

## Maroc-France

## Ces retombées qui rassurent le made in France

- Relance entérinée et business repositionné
- LGV: Le centre de maintenance sous-traitera à la SNCF pour le démarrage
- Transport, énergies renouvelables...la France prend pied dans la formation

IL n'aura finalement fallu qu'un weekend de décrispation pour tout relancer. La récente visite de travail du chef d'Etat français, François Hollande, au Maroc, aura tenu ses promesses....business. Dix-sept des 41 membres de la délégation française sont du monde des affaires, avec une bonne présence des groupes du CAC 40 (Veolia Environne-



*Déjà deux rames réceptionnées. Etant le fournisseur de choix en matériel roulant du programme LGV, Alstom consolide ses activités sur le marché local et s'ouvre d'importantes perspectives vers le marché subsaharien des trains de dernière génération (Ph. Bziouat)*

ment, Alstom, LafargeHolcim, Thales, SNCF...). Il faut dire que le contexte préparatoire à la COP21, au terme de laquelle Paris espère atteindre des résultats historiques, et les avancées gagnées sur le projet de Ligne à grande vitesse (LGV), avec la réception de 2 premières rames TGV d'Alstom, y sont pour beaucoup. C'est d'ailleurs sur ce dernier projet que l'essentiel s'est joué, le weekend du 19 au 20 septembre derniers.

L'atelier de montage et de maintenance des rames LGV est désormais opérationnel. Une pièce maîtresse dans le dispositif infrastructurel et technique du projet LGV. Les chiffres donnent le tournis: 640 millions de DH d'investissement, financés en partie par la France, 14 hectares de superficie dont 20.000 m<sup>2</sup> en bâtiments tech-



## ANALYSE SOURCES

## Maroc-France

## Ces retombées qui rassurent le made in France

riques et administratifs. Le site, implanté au quartier M'Ghogha à Tanger, intègre aussi un atelier de lavage des rames ainsi qu'une longueur de 10 km de voies électrifiées. De quoi accueillir une trentaine de trains en capacité maximale. Le site sera exploité par une joint-venture (JV) ONCF-SNCF (60/40), d'un capital initial d'un peu plus de 20 millions de DH. Dans sa phase de rodage, la JV devrait assurer une partie de ses activités via des contrats de sous-traitance auprès de la SNCF, notamment pour des opérations ponctuelles telles que la réparation de certaines pièces. La montée en compétence se fera progressivement. A terme, c'est tout un programme de transfert de savoir-faire qui devrait s'enclencher entre les deux structures ferroviaires. Le volet formation du personnel de maintenance sera également pris en compte. «Une quarantaine de personnes sont déjà recrutées et seront formées, en deux groupes de 20 techniciens. Le premier groupe sera formé au sein même des structures



Le programme LGV se déroule avec l'assistance à maîtrise d'ouvrage de la SNCF. Des entreprises françaises sont aussi présentes sur le volet infrastructurel et de la construction des voies. Objectif: 2018

(Ph. Bziouat)

de la SNCF, là où le second développera ses compétences au PMM (Pôle maintenance matériel) de l'ONCF», explique une source proche du chantier LGV. Ces

cipalement pesé sur le calendrier. S'y ajoute aussi la reconduction de plusieurs marchés de construction de la ligne ferroviaire, suite au retrait d'entreprises du

## L'inspiration renouvelable

**BIEN** que structurant, ce n'est pas uniquement sur le dossier LGV que des avancées se sont faites lors de la visite de François Hollande. Les deux chefs d'Etat ont également lancé les travaux de construction, à Tanger, de l'Institut de formation aux métiers des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique (IFMEREE). Doté d'un investissement global de près de 95 millions de DH, le site s'étend sur plus de 19.700 m<sup>2</sup> pour des travaux de réalisation qui devraient durer 18 mois. Cet institut viendra ainsi compléter la carte de la formation dans le secteur des énergies renouvelables. Il proposera des formations dans divers domaines tels la maintenance et l'exploitation des parcs éoliens, du matériel solaire, de la valorisation du biogaz, de l'efficacité énergétique (bâtiment, industrie, transport)... La composante ressources humaines sera, de fait, déterminante dans la mise en œuvre de la stratégie énergétique nationale à l'horizon 2020. L'institut de Tanger fait partie d'un lot de trois projets d'IFMEREE lancés en mai 2011, aux Assises de l'Energie, pour une enveloppe globale de 285 millions de DH. Les villes d'Oujda, dont le site est déjà livré, et celle d'Essaouira, ont été retenues pour accueillir ces centres de compétence de dernière génération. Ces structures font l'objet d'un partenariat PPP entre l'Etat et les opérateurs privés du secteur de l'énergie. □

ressources humaines devront être prêtes pour les premiers essais. Les premières lignes, quant à elles, devraient être opérationnelles au premier semestre 2018, selon les dernières estimations du ministère du Transport et de l'Équipement.

