systems ou d'EDGE. Mais pour qui s'intéresse à l'industrie plutôt qu'aux tarmacs, le vrai spectacle se jouait dans les salles de signature.

En quatre jours, 26 accords stratégiques ont été paraphés. Côté aéronautique civile, trois projets industriels totalisent environ 470 millions de dirhams et 950 emplois directs : l'équipementier français Mecapole, pour une unité d'usinage de précision de pièces d'avions et d'hélicoptères (10 millions d'euros, 80 emplois) ; APS Coating, pour une usine de traitement de surface (18 millions d'euros, 120 emplois) ; et Matis Aerospace, coentreprise historique de Boeing et Safran, qui étend ses capacités de câblage avec 16,5 millions de dollars et 750 emplois directs d'ici 2030. Safran Oil Systems a, de son côté, signé un protocole pour une unité dédiée à la lubrification et à la gestion des fluides des moteurs, avec une centaine d'emplois à la clé. Korea Aerospace Industries, enfin, a conclu avec l'AMDIE et le GIMAS un accord-cadre pour explorer des partenariats industriels et développer des fournisseurs locaux.

● Quatre maillons en un an

Ces signatures ne tombent pas du ciel. Elles clôturent une année 2026 qui restera comme celle de la diversification. En février, Safran Landing Systems a lancé à Nouaceur une usine de trains d'atterrissage pour l'Airbus A320 : 280 millions d'euros, 26 000 m², 500 emplois à terme. C'est le



premier projet de cette nature au Maroc et, selon la base fDi Markets, le plus gros investissement aéronautique jamais annoncé dans le pays. En avril, le droniste toulousain Delair a choisi Rabat pour sa base continentale. En juin, Safran Electronics & Defense a posé la première pierre d'une extension de 17 000 m² à Nouaceur, 350 millions de dirhams et 500 recrutements sur cinq ans, pour des actionneurs, des calculateurs de vol et des systèmes de mesure. Et le 8 octobre, en marge du salon, le forgeron chinois Hangyu Technology (Guizhou Aviation Technical Development) a annoncé le transfert vers Tanger Tech d'un projet de 105 millions d'euros initialement prévu en Slovaquie : disques de turbine, anneaux forgés et pièces structurelles en titane et superalliages, pour des clients qui s'appellent GE Aerospace, Safran, Rolls-Royce ou Pratt & Whitney.

Trains d'atterrissage, électronique de vol, drones, forge : quatre segments où le Maroc était absent ou marginal il y a dix-huit mois. C'est la définition même d'une montée en gamme. L'origine des capitaux change aussi. Pendant vingt ans, la filière a parlé français, avec un accent américain. Les signatures de 2026 y ajoutent le canadien, le coréen et le



chinois, et le salon a vu défiler les pavillons émiratis, indiens, turcs et israéliens. Pour un pays qui a bâti sa crédibilité aéronautique sur un petit nombre de donneurs d'ordre, cette diversification est une assurance : elle réduit la dépendance à un cycle, à un programme, à un client.

● Ce que disent les chiffres

L'écosystème compte aujourd'hui plus de 160 entreprises et 26 000 emplois directs. Les exportations ont atteint 29,9 milliards de dirhams en 2025, en hausse de 10 % sur un an, après avoir progressé à un rythme annuel moyen de 17 % depuis 2020. Le taux d'intégration locale dépasse les 42 %, contre 35 % en 2022. Le Maroc est le premier exportateur africain de pièces et d'équipements aéronautiques et figure, selon la base de données Trade Map de l'année 2025, parmi les dix pays les plus dynamiques du secteur dans le monde. Les donneurs d'ordre ne s'y trompent pas. Présent au salon, Gabriel Semelas, président d'Airbus pour l'Afrique et le Moyen-Orient, a rappelé que l'avionneur, installé au Maroc depuis 75 ans, y emploie directement 1 200 personnes et s'appuie sur plus d'une centaine de fournisseurs locaux, pour un total dépassant 10 000 emplois qualifiés. "*Avec la montée en cadence de l'A220, de l'A350 et de l'A330, nous avons besoin de fournisseurs et de capacités comme celles dont nous disposons ici*", a-t-il confié à la MAP. Chez Pratt & Whitney Canada, dont l'usine de Nouaceur tourne depuis 2024, la présidente Maria Della Posta évoque "*une communauté aéronautique grandissante*" qui "*garantit un vivier de main-d'œuvre hautement qualifiée, un environnement économique stable et le soutien du gouvernement*".

