

Alstom brigue les nouvelles lignes de tram

• La plus grande flotte de sa gamme «Citadis» dans la métropole

• Le montage d'une usine d'assemblage de rames au Maroc n'est pas exclu

C'EST au Maghreb, au Moyen-Orient et en Afrique du Sud que la demande évolue le plus pour les trains Alstom. La région Mena-Afrique est en effet la plus prometteuse d'ici 2017 avec une demande croissante de l'ordre de 80%. C'est en ces termes que Henri Poupard-Lafarge, président d'Alstom Transport, a présenté le potentiel de ces marchés pour le groupe français. «L'Afrique du Nord et le Moyen-Orient sont des marchés-clés pour nous», insiste le président de la division Transport du groupe français Alstom. Celui-ci intervenait lors d'une conférence de presse en marge d'Inno-

trans, la grand-messe du secteur ferroviaire, qui s'est tenue du 23 au 26 septembre à Berlin.

En effet, l'explosion démographique dans ces régions s'accompagne d'une demande accrue pour des «moyens de transport sûrs, confortables, climatisés...», se-

Dakar, Douala... C'est juste une question de maturité, de temps...», indique pour sa part Gian Luca Erbacci, senior vice-président Middle-east & Africa.

Le lancement des nouvelles lignes de tram à Casablanca intéresse au plus haut degré le management d'Alstom. «Nous

TGV: Les rames déjà prêtes!

«**L**A fabrication des rames pour le TGV Tanger-Casablanca est très avancée», annonce Gian Luca Erbacci, senior vice-président Middle-east & Africa. Alstom, qui a un contrat pour la construction de 12 rames avec l'ONCF, est en train de les assembler sur deux sites: la Rochelle (voitures) et Belfort (motrices). «Les premières rames sont prêtes. Nous serons donc en ligne avec les délais contractuels avec l'ONCF. Je peux affirmer que les rames sont très belles». □

lon les termes du management. Résultat: le développement du transport urbain a crû énormément. Outre sa forte présence au Maroc et en Algérie, le groupe Alstom mène aussi plusieurs projets en Arabie Saoudite, aux Emirats Arabes Unis, en Irak, au Qatar... «On s'attend à une évolution similaire en Afrique subsaharienne d'ici 5 ou 10 ans dans des villes comme

avons réalisé le premier tram. Nous pensons être en bonne position pour répondre aux besoins de la ville de Casablanca, avec laquelle nous avons déjà un historique, avec la plus grande flotte de la gamme Citadis installée au monde», affirme Gian Luca Erbacci.

D'ailleurs, le dernier-né de cette gamme de tramway «Citadis X05» a été présenté au salon Innotrans. Citadis, qui équipe déjà 45 villes dans le monde, dont Rabat et Casablanca, est personnalisable et offre davantage de possibilités aux clients en intégrant de nouveaux éléments comme les doubles portes sur toute la longueur de la rame et un couloir central élargi. «Les clients auront maintenant la possibilité de configurer leur propre tramway grâce à une application pour tablettes», explique un ingénieur sur le stand Alstom.

Selon Erbacci, la résiliation du contrat de maintenance «en raison de divergences contractuelles» n'aura pas d'impact sur ce nouveau contrat. «Nous avons un contrat initial de 5 ans. Nous l'avons résilié à 2 ans et demi, car les conditions n'étaient plus gérables de notre côté. Nous avons préféré un retrait selon les procédures et conditions du contrat».

Pour accompagner ses ambitions au Maroc, le groupe français a déjà lancé en 2011 une joint-venture avec Nexans. Il s'agit de JV Cabliance, installée à Fès. L'entreprise, qui emploie aujourd'hui 120 salariés, a pour vocation de fabriquer des faisceaux de câbles et des boîtiers électriques pour tous les trains fabriqués à travers le monde pour Alstom. Ses produits s'exportent vers l'Europe pour équiper les métros de Paris, les trains suburbains ou des matériels roulants en Pologne...

Gian Luca Erbacci n'exclut pas, si la demande le justifie, le lancement au Maroc d'une usine d'assemblage de rames Alstom similaire à celle de Annaba en Algérie.

«Cela dépend des volumes. L'Etat algérien a investi dans le projet de trams dans 12 villes au minimum. Donc, la quantité a justifié la création de l'usine. Ce qui n'empêche pas de réfléchir à faire la même chose au Maroc dans l'avenir», soutient le management. □

Aziza EL AFFAS