

Le Groupement des industries ferroviaires veut fabriquer le premier train made in Morocco

- Une trentaine d'entreprises se sont constituées autour du Groupement des industries ferroviaires du Maroc ■ L'objectif est de développer le secteur en matière de recherche, d'innovation et de valeur ajoutée.
- Un contrat programme est en cours de signature avec le ministère de l'industrie.

La Société chérifienne de matériel industriel et ferroviaire (SCIF), dont l'actionnaire majoritaire n'est autre que le groupe Ynna Holding, aspire à booster l'industrie ferroviaire marocaine. L'entreprise qui réalise un chiffre d'affaires annuel de 350 MDH est à l'origine de la création, en février 2016, du Groupement des industries ferroviaires au Maroc (GIFER). Avec pour métier de base la chaudronnerie et la soudure, la SCIF a fait de la fabrication de matériel ferroviaire un créneau de développement. Aujourd'hui, elle fédère autour de ce projet une trentaine d'entreprises de droit marocain avec comme objectif : créer une réelle industrie ferroviaire marocaine à l'instar de l'automobile. «Ce projet est l'aboutissement d'une stratégie de développement de la SCIF qui lui permettra à terme d'être un véritable intégrateur de la construction de matériel ferroviaire roulant», déclare Hassan Rebouhate, administrateur directeur



général de la SCIF et président du GIFER.

Après la fabrication locale de voitures tractées (la SCIF a réalisé une opération de 60 voitures de voyageurs pour

l'ONCF déjà en circulation (160 km/h) pour les grandes lignes mais aussi des opérations à l'export en Tunisie (200 wagons de transport de Phosphate), Mauritanie,

Gabon et Pologne), l'objectif est de créer une locomotive 100% marocaine. En d'autres termes, le GIFER aspire à introduire la motorisation dans l'industrie

ferroviaire marocaine. Ce projet est, à en croire M. Rebouhate, en très bonne voie. «Aujourd'hui, les voitures à voyageurs tractés et tous les types de wagons fret pour le transport notamment de phosphate, de charbon et de produits chimiques sont fabriqués au Maroc avec des taux d'intégration industrielle qui peuvent atteindre 75%. Nous sommes désormais en phase de prospection pour l'intégration industrielle de la traction et nous pensons pouvoir produire des locomotives au Maroc dans les 3 années à venir en partenariat avec nos partenaires internationaux», déclare M. Rebouhate qui a rejoint la SCIF en 2010. L'entreprise industrielle compte sur l'appui de l'ONCF (actionnaire à hauteur de 20%). «A chaque fois qu'il est possible de fabriquer au Maroc, l'ONCF nous fait confiance, nous accompagne et homologue nos produits», ajoute-il. Par contre, les villes n'ont pas suivi le pas

Questions à



HASSAN REBOUHATE
■ Président de GIFER et administrateur directeur général de la SCIF

«Nous espérons signer rapidement le contrat-programme»

les engagements. Le ministère de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique avait mandaté un cabinet d'ingénierie et de conseil pour nous accompagner dans l'élaboration d'une feuille de route. Le contrat-programme est en cours de validation avec le ministère. Nous espérons le signer rapidement. Ses actions iront dans le sens de la normalisation, des investissements, de l'amélioration des compétences des salariés avec des engagements en termes de réalisation de produits, de chiffre d'affaires à l'export et de création d'emplois.

■ **Quel est le nombre d'entreprises adhérentes au GIFER ?**

■ Une trentaine d'entreprises de droit marocain sont adhérentes au GIFER. Elles appartiennent à toute la chaîne de valeur allant de la motorisation avec des acteurs comme Bombardier Maroc et Alstom Maroc, Faiveley avec le freinage, des acteurs locaux d'aménagement intérieur (habillage polyester, accessoires, toilettes, portes, compartiments, climatisation), câblage, électricité... Elles réalisent ensemble un chiffre d'affaires annuel compris entre 1 milliard 500 millions

de dirhams et 2 milliards de dirhams.

■ **Comment est organisé le GIFER ?**

■ Le GIFER a mis en place trois commissions : innovation qui sera présidée par un responsable de l'ONCF de façon à travailler sur des problématiques réelles ; développement des compétences ; et la commission intégration industrielle. Forte d'une expérience dans la formation ferroviaire, Mme Sabrina Bouzidi est vice-présidente. Le secrétaire général est le numéro 2 d'Alstom Maroc, Mourad Errahmouni.