● Une méthode plus qu'une vitrine

Le salon a aussi montré un Maroc qui joue désormais plusieurs rôles à la fois : marché pour les constructeurs, avec une Royal Air Maroc qui rénove ses cabines de 787 et s'engage à acheter marocain ; base industrielle pour les groupes internationaux ; plateforme de maintenance en devenir ; réservoir de compétences ; et porte d'entrée vers un continent dont les flottes, selon les prévisions des avionneurs, doivent doubler en vingt ans. Peu de pays cumulent ces cinq fonctions. C'est ce cumul qui fait la différence dans les arbitrages d'implantation.

Derrière chaque protocole signé à Marrakech, il y a des mois de travail invisible: identification du maillon manquant, démarchage de l'entreprise capable de le combler, visite de site, montage du projet, passage devant les commissions. C'est ce travail que ce supplément se propose de raconter. Comment une agence de promotion est devenue une agence de projets. Pourquoi MidParc entame sa deuxième phase. Et où se situent les prochaines frontières, de la défense au carburant d'aviation durable. Le salon est terminé ; la piste, elle, continue.

INDUSTRIE

Six maillons pour une chaîne complète

À Marrakech, l'AMDIE a présenté l'offre marocaine en six segments couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur aéronautique. Tour d'horizon, maillon par maillon, des capacités installées et des nouveaux entrants.

Longtemps, la carte aéronautique du Maroc tenait sur une ligne : le câblage. C'est par les harnais électriques, avec Matis Aerospace et Labinal, que le pays a appris le métier. Deux décennies plus tard, la présentation déroulée par Ali Seddiki, directeur général de l'AMDIE, devant les professionnels réunis au Marrakech Air Show ressemble à une cartographie complète, où chaque segment a ses champions et, désormais, ses nouveaux arrivants.

1) Ingénierie. C'est le maillon le moins visible et le plus stratégique. Mécanique, électrique, électronique, hydraulique : les bureaux d'études installés au Maroc réalisent des études, des simulations et, de plus en plus, de l'impression 3D. C'est aussi là que se joue l'objectif affiché pour l'ensemble du secteur aéronautique, porter l'intégration locale au-delà de 50 % d'ici 2030 . Le consortium ACME, lancé au salon autour de l'UM6P, de l'OCP, de Boeing, d'Airbus, de Lockheed Martin et de Safran Nacelles, vise précisément ce maillon : une plateforme de recherche et de formation sur les composites, la fabrication additive et la robotique.

2) Aérostructures, usinage et procédés spéciaux. De l'assemblage d'aérostructures à la tôlerie, des composites au traitement de surface, c'est le segment le plus dense. Airbus y a intégré les anciennes activités de Spirit AeroSystems ; Hexcel, Daher, Latécoère, Sabca, Aciturri ou Trelleborg y ont leurs usines. C'est aussi le maillon qui a attiré le plus de signatures à Marrakech. Mecapole apporte l'usinage de précision ; APS Coating, le traitement de surface, "*une brique essentielle de la chaîne de valeur*" selon les signataires, et jusque-là un point faible qui obligeait certaines pièces à repartir en Europe entre deux opérations. Trelleborg Aerospace double sa surface à MidParc, de 5 200 à plus de 10 000 m². Et le projet de forge de Hangyu à Tanger ouvrirait un segment entièrement nouveau : la pièce forgée en superalliage, matière première des disques de turbine.