La tutelle a justement saisi l'opportunité pour rassurer sur l'état d'avancement du projet. Le chiffre de 75% de taux d'état d'avancement global du projet, sera notamment retenu. Les retards liés à la mise à disposition du foncier (expropriations), notamment sur le tracé Tanger-Kénitra, long de 200 km, ainsi que les contraintes techniques et infrastructurelles, ont prin-

projet. Des contraintes de surinvestissement auraient en effet poussé certaines d'entre elles à jeter l'éponge. Rappelons, par contre, que les chantiers avancent un peu plus vite sur la construction du matériel roulant. Les livraisons, démarrées cet été, devraient se poursuivre sur un rythme d'une rame par mois, sur un total de 12 contractualisées avec le constructeur français Alstom. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com

## Maroc-France

## Les chefs de file du business

• Une nouvelle génération d'opportunités d'affaires

• Transport, TGV, énergies renouvelables... les secteurs

UNE vingtaine de chefs d'entreprises et de grands patrons ont fait le déplacement à Tanger lors de la dernière visite officielle de François Hollande au Maroc (19 et 20 septembre). Des groupes chefs de file des locomotives, dont des entreprises du CAC 40 qui devront porter le business et annoncer une nouvelle génération d'opportunités d'affaires dans les deux sens: SNCF, Alstom, Thales, Colas, Lafarge/Holcim, Veolia, Orange... Une importante délégation essentiellement orientée énergies renouvelables et Ligne à grande vitesse (LGV). Tout autour de leurs projets, devront se greffer des écosystèmes de PME et de TPE porteuses de valeur ajoutée.

### ■ La locomotive SNCF

La création de la joint-venture entre l'ONCF et la SNCF reste l'une des concrétisations majeures de la visite de François Hollande à Tanger. Baptisée Société marocaine de maintenance des rames à grandes vitesses (SMMRGV), cette entreprise est dotée d'un capital initial de 22 millions de DH répartis entre les 2 associés à hauteur de 60% (ONCF) et 40% (SNCF). A peine créée, la joint-venture recèle déjà du potentiel puisqu'elle table sur une croissance annuelle de l'ordre de 7% d'ici 2030. La JV devra se traduire par un bénéfice annuel moyen de 2,5 millions de DH. Une croissance qui devrait faire passer le chiffre d'affaires de la JV de 11 millions de DH lors de la 1<sup>re</sup> année à 122 millions en 2030. La réparation des pièces et l'assistance technique ont été confiées à la SNCF.

### ■ Les rames d'Alstom

Les questions de supply-chain du projet LGV ont aussi été tranchées lors de la dernière visite de Hollande. C'est le groupe français Alstom qui a remporté le contrat pour la livraison de quatorze rames censées être opérationnelles en 2018. Elles relieront Tanger et Kénitra dans un 1<sup>er</sup> temps. L'acquisition du matériel roulant a été financée par le protocole «réserve pays émergent» de 400 millions d'euros. Une 1<sup>re</sup> rame a

voies, des pylônes équipés d'antennes. Ils permettront notamment la communication entre les agents de l'ONCF munis de portables y compris ceux de la maintenance aussi bien à bord des trains que dans les gares. Thales est également spécialisé dans la diffusion des données techniques. Coût du projet: 30 millions d'euros. Un tiers des ressources engagées sont d'origine marocaine. Ce projet est chapeauté par un consortium mené par Thales accompagné

développé par réseau ferré de France (RFF). Il est incompatible et donc inaccessible aux terminaux GSM «grand public».

### ■ Lafarge-Holcim : Le pari de l'éolien

En plus de son cœur de métier en tant que cimentier, le groupe Lafarge est aussi présent dans le domaine de l'énergie renouvelable. Bruno Lafont, coprésident du conseil d'administration de Lafarge, a aussi pris part à la délégation officielle de François Hollande. Un accord de fourniture a été conclu entre Lafarge et Nareva pour alimenter les usines de Bouskoura et Meknès en énergie éolienne. A ce jour, Lafarge revendique une utilisation de l'énergie électrique à hauteur de 80% pour sa production. L'arrivée du top management de Lafarge intervient un peu avant l'opérationnalisation de la fusion Holcim-Lafarge. Ce qui annonce la naissance d'un géant mondial du ciment. □

Amine ATER

Pour réagir à cet article:  
courrier@leconomiste.com

### L'AFD, principal bailleur de fonds

LE Maroc est le premier bénéficiaire des financements de l'Agence française de développement (AFD). En 2014, l'agence a financé à hauteur de 200 millions d'euros les secteurs de l'agriculture, le solaire, le tourisme ou encore l'environnement. La formation reste l'une des priorités majeures du partenariat entre la France et le Maroc. Un soutien chapeauté essentiellement par le bras financier de l'Etat français dont l'encours est autour de 2,3 milliards d'euros. □

été réceptionnée en juin. La 2<sup>e</sup> a été livrée début septembre. D'ailleurs, Alstom sera sous-traitant pour les pièces détachées destinées au programme LGV avec Masteris, une filiale de SNCF.

par le chinois Huawei Technologies et l'italien Imet. La technologie retenue (GSM-R) est un standard qui a déjà fait ses preuves en Europe. Il s'agit d'un réseau privé dédié aux communications ferroviaires sol-trains

### ■ Colas: Le concepteur

La conception-construction de la LGV reliant Tanger et Kénitra (185 km) a été confiée à Colas (à travers Colas Rail) pour un montant de 124 millions d'euros. Le contrat porte sur la construction de la double voie ferrée (études et travaux) et des caténaires, ainsi que de deux bases travaux. Au total, le contrat de Colas s'élève à 136 millions d'euros, dont 125 pour Colas Rail et Colas Rail Maroc.

### ■ Thales: Solutions de communication

En principe, Thales devra mettre en place une solution de communication GSM-R sur le réseau ferré marocain. Il s'agit de mettre en place, tout au long des