■ **La Vie éco : Un contrat programme entre le GIFER et l'Etat est en cours de validation. Pouvez-vous nous en donner quelques détails ?**

■ Nous avons en effet déjà établi notre proposition de contrat programme avec l'Etat et arrêté

du mastodonte national. Ainsi, dans le cadre de l'extension des lignes de tramway à Casablanca et celles futures à Rabat, la SCIF a demandé à fabriquer des tramways au Maroc. «*Etant déjà fabricant de train, nous disposons d'usines capables de produire des tramways (qui demeurent plus légers que les trains pesant 20 tonnes maximum à l'essieu en comparaison avec le tramway d'une charge maximale de 8 tonnes à l'essieu). Malheureusement, Casablanca a sorti un appel d'offres sans aucune exigence de localisation au Maroc. Il ne faut pas se tromper, tous les constructeurs internationaux ont d'abord profité de l'offre publique de leurs pays respectifs. A ce niveau, on a besoin d'une cohérence entre les stratégies locale et nationale*», déplore-t-il. En attendant d'obtenir l'appui des villes pour son industrie ferroviaire, le GIFER étudie des pistes de partenariat avec différentes entreprises pour hausser le niveau de complexité des composantes ferroviaires fabriquées localement et contribuer à la diminution des importations de matériel ferroviaire.

Un laboratoire d'essais et d'analyses ferroviaires

Après la motorisation et éventuellement l'intégration des systèmes électriques, d'intelligence et de sécurité du train, l'ambition du groupement est aussi de produire des trains qui roulent à grande vitesse. La réalisation de la LGV au Maroc permettra d'ailleurs aux industriels ferroviaires marocains d'explorer cette nouvelle technologie. «*Cet apport technologique supplémentaire nous permettra éventuellement de nous positionner sur le créneau de la grande vitesse d'abord à travers la maintenance puis par la fabrication de sous-ensembles*», clame le président du groupement. Mais le rêve ultime du patron de la SCIF est de fabriquer un train 100% marocain par le biais de partenariats. «*Nous avons entamé avec Talgo, entreprise espagnole de construction de matériel ferroviaire, des discussions pour pouvoir étudier la fabrication d'un train au Maroc avec une vitesse maximale opérationnelle de 200 km/h. Le Maroc aujourd'hui met en oeuvre deux gammes de vitesse: la LGV à 320 km/h et les trains conventionnels ou interurbains à 160 km/h. Nous pensons que le produit envisagé conviendrait au besoin de trains conventionnels au Maroc et surtout en tant que produit compétitif (coût/vitesse) pour l'export*», ajoute-t-il. Pour ce faire, elle axe sa stratégie sur trois volets : technique, humain et organisationnel. Sur le plan technique, l'objectif est de développer l'outil industriel marocain. «*Si on se compare aux pays avancés, l'outil de production y est nettement meilleur que ce soit en termes de productivité ou de*

précision. Il est donc important de se mettre à niveau pour pouvoir respecter les normes internationales. Nous avons aussi besoin d'un laboratoire d'essais, d'analyses et d'homologation ferroviaire. Ces investissements sont vraiment cruciaux si on veut dépasser le langage des bonnes intentions et asseoir concrètement une véritable révolution industrielle dans le ferroviaire», pointe M. Rebouhate. Ce laboratoire d'essais permettra au GIFER de réaliser des tests article par article et d'ancrer les métiers ferroviaires au Maroc. «*Sans laboratoire, on ne saura pas comment*

assurer les améliorations ou encore la bonne adéquation entre optimisation et qualité de produits», explique-t-il.

Enfin, sur le plan humain, le secteur souffre de carence de formation en spécialités ferroviaires. «*Le développement des compétences est aussi un souci majeur auquel des réponses pratiques et adaptées doivent être trouvées. Aujourd'hui, un ingénieur mécanicien ou un électro-mécanicien a besoin d'exercer 3 à 4 ans dans l'industrie ferroviaire pour être opérationnel*», renchérit-il. Heureusement, l'Institut ferroviaire à l'Ecole Mohammadia à Rabat a été

développé grâce à l'ONCF. Mais le développement de l'industrie nécessite aussi le déploiement des métiers de dextérité manuelle.

Autre besoin : la normalisation ferroviaire. Pour le moment, très peu d'industries sont certifiées selon les normalisations ferroviaires. Pourtant, c'est dans ce volet-là que réside le véritable handicap à l'export. Une autorité de certification s'impose naturellement. Elle permettra de vulgariser la normalisation des process ferroviaires dans les entreprises marocaines ■

WIAM MARKHOUS