3) EWIS. Câblage, harnais, systèmes électroniques et bancs de test : le métier fondateur reste un pilier et continue de croître. L'extension annoncée par Matis Aerospace, 750 emplois directs supplémentaires d'ici 2030, en dit long sur les volumes attendus par Boeing et Safran.

4) Pièces moteurs. Composants statiques et structurels, usinage de précision et, depuis fin 2027, assemblage du LEAP-1A chez Safran Aircraft Engines : le Maroc est entré dans le cercle très fermé des pays qui assemblent des moteurs d'avions de ligne.

Pratt & Whitney Canada y fabrique des composants depuis 2024. Safran Oil Systems vient compléter l'ensemble avec les systèmes de lubrification et de gestion des fluides. Un moteur se construit désormais, pièce après pièce, autour de Nouaceur.

5) Trains d'atterrissage. Le maillon manquant jusqu'en février 2026. L'usine de Safran Landing Systems, dédiée aux trains de l'A320, l'avion le plus vendu au monde, produira des composants, des modules et des équipements hydrauliques. C'est l'un des sous-ensembles les plus critiques d'un avion, et l'un de ceux où les donneurs d'ordre sont les plus exigeants en matière de qualification.

6) MRO. Maintenance moteurs lourde et en ligne, réparation, reconditionnement, démontage d'aéronefs, aménagements intérieurs : le segment où le Maroc avait pris du retard rattrape son décalage. Le futur site de maintenance des moteurs LEAP de Safran en sera le navire amiral. À Marrakech, WAGA International et le canadien Canwest Aerospace ont annoncé un centre de maintenance d'hélicoptères à Benslimane, avec formation et transfert de technologie. Et Royal Air Maroc, qui a signé avec Boeing la rénovation des cabines de sept 787-8, s'est engagée avec le ministère de l'Industrie à faire monter ses achats auprès des fournisseurs marocains, avec un objectif de substitution pouvant atteindre 60 % des importations concernées.

● Du sous-traitant au co-développeur

Ce qui frappe dans cette cartographie, c'est moins la liste des noms, Thales, Eaton, Howmet, Nexans, Crouzet, Bollhoff, que la logique d'ensemble. Chaque nouveau projet vient s'insérer dans un vide identifié : la forge en amont de l'usinage, le traitement de surface entre deux étapes, les fluides à côté de l'assemblage moteur. "*Les capacités du Royaume gagnent en périmètre, en volume et en sophistication technologique*", résume l'AMDIE. C'est cette densification, plus que la croissance brute, qui fait d'un pays d'assemblage une plateforme industrielle.

Elle a une traduction comptable : le taux d'intégration locale. Chaque opération qui cesse de partir à l'étranger, un traitement de surface, une pièce forgée, un sous-ensemble hydraulique, augmente la part de valeur ajoutée produite au Maroc dans ce qui sort des usines. De 35 % en 2022 à plus de 42 % aujourd'hui, la filière vise la barre des 50 % en 2030. Les projets signés cette année ont été choisis pour cela : moins pour leur taille que pour leur place dans la chaîne. Un maillon de 18 millions d'euros qui évite un aller-retour en Europe à des milliers de pièces de quoi peut peser davantage, dans l'équation de l'intégration.



CHIFFRES

En dix ans, quatre fois plus d'aéronautique

Entre 2014 et 2025, les exportations aéronautiques marocaines ont été multipliées par quatre, le chiffre d'affaires par 3,2 et l'emploi par 2,9. Une décennie en données.

