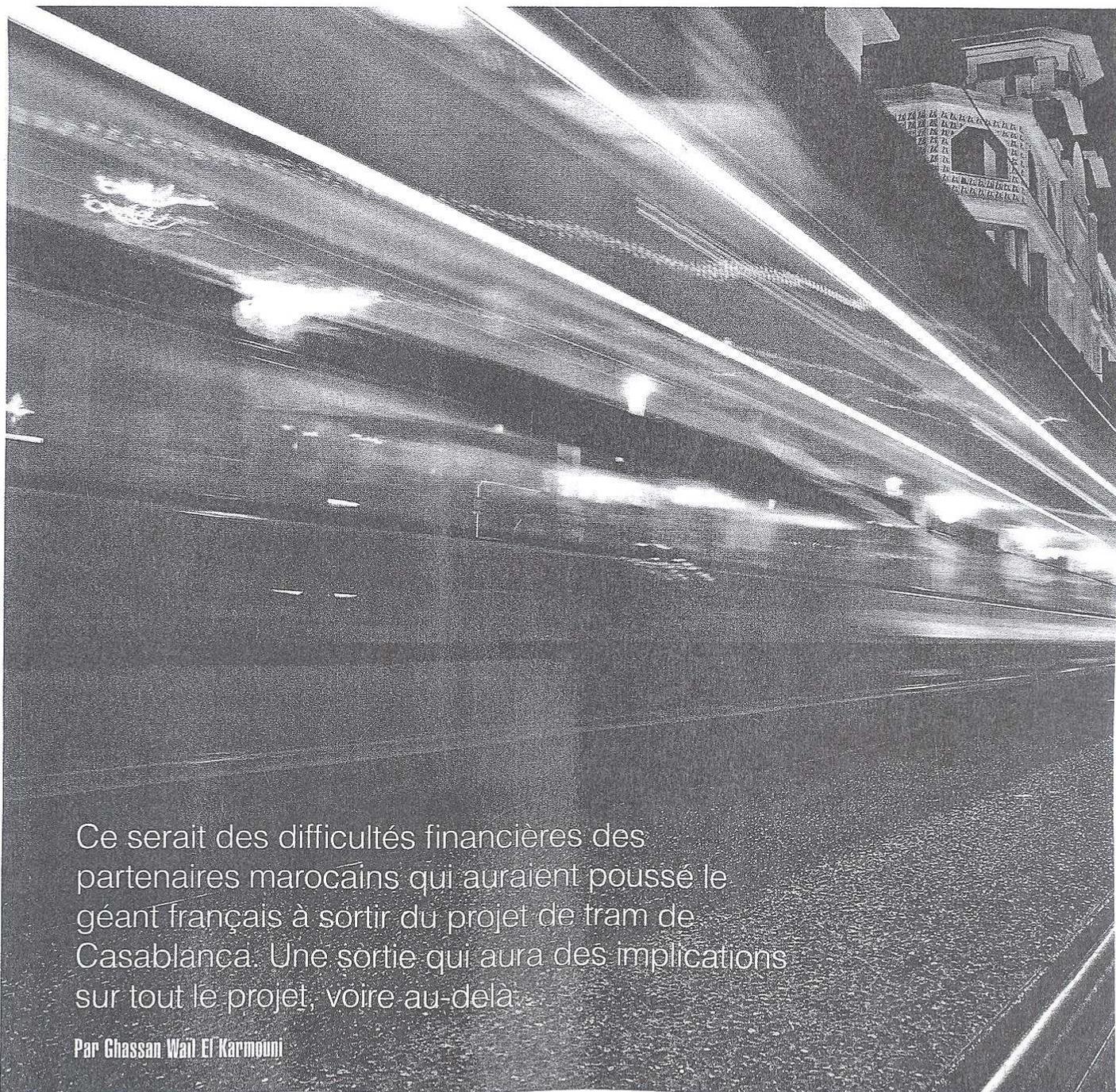


Tram de Casablanca

Alstom tord le bras à la Ville



Ce serait des difficultés financières des partenaires marocains qui auraient poussé le géant français à sortir du projet de tram de Casablanca. Une sortie qui aura des implications sur tout le projet, voire au-delà.

