

# Le come-back de la SCIF

• **Le groupe monte la plus grande usine de séchage de phosphates au monde**

• **40 millions d'euros pour la rénovation de 205 trains de l'ONCF**

**L**A Société chérifienne de matériel industriel et ferroviaire (SCIF) est en train d'opérer un retour remarqué sous les spotlights. Disparue des radars depuis quelques années, l'ancienne filiale de l'ONCF, devenue propriété du groupe Ynna depuis 2006, a entamé un programme d'intégration industrielle ambitieux dont la pierre angulaire est le montage de la plus grande usine de séchage de phosphates au monde pour le compte de l'OCP. Prévue pour fin 2014, cette unité industrielle dispose d'une ca-

pacité de 15 millions de tonnes. «La SCIF a failli finir comme la Comanav, heureusement que le management a pu rectifier le tir et ressusciter cette entreprise», se réjouit le ministre de l'Équipement, Aziz Rabbah.

le compte de l'ONCF et ce, pour une enveloppe de 40 millions d'euros, en plus de la fabrication de 50 voitures ferroviaires pour le compte de l'ONCF. Ces nouveaux wagons incluent des voitures de 1re classe, couchettes et 2e classe, le

de la SCIF inclut le développement de nouvelles gammes telles que la climatisation, les bogies moulés, les roues, les systèmes de freinage et autres pièces de rechange. Afin d'optimiser son système et ses process de production ferroviaire, l'entreprise s'est alliée à des partenaires internationaux: un rapprochement stratégique avec Faiveley Transport (entreprise française spécialisée dans la climatisation ferroviaire) qui a créé une filiale au Maroc en 2011, avec un staff de 25 personnes. Des collaborations avec des entreprises chinoises telles que Rail Teco et CSR Puzhen, leader mondial du matériel ferroviaire (entreprises spécialisées dans la conception et la réalisation d'équipements ferroviaires) ainsi que le polonais ZNTK (société spécialisée dans la construction de locomotives électriques). De plus, la SCIF a adopté une stratégie de développement sur le marché subsaharien, avec la fabrication de wagons, de voitures ferroviaires à voyageurs et de la rénovation des locomotives. Une première opération de construction intégrée est prévue pour l'exercice 2014. Elle portera sur 50 voitures ferroviaires à voyageurs pour le marché africain. □

**Amine ATER**

## Locomotives électriques

**C**RÉÉE en 1946, la Société chérifienne de matériel industriel et ferroviaire (SCIF) a étendu son domaine d'activité dans les années 80 en fabriquant des bonbonnes de gaz qu'elle exporte vers la Tunisie, l'Italie ou encore le Royaume-Uni... S'y ajoutent des wagons de marchandises, des voitures ferroviaires et des locomotives électriques.

L'entreprise a fait l'objet d'une première acquisition par Ynna Holding en 2001, avant d'être contrôlée majoritairement en 2006. Dotée d'un outil industriel qui s'établit sur 100.000 m<sup>2</sup> d'ateliers, la société compte à ce jour un effectif de 660 salariés dont 260 permanents. □

D'autres projets, initialement réservés à des entreprises étrangères, sont en cours de réalisation comme la rénovation de 205 voitures de type corail (utilisées pour les trajets de longue distance) pour

tout pour 25 millions d'euros (environ 281 millions de DH), ainsi qu'un marché de 1 million d'euros portant sur la rénovation de 12 locomotives électriques pour ZNTK en Pologne. «Il nous faut au moins sécuriser 30% de la production logistique au niveau national et la SCIF se doit de se mettre en avant», soutient le ministre Rabbah. La SCIF a par ailleurs déjà exporté 200 wagons de transport de phosphates vers la Tunisie et la Mauritanie notamment.

La stratégie d'intégration ferroviaire