Il y a des trajectoires que les mots décrivent mal. Celle de l'aéronautique marocaine se lit mieux en colonnes. En 2014, le secteur exportait pour 8,1 milliards de dirhams . En 2025, 29,9 milliards. Entre les deux, une seule année de recul, 2020, celle du Covid, quand les cadences mondiales se sont effondrées. Le rebond a été plus rapide que celui de l'industrie aéronautique mondiale : dès 2022, le Maroc dépassait son niveau d'avant-crise de 22 %. Depuis 2020, le rythme annuel moyen s'établit à 17 %. Le chiffre d'affaires sectoriel a suivi la même pente, de 9 milliards de dirhams en 2014 à 29 milliards en 2024, soit une croissance annuelle moyenne de 12 % sur la décennie. En 2025 L'emploi direct est passé de 10 000 à 26 000 postes, et le nombre d'entreprises de 100 à plus de 160. Le ratio est éloquent : l'emploi a crû presque deux fois plus vite que le nombre de sites. Les usines marocaines ne se multiplient pas seulement, elles grandissent.

● Qui investit

La base fDi Markets, qui recense les projets d'investissement direct étranger annoncés, donne la mesure du changement d'échelle. Les dix premiers projets aéronautiques jamais annoncés au Maroc, classés par capitaux engagés, dessinent trois générations. La première, celle des pionniers : Labinal en 2005 (44 millions de dollars), Bombardier en 2011 (200 millions, 850 emplois), Stelia Aerospace en 2014. La deuxième, celle de la consolidation américaine : Spirit AeroSystems en 2019, Pratt & Whitney en 2023. La troisième, celle de la montée en gamme, est entièrement récente : Safran Aircraft Engines en octobre 2024 (127 millions de dollars, 600 emplois), Safran Landing Systems en février 2026 (305 millions, 500 emplois), Delair en avril 2026, Safran Electronics & Defense en juin 2026. Quatre des dix plus gros projets de l'histoire du secteur ont été annoncés au cours des vingt-quatre derniers mois. Le groupe Safran, à lui seul, pèse cinq des dix premières lignes du classement et plus de 630 millions d'euros d'engagements récents. Mais la liste s'élargit : Canada, États-Unis, Israël, et désormais la Corée du Sud et la Chine frappent à la porte.

● La prochaine décennie

L'objectif fixé par le ministère de l'Industrie est de doubler, d'ici 2030, les emplois et le chiffre d'affaires du secteur. Rapporté à la trajectoire passée, ce n'est pas une extrapolation hardie : au rythme des dix dernières années, 12 % de croissance annuelle, le chiffre d'affaires double en six ans. La vraie inconnue est ailleurs. Passer de 26 000 à plus de 50 000 emplois suppose de former, en cinq ans, autant de techniciens et d'ingénieurs que la filière en a absorbé en vingt. C'est la raison pour laquelle la capacité de l'Institut des métiers de l'aéronautique doit elle aussi doubler. Les chiffres de l'export suivront ceux des recrutements, pas l'inverse.

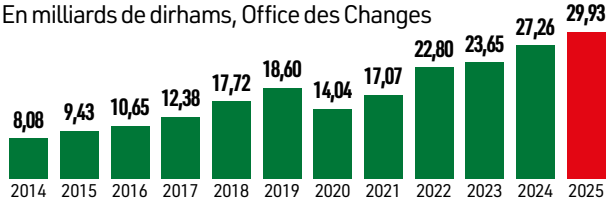
Top 10 des projets d'IDE aéronautiques annoncés au Maroc

fDi Markets, capex en millions de dollars

RANG	ENTREPRISE	DATE D'ANNONCE	CAPEX millions de dollars	NOMBRE D'EMPLOIS
1	Safran Landing Systems	Fév. 2026	305,4	500
2	Bombardier Aerospace	Nov. 2011	200	850
3	Safran Aircraft Engines	Oct. 2024	127,4	600
4	Pratt & Whitney	Juin 2023	76	77
5	Spirit AeroSystems	Déc. 2019	46,1	500
6	Labinal Maroc	Juil. 2005	44	400
7	Stelia Aerospace	Juil. 2014	43,8	450
8	Delair	Avr. 2026	40,5	103
9	Safran Electronics & Defense	Juin 2026	35,2	500
10	Israel Aerospace Industries	Mai 2023	32,6	110

