

Ferroviaire: L'offensive de Bombardier

• Une unité de 40.000 m², 600 emplois directs et un centre d'ingénierie... Les projets majeurs

• Le Maroc, potentiel hub à l'export vers l'Afrique et l'Europe

APRÈS l'aéronautique, le ferroviaire. Bombardier Transport a rassemblé, jeudi 20 octobre à Casablanca, le gros de ses fournisseurs et équipementiers pour dévoiler ses intentions stratégiques sur ce segment. La branche ferroviaire du constructeur canadien veut clairement se positionner en locomotive dans ce secteur avec l'ambition de monter, progressivement, un écosystème industriel local. En attendant, évidemment, ce que Taoufik Boussaid, président de Bombardier Trans-



Les ressources humaines devront suivre. L'industrie ferroviaire locale est encore peu servie en profils spécialisés, mais le constructeur canadien compte développer plusieurs partenariats sur ce créneau au Maroc (Ph. AFP)

port Maroc, appelle un «catalyseur local». Cela pourrait être, par exemple, ce méga-

marché de fourniture en matériel roulant dont l'appel d'offres devrait être incessamment lancé par l'ONCF, ou les projets de construction ou d'extension en cours de réseaux de tramways existants à Casablanca et à Rabat. L'Office exploitant du réseau ferroviaire national est d'ailleurs, pour le moment, le seul client de Bombardier sur les chemins de fer. Le géant canadien s'est déjà offert un contrat de rénovations du matériel roulant sur l'axe Rabat-Casablanca, et a réussi une percée sur le programme de la grande vitesse sur le segment de la signalisation.

pour un potentiel d'intégration industrielle de 30% au démarrage. L'on parle là d'un volume d'achats minimum de 300 à 400 millions de DH sur plusieurs années.

Le groupe compte en fait dupliquer son expérience industrielle en Inde, bâtie sur les 10 dernières années. Le constructeur y affiche déjà 70% de taux d'intégration industrielle locale. «Nous opérons sur six sites de production et d'assemblage de trains et de métros dans ce pays, pour plus de 2 000 emplois créés. Cet investissement s'est opéré graduellement et est parti de contrats locaux qui nous ont permis de développer une solide base industrielle», explique le patron de Bombardier Transport Maroc. Une subtile allusion à ce que le constructeur espère réussir sur ce segment au Maroc. Le groupe travaille déjà avec des fournisseurs installés sur le marché local et qui lui fournissent des équipements pour des contrats en Europe. C'est le cas du français Faiveley Transport, un de ses gros sous-traitants de 1er rang sur le ferroviaire. L'enseigne fournit déjà directement l'ONCF sur plusieurs métiers, de la climatisation aux patins magnétiques en passant par les freins hydrauliques et pneumatiques. Saira Seats, spécialisé sur les sièges et la société Stratiforme-Compreforme, présente dans les matériaux composites, sont aussi parmi les références industrielles locales de Bombardier. L'objectif de l'industriel, à terme, sera de renforcer ce tissu de fournisseurs locaux, tout en maintenant les exigences de qualité, de coût et de timing.

Aéronautique, une extension en projet

LE constructeur canadien a certes d'importantes ambitions sur le ferroviaire mais n'oublie pas l'aéronautique, son métier historique au Maroc. Un projet d'extension de ses activités et de son site de Casablanca –d'une superficie de 16.000 m²– est encore à l'étude et devrait démarrer «dans un futur proche». Le groupe parle d'un investissement 220 millions de dollars à l'horizon 2020. Sur ce segment, le constructeur mène à Casablanca des activités de fabrication de surfaces de contrôle de vol pour ses avions et d'assemblage de fuselage métallique. □

Si rien n'est encore joué sur aucun de ces contrats –le constructeur devra notamment faire face à Alstom– Bombardier semble d'ores et déjà avoir les idées claires sur ce qu'il pourrait développer, notamment sur le volet de l'intégration et de la compensation industrielle. Dans ses plans, cela devrait en effet se traduire par la réalisation d'une unité industrielle de 40.000 m² pour la production de trams et de trains combinés, avec 600 emplois directs et 5.000 indirects à la clé. Le coût de l'investissement, «un facteur concurrentiel sensible», n'a pas été révélé. Il s'agirait aussi de l'installation d'un Centre d'ingénierie à Casablanca et de l'implantation de plusieurs fournisseurs majeurs du constructeur et de transfert de technologie. Le tout,

Mais le marché local, bien que dynamique, ne suffira pas. Le constructeur compte s'appuyer sur sa future base opérationnelle au Maroc pour s'attaquer à d'autres marchés du continent et d'Europe. L'export de ses produits et solutions d'ingénierie est bel et bien à l'ordre du jour de la stratégie du groupe. Le fait est que la croissance démographique et urbaine observée dans plusieurs régions du continent, combinée au gap infrastructurel, ouvre d'importantes perspectives de business pour le constructeur canadien. □

Safall FALL

Pour réagir à cet article:
courrier@leconomiste.com