Par Ghassan Wail El Karmouni

650 millions d'euros, c'est le montant des projets ferroviaires détenus par Alstom au Maroc. Entre les deux tramways, de Casablanca et de Rabat, et le TGV, en plus de divers contrats de maintenance avec l'ONCF, ce sont donc près de 7,4 milliards de dirhams que doivent débloquer les différents donneurs d'ordre marocains au groupe français. Et c'est justement là que ça bloque. Selon les in-

formations concordantes auxquelles a pu accéder Economie&Entreprises, c'est au niveau du recouvrement que le groupe éprouve des difficultés. Casa Tram, seule, affiche un déficit de près de 189 millions de dirhams et attend toujours des subventions de la ville pour pouvoir couvrir ce montant. Et la décision unilatérale d'Alstom de se retirer du contrat de maintenance du tramway casablancais ne serait pas étrangère à cette situation. Elle viendrait en réaction à des difficultés de paiement de la part de la société gestionnaire du tram, en plus d'autres difficultés de paiement d'autres offices et établissements marocains. Il en serait de même pour le quasi-gel des activités liées à la construction du TGV sur l'axe Tanger-Kénitra. L'annonce tapageuse du retrait à Casablanca est une manière de tirer une sonnette d'alarme sur les nombreux impayés accumulés vis-à-vis d'Alstom, mais c'est aussi «un moyen de faire pression sur la ville de Casablanca et le gouvernement marocain d'une manière générale», affirme un proche du dossier. Le groupe français s'est refusé à tout commentaire malgré nos nombreuses sollicitations. L'autre grand muet est le Conseil de la Ville et sa société mixte Casa Transport dont le DG s'est désisté au dernier moment d'un rendez-vous accordé à notre magazine. Quoi qu'il en soit, ce retrait unilatéral met en difficulté Casa Tram car contrainte d'assurer par ses propres équipes la maintenance d'un équipement pour lequel les Marocains n'ont que trop peu d'expérience. En effet, malgré l'annonce d'un remplacement des équipes d'Alstom par une équipe interne encadrée par les techniciens de son partenaire, RATP, la problématique de la maintenance reste entière.

Le tram pris en otage

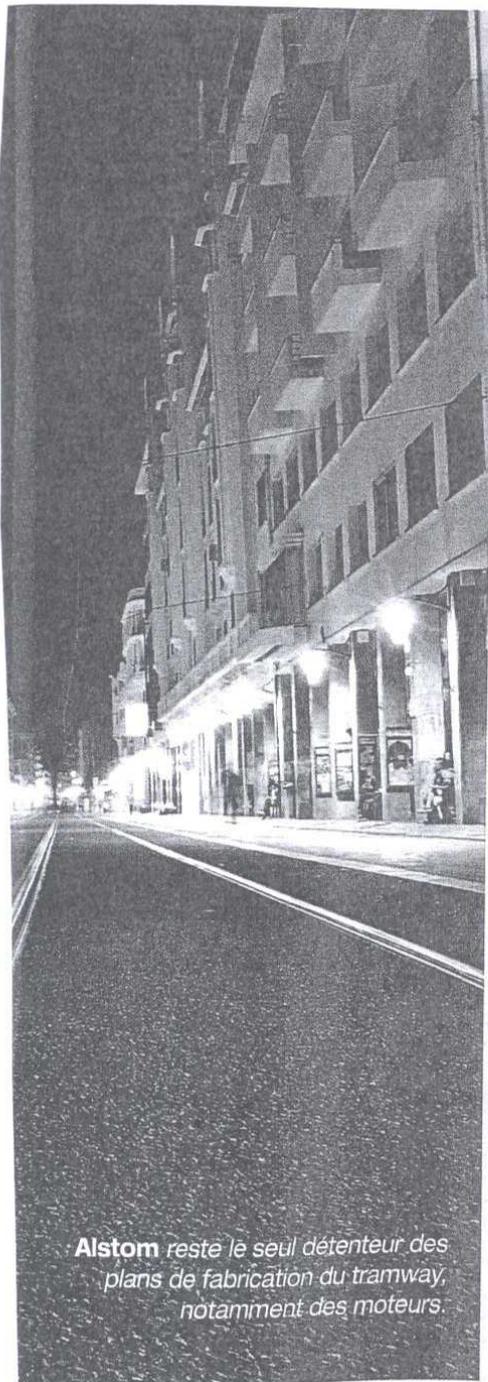
Ainsi selon un expert ferroviaire réclamant l'anonymat, «les équipes de Casa Tram et de la RATP peuvent intervenir sur des incidents courants, mais dès qu'il s'agira de panne touchant aux parties moteur ils ne pourront rien faire, le moteur étant intouchable». Cela même si les techniciens RATP sont familiarisés avec un matériel