Exportations aéronautiques

En milliards de dirhams, Office des Changes



INVESTISSEMENTS

De la prospection au premier coup de pioche

Derrière chaque usine inaugurée, il y a un parcours de plusieurs mois, parfois de plusieurs années. C'est d'ailleurs le cœur de métier de L'AMDIE : identifier le maillon manquant, trouver l'entreprise capable de le combler et l'accompagner jusqu'à la contractualisation. Plongée dans une mécanique qui a produit, en 2025, 15 projets suivis et 11 protocoles d'accord sur le seul périmètre aéronautique, électronique et défense.

Il fut un temps où promouvoir le Maroc consistait à participer au salon. L'AMDIE n'a pas abandonné les salons, elle est toujours au Paris Air Show, à Farnborough, à l'A&DSS de Seattle, à l'ILA de Berlin ou à Aeromart Toulouse. Mais elle y va autrement.

● Cibler plutôt que ratisser

Le changement tient en un mot : segment. Plutôt que de vanter la "plateforme Maroc" à tout venant, l'agence a découpé la chaîne de valeur aéronautique en maillons, identifié ceux qui manquaient ou restaient trop minces, et dressé pour chacun la liste des entreprises mondiales capables de les combler. Les moteurs, le MRO, les trains d'atterrissage, les aérostructures, le câblage, l'électronique embarquée et, plus récemment, les activités liées à la défense : ce sont ces activités, "*susceptibles de densifier l'écosystème national et d'en accroître la valeur ajoutée*", que l'AMDIE démarche en priorité.

Les rencontres organisées en marge des salons ne sont donc plus des rendez-vous d'opportunité mais des rendez-vous préparés, entreprise par entreprise, avec les grands donneurs d'ordre, les équipementiers et les fournisseurs de rang 1 et 2. L'usine de trains d'atterrissage de Safran est l'aboutissement de cette logique: un segment identifié comme manquant, un acteur mondial approché sur ce segment précis, un projet structuré sur plusieurs années.



● Faire venir, faire voir

Vient ensuite l'étape décisive, la visite. En 2025, l'AMDIE a organisé 98 "incoming visits" d'investisseurs en provenance de 24 pays, parallèlement à 117 actions business menées sur 37 marchés qui concernent l'ensemble des secteurs. Pour le secteur aéronautique, 16 visites sont prévues. Une visite qui combine la découverte des zones industrielles et des sites existants, des rencontres avec les entreprises déjà implantées, qui sont souvent les meilleurs ambassadeurs, des échanges avec les institutions et les partenaires potentiels, et une revue des dispositifs d'accompagnement et des conditions opérationnelles. "*Ces visites s'inscrivent de plus en plus dans une logique d'opérationnalisation des projets, au-delà d'une simple démarche exploratoire*", souligne-t-on à l'agence. Autrement dit : on ne vient plus voir, on vient décider.

C'est l'un des atouts les plus sous-estimés



du Maroc. Un investisseur qui visite Nouaceur y rencontre, dans un rayon de quelques kilomètres, des motoristes, des équipementiers, un institut de formation, un aéroport international et un gestionnaire de zone capable de lui livrer un bâtiment clé en main. Beaucoup de pays promettent un écosystème. Peu peuvent le faire visiter en une journée.

● Du projet au protocole

Compréhension des besoins industriels, mise à disposition d'informations sectorielles, mise en relation avec les administrations et les opérateurs, puis structuration du dossier : passage devant les instances compétentes, préparation du protocole d'accord et de la convention d'investissement, suivi de la mise en œuvre. Pour cela, l'agence mobilise un réseau : les ministères concernés, les régions et leurs centres régionaux d'investissement, les gestionnaires de zones industrielles comme MedZ et MidParc, les organismes de formation, le GIMAS et les entreprises déjà installées, sollicitées pour témoigner ou pour ouvrir leurs portes. Les questions traitées à ce stade sont celles qui font ou défont un projet : la localisation, le capital humain disponible et les formations à monter, le sourcing local, les incitations. Ce sont elles, plus que le discours de promotion, qui conditionnent la décision finale et son calendrier.

