

## ENTREPRISES

# Ecosystème ferroviaire: Alstom dans

• 2,3 milliards de DH d'exportations à fin 2016

• Taux d'intégration locale de 20%

• Plus de 400 fournisseurs marocains prospectés

Le Groupement des industries ferroviaires marocain (Gifer) vient d'annoncer le lancement officiel d'un écosystème ferroviaire au Maroc d'ici fin 2017. Avec un chiffre d'affaires à l'export de l'ordre de 214 millions d'euros et un taux d'intégration locale de 20%, le groupe français Alstom est en pôle position pour prendre le train en marche... **Brahim Soua, DG d'Alstom Maroc** décline la stratégie de l'équipementier.

- **L'Economiste:** Quel est le contenu de l'écosystème ferroviaire que les industriels viennent d'annoncer?

- **Brahim Soua:** Alstom a été à l'initiative de la création du groupement des Industries ferroviaires marocain (Gifer) en février 2016 et y occupe la position de secrétaire général. Peu de temps après sa création, ce groupement organise aujourd'hui la 2e édition du Railway Summit en partenariat avec Maroc Export. Après la localisation de métiers ferroviaires tels que les filières électrique, électronique, métallique et composites, l'Ingénierie de maintenance et la signalisation Alstom visent à couvrir l'ensemble des métiers ferroviaires majeurs avec ses partenaires et fournisseurs (climatisation, vitrage, aménagements intérieurs, Ingénierie d'infrastructures...). Aujourd'hui, 99% de nos effectifs sont marocains. De même, plus de 400 fournisseurs sont prospectés, avec 25 fournisseurs marocains qualifiés selon les standards inter-



«Le Maroc s'oriente de plus en plus vers la promotion de la mobilité durable et nul doute que le train est le moyen de transport écologique par excellence», affirme **Brahim Soua, DG d'Alstom Maroc** (Ph L'Economiste)

nationaux. A fin 2016, le chiffre d'affaires à l'export a atteint les 214 millions d'euros (l'équivalent de 2,3 milliards de DH) à travers les

## ENTREPRISES

## le premier wagon

familles d'achat: câblage et métallique, tôlerie, câblage, électronique, coffre de traction...

**- Quels sont les atouts du Maroc dans l'industrie ferroviaire?**

- Le Maroc dispose de plusieurs atouts pour le développement d'un écosystème ferroviaire. Parmi lesquels, la stabilité politique, les succès économiques dans divers secteurs, l'existence d'un plan clair de développement et d'amélioration des infrastructures ferroviaires (plan

**- Vous êtes bien positionné pour décrocher les prochaines lignes 3 et 4 à Casablanca et dans d'autres villes?**

- Nous avons beaucoup travaillé pour remettre la meilleure réponse possible à l'appel d'offres pour les lignes 3 et 4 du Tramway de Casablanca, il s'agit d'une opportunité stratégique pour Alstom Maroc. Rien n'est acquis d'avance bien entendu, nous avons donc exploité toutes les pistes d'optimisation pour proposer la solution qui, je l'espère, fera la différence. Nous avons été fiers de réaliser le 1er tram-

## TGV, trams et locomotives

**AU** Maroc, Alstom emploie aujourd'hui 350 salariés dans le secteur ferroviaire. Le groupe français y est présent dans chacune de ses activités (matériel roulant, signalisation, infrastructures et maintenance) depuis plus de 40 ans. Il participe au projet de LGV et a livré la 12e et la dernière rame le 11 juillet 2016. Alstom, qui a livré des locomotives électriques à l'ONCF, a remporté le contrat pour la ligne 2 du tramway de Casablanca (50 rames) en 2016 et l'extension du marché de tramways à Rabat (22 rames) en septembre dernier. Les faisceaux de câbles et les armoires électriques produits dans son unité de production marocaine (Cabliance à Fès) alimentent les usines européennes d'Alstom, et sont montés sur des tramways, métros ou trains exportés partout dans le monde. Alstom assure également au Maroc l'exécution de contrats de maintenance auprès de l'ONCF et est en position de négociation exclusive avec l'ONCF depuis octobre 2017 pour la fourniture de 30 locomotives électriques. □

Maroc Rail 2040 de l'ONCF et de nombreux projets de tramway en cours et à venir...) et la position stratégique aux portes de l'Europe. Le Royaume dispose également de main d'œuvre qualifiée et compétitive.

**- Vous vous êtes fixé l'objectif d'une intégration locale de 20% en 2018, est-ce faisable?**

- Je vous confirme que nous en sommes désormais à 20% de part locale sur les achats pour les trams grâce, entre autres, à l'augmentation d'intégration au Maroc pour les équipements comme le pupitre (électrique et composite) et les coffres basse tension (électriques et métalliques). Nous continuons à travailler avec méthode et détermination pour atteindre notre objectif de 20% sur la totalité du périmètre du tram d'ici fin 2018.

way de la ville de Casablanca qui, en 4 ans, a déjà parcouru plus de 10.700.000 km et transporté plus de 130 millions de voyageurs. Alstom Maroc dispose d'une longue histoire de partenariat pour le développement des infrastructures et des écosystèmes ferroviaires. Nous espérons pérenniser cette relation étroite avec le Maroc notamment à travers des projets comme la ligne 3 et 4 de Casablanca. Rendez-vous donc à l'ouverture des plis financiers...

**- Êtes-vous candidat aux prochaines lignes de Bus à haut niveau de service à Casablanca?**

- A la sortie du cahier des charges, nous ne manquerons pas d'analyser l'opportunité pour étudier la possibilité d'y répondre avec la gamme Aptis. □

Propos recueillis par  
Aziza EL AFFAS