L'annonce tapageuse du retrait à Casablanca est une alerte sur les nombreux impayés accumulés vis-à-vis d'Alstom

roulant similaire à celui déployé à Casablanca. Car, en effet, il s'agit de voitures automotrices, c'est-à-dire que le moteur fait partie intégrante du matériel roulant. C'est pourquoi dès que le problème devient systémique, c'est au fournisseur d'intervenir. Et face à cela, les manuels d'utilisation des trams et des pièces pour les interventions quotidiennes ne seront pas d'un grand secours. C'est bien Alstom qui reste le seul détenteur des plans de fabrication, notamment des moteurs. Des plans jalousement conservés comme secret industriel... «C'est pour cette raison que dans le ferroviaire c'est habituel de voir les fournisseurs décrocher des contrats de maintenance», explique notre source. Et d'ajouter: «S'il n'y a pas de solution, Casa Tram sera obligée de mettre des rames à l'arrêt et, à terme, l'entreprise risque de se retrouver uniquement avec des rails sans matériel roulant à mettre dessus». Ainsi, ce sont deux contrats de maintenance (matériel et infrastructure) sur cinq ans qui ont été décrochés par Alstom à Casablanca d'un total de 30 millions d'euros courant jusqu'en 2017, soit 15% du total des contrats décrochés dans la ville. Ils devraient normalement être reconduits tous les 5 ans durant toute la durée de vie du matériel roulant fourni, soit 20 à 25 ans. Mais dans l'état actuel des choses, tout semble être remis en question.

Une question politique

Ce froid entre Casa Tram et son fournisseur soulève une autre question, celle relative à l'avenir du projet de tramway à Casablanca. En effet, la ville avait décidé en juillet dernier d'abandonner le ---



Alstom reste le seul détenteur des plans de fabrication du tramway, notamment des moteurs.



Draiss L'installation du tramway fut sa grande réussite, ça semble s'orienter vers un échec.

--- projet de métro aérien et d'opter pour le tout tram. Ainsi, d'ici 2020, le réseau sera étendu à 80 kilomètres au lieu des 31 existants, desservant l'ensemble des quartiers de la ville mais également les deux nouveaux pôles urbains Rahma et Lahraouiyyine. Un investissement de près de 1,5 milliard d'euros pour lequel Alstom était d'ores et déjà bien placé pour l'emporter. En effet, pour réaliser des synergies, Casa Transport avait tout intérêt à reprendre Alstom comme fournisseur, d'une part pour rentabiliser le centre de maintenance de Sidi Moumen facturé 340 millions de dirhams par Alstom et qui est spécialisé dans l'entretien du matériel roulant

du géant français, l'autre raison étant une homogénéité des caractéristiques techniques et technologiques sur tout le parc facilitant l'interchangeabilité du matériel. *«A priori, il n'y a aucun problème à ce qu'il y ait plusieurs fournisseurs dans une même ville, mais c'est un choix qui a son coût»*, affirme notre expert ferroviaire. Les gestionnaires du transport urbain à Casablanca sont ainsi devant un vrai problème. Soit ils trouvent une solution avec Alstom pour qu'elle revienne à Casablanca ou bien qu'ils recourent à l'option la plus risquée, aussi bien économiquement que techniquement, c'est-à-dire de faire appel à chaque fois à Alstom pour des interventions à payer rubis sur l'ongle qui a comme corollaire l'abandon d'Alstom comme fournisseur de l'extension du tram à Casablanca. Une situation qui marquera définitivement l'enlisement de la crise entre l'Etat français et le Maroc, notamment sur les questions économiques. Il ne faut pas oublier que c'est suite à un lobbying très important sous la présidence de Nicolas Sarkozy que divers contrats avec le géant à actionnariat public français Alstom ont été acquis du moins pour le TGV et les trams Rabat et Casablanca. Des projets, faut-il le rappeler, qui ont bénéficié de prêts concessionnels de l'Etat français, et pas n'importe lesquels. En effet, pour convaincre le Maroc, la France a dû piocher dans la *«Reserve pays Emergents»*, un fonds spécial très restrictif (seuls 20 pays y sont éligibles) dédié au financement de projets impliquant des entreprises fran-

«A priori, il n'y a aucun problème à ce qu'il y ait plusieurs fournisseurs dans une même ville, mais c'est un choix qui a son coût»

çaises et dont 70% de la dépense doit impérativement être réalisée en France. Un instrument politique de promotion des exportations qui a été mobilisé pour près de 1 milliard d'euros, soit 625 millions d'euros pour le TGV Tanger-Casablanca, 150 millions pour le tramway de Rabat et 225 millions d'euros pour le tramway de Casablanca, en plus d'un don de 75 millions d'euros pour le TGV. Tous des projets impliquant Alstom... Faut-il s'attendre à une intervention à plus haut niveau pour débloquer la situation? Ce sera vraisemblablement le cas si les efforts actuels menés par le management d'Alstom au Maroc auprès de la Ville n'aboutissent à rien. Pour rappel, Thi-Mai Tran, -PDG, a dû mettre les formes de rigueur pour une entrevue avec le maire. On ne sait pas si sa relance a trouvé écho auprès des décideurs marocains. ■

gelkarmouni@sp.ma