Le calendrier, justement, est devenu un argument en soi. Le cas Hangyu l'illustre a contrario : présenté en février 2026 à Košice, en Slovaquie, le projet de forge du groupe chinois s'est enlisé dans les procédures locales au point que l'entreprise a annoncé, huit mois plus tard, son transfert vers Tanger. Un investisseur dont les clients s'appellent GE Aerospace ou Rolls-Royce ne peut pas attendre indéfiniment un permis. Un pays capable de réunir, dans un même circuit, le foncier, l'administration, la formation et l'énergie gagne des projets que d'autres perdent.

● Le portefeuille 2025

Le résultat se mesure. Sur le seul périmètre aéronautique, électronique et défense, le portefeuille 2025 de l'AMDIE comptait 15 projets suivis, générant au total, environ 7 milliards de dirhams d'investissement et 4 960 emplois directs prévisionnels. Les signatures de Marrakech, Mecapole, APS Coating, Matis, Safran Oil Systems, KAI, s'ajoutent à ce compteur pour l'exercice 2026. Et le travail ne s'arrête pas à la signature. L'"*aftercare*", le suivi des investisseurs implantés, est devenu une activité à part entière : c'est souvent une extension, décidée par une filiale déjà présente, qui pèse le plus lourd. Safran Electronics & Defense, passé de 190 à plus de 450 collaborateurs à Nouaceur avant même sa nouvelle extension, en est l'illustration. Un investisseur satisfait réinvestit. Et, mieux encore, il en parle.

L'OFFRE MAROC

MidParc, acte II

La première phase de la zone franche de Nouaceur affiche complet, ou presque : 24 usines sur 85 hectares. La deuxième, 63 hectares lancés en 2023, accueille ses premiers projets. Avec un régime fiscal, une énergie décarbonée et un vivier de compétences qui constituent, ensemble, l'offre marocaine.

À une vingtaine de kilomètres de Casablanca, le long de l'aéroport Mohammed V, MidParc est devenu le nom commun de l'aéronautique marocaine. La phase 1 de la plateforme, 85 hectares, compte aujourd'hui 24 usines et extensions réalisées, avec un annuaire qui se lit comme un index du secteur : Eaton, Böllhoff, Howmet Aerospace, Inovelec, Stelia, Thales, Hexcel, Nexans, , Aciturri, La réserve foncière prévue pour chaque usine a été largement utilisée : Trelleborg Aerospace, qui avait signé à Marrakech en 2024, double aujourd'hui sa surface couverte.

La phase 2, 63 hectares lancés en 2023, s'ouvre avec un premier projet en cours d'étude, et une extension est déjà programmée. Le site de sept hectares de Safran Landing Systems, lui, prend place dans le périmètre de Nouaceur. L'enjeu de cet acte II n'est pas seulement foncier : il s'agit d'accueillir des usines plus lourdes, plus capitalistiques, dont les besoins en énergie et en logistique n'ont plus grand-chose à voir avec les ateliers de câblage des débuts.

La géographie de la filière s'élargit d'ailleurs au-delà de Nouaceur. Rabat accueille les drones de Delair et le projet d'Israel Aerospace Industries ; Benslimane, un futur centre de maintenance d'hélicoptères ; Tanger Tech, à proximité immédiate de Tanger Med, la forge de Hangyu. La région de Casablanca concentre encore plus de 80 % du chiffre d'affaires du secteur, mais le modèle MidParc, zone franche adossée à une infrastructure logistique majeure, se décline désormais ailleurs.

● Un régime pensé pour la vitesse

Le statut de zone d'accélération industrielle reste l'un des arguments les plus concrets de l'offre marocaine. Guichet unique, procédure accélérée, permis de construire délivré en deux semaines : pour un industriel dont le calendrier est dicté par les cadences d'un avionneur, la rapidité administrative vaut autant qu'un avantage fiscal. Celui-ci existe aussi : exonération d'impôt sur les sociétés pendant cinq ans, puis taux de 20 %, exonération de TVA et de droits de douane, et possibilité d'opérer dans la devise de l'investisseur. Le modèle a fait ses preuves ailleurs, Tanger Automotive City, Atlantic Free Zone, et c'est vers une zone de ce type, la Cité Mohammed VI Tanger Tech, que Hangyu a choisi de transférer son projet de forge.



● L'argument énergétique

Il est devenu, en quelques années, l'un des premiers critères de sélection des grands groupes, sommés par leurs clients et leurs actionnaires de décarboner leurs chaînes d'approvisionnement. Ali Seddiki l'a mis en avant à Marrakech : les énergies renouvelables représentaient 45 % de la capacité électrique installée du Maroc en 2024, soit 5 438 MW, avec un objectif de 52 % à l'horizon 2030. Le potentiel technique, estimé à 40 000 GW pour le solaire et 6 000 GW pour l'éolien, place le pays parmi les rares où une usine aéronautique peut, à terme, afficher un bilan carbone compétitif à l'échelle mondiale. Pour un secteur dont l'objectif est la neutralité carbone en 2050, et qui commence à l'imposer à ses fournisseurs, ce n'est plus un bonus, c'est un prérequis.

● Le vivier

Reste le facteur que ni le foncier ni la fiscalité ne remplacent : les gens. Autour de MidParc, environ 2 000 personnes sont



formées chaque année aux métiers de l'aéronautique, du spatial et de l'électronique. L'Institut des métiers de l'aéronautique(IMA) propose des parcours en alternance de deux à huit mois dans l'assemblage métallique et composite, les systèmes électriques et électroniques, la peinture, la chaudronnerie et l'usinage à commande numérique, des cursus calés sur les besoins réels des usines, parfois dimensionnés pour un recrutement précis. En amont, le pays forme près de 23 000 ingénieurs par an, dont environ 400 rejoignent l'aéronautique.

Le salon de Marrakech a consacré une journée entière aux talents, avec Royal Air Maroc, Safran et Pratt & Whitney. Ce n'est pas un hasard. Les 950 emplois directs annoncés en deux jours de signatures, les 500 de Safran Landing Systems, les 500 de Safran Electronics & Defense, les 750 de Matis : la contrainte de la filière, désormais, n'est plus d'attirer les projets. C'est de les pourvoir.

PROSPECTION

Défense, drones, composites, SAF : où va la filière

L'aéronautique civile a fait le Maroc industriel. Les signatures de Marrakech montrent que la prochaine étape se joue sur des terrains adjacents : l'industrie de défense, les systèmes autonomes, la recherche sur les matériaux et le carburant d'aviation durable.

L'AMDIE l'a inscrit dans sa liste de cibles « *plus récemment* » : les activités liées à l'industrie de défense. Le Marrakech Air Show, qui est d'abord un salon militaire, a donné la mesure de ce virage. Les Émirats arabes unis y étaient partenaire stratégique, avec deux pavillons réunissant le groupe EDGE et le Conseil Tawazun. Lockheed Martin, sponsor platine, y a organisé avec le ministère de l'Industrie une journée destinée aux fournisseurs marocains, pour leur présenter ses exigences de qualification et les voies d'intégration dans ses chaînes d'approvisionnement.

La piste coréenne

Le protocole signé par Korea Aerospace Industries avec l'AMDIE et le GIMAS est, sur le papier, un simple cadre : partenariats industriels, développement de fournisseurs locaux, identification de projets d'investissement. Mais il s'accompagne d'un second accord, entre KAI, Maintenance Aero Maroc et Sabca Maroc, pour explorer une coopération autour de l'avion d'entraînement T-50 et le FA-50,





dans l'hypothèse où les Forces royales air en feraient l'acquisition. Le schéma est connu : un contrat d'État ouvre la porte à des compensations industrielles, et celles-ci créent des capacités locales. C'est ainsi que la Corée du Sud elle-même a bâti son aéronautique. Qu'un constructeur coréen prenne la peine de signer avec l'agence de promotion et la fédération professionnelle, et pas seulement avec l'armée, dit quelque chose de la maturité de l'écosystème.

● Drones et systèmes autonomes

Delair, qui équipe les forces de sécurité du Niger, de la Côte d'Ivoire, du Nigeria ou du Tchad en drones de surveillance DT-26 et DT-46, a installé à Rabat sa base pour tout le continent, avec un support logistique régional pour réduire les délais d'intervention. Harmattan AI, start-up française spécialisée dans les systèmes de défense autonomes, a signé un accord d'investissement avec l'État et une lettre d'intention avec l'Administration de la défense nationale pour un drone de frappe longue portée, baptisé Irifi, à acquérir et à fabriquer au Maroc, un document qui, précisent ses signataires, n'est pas encore un contrat définitif. Israel Aerospace Industries, dont le projet de 2023 dans la région de Rabat-Salé-Kénitra figure au classement fDi Markets, complète le tableau. Et Safran Electronics & Defense, avec ses actionneurs, calculateurs de vol et systèmes de mesure, se situe exactement à la frontière entre civil et militaire.

Le groupe émirati EDGE, enfin, a signé avec l'Administration de la défense nationale un protocole portant sur la production locale, via ses filiales Caracal et Powertech, d'armes légères et de moteurs aéronautiques. Sept entreprises, dont le français Arquus et l'indien MKU, ont par ailleurs conclu des accords de mobilisation de foncier dans les futures zones industrielles de défense. Le mouvement est engagé : la base industrielle bâtie pour Airbus et Boeing devient le socle d'une industrie de défense qui n'existait pas il y a cinq ans.

● La recherche, enfin

C'est peut-être l'annonce la plus structurante du salon, et la moins spectaculaire. Le consortium ACME, Africa Center for Manufacturing Excellence, réunit sous l'égide de l'Université Mohammed VI Polytechnique le ministère de l'Industrie, l'Administration de la défense nationale, l'OCP, Boeing, Airbus, Lockheed Martin, Safran Nacelles et le CETIM Maroc. Son objet : une plateforme de recherche et de formation sur la fabrication avancée, les matériaux, les composites, la fabrication additive et la robotisation. Gabriel Semelas, pour Airbus, en a fait la « *prochaine étape* » de la relation entre l'avionneur et le Maroc : passer de la production au renforcement des capacités technologiques et de recherche, par des partenariats universitaires. C'est exactement ce que réclamaient les industriels marocains pour franchir le cap des 50 % d'intégration locale : des centres d'ingénierie, des laboratoires de certification, de la R&D appliquée.

● Le carburant de demain

Dernière frontière, et pas la moindre : le carburant d'aviation durable. Le salon a enregistré des avancées sur le projet de Green Sky Capital, développeur spécialisé dans le SAF et les énergies à faible empreinte carbone, qui a déjà signé avec Shell pour une première unité en Égypte et qui annonce son implantation à Nador. Le Maroc dispose, avec ses capacités renouvelables et son ambition dans l'hydrogène vert, des ingrédients d'une filière de carburants de synthèse. Pour un pays qui assemble des moteurs LEAP, produire un jour le carburant qui les alimente serait une forme de bouclage.

Il y a vingt ans, le Maroc entrait dans l'aéronautique par le câblage. Il en est aujourd'hui à la forge, aux calculateurs de vol et aux drones. Les frontières ont bougé. Elles continueront.