



Incapable de rivaliser avec la locomotive Alstom, Bombardier préfère aller directement à la conquête de l'Afrique.

## DAVID CONTRE GOLIATH

Se contentant de maigres contrats arrachés de haute lutte, le fabricant de train canadien **Bombardier** poursuit son opération de charme à l'égard de l'ONCF, mais son expansion marocaine demeure hypothéquée par l'omniprésence d'un concurrent de taille : l'incontournable Alstom...

**Ayoub Ibnoufassi**

La structuration des activités de transport sur rail en écosystème intégré est en ordre de marche. D'une source sûre, la demande de mise en place de l'écosystème ferroviaire, en attente de validation par le ministère de l'Industrie, devrait aboutir à une réponse favorable avant la fin de l'année. La montée en gamme de l'industrie ferroviaire marocaine est essentielle aux équilibres modaux et à la densification du maillage territorial. Ce démarrage en trombe intervient, en effet, dans un contexte où l'Office national des chemins de fer (ONCF) procède à des investissements de masse visant à renouveler sa flotte de véhicules. En sus du renforcement de sa capacité de desserte, l'ONCF dépense beaucoup pour la maintenance de ses équipements. Les budgets communiqués

lors du «rail industry summit», organisé fin novembre, s'élèvent à 17 milliards de dirhams pour ce qui est de l'acquisition de nouveaux équipements à l'horizon 2021. L'entreprise publique prévoit pour l'entretien une enveloppe comprise entre 150 et 500 millions de dirhams. Une excellente perspective pour le « Plan d'accélération industriel » qui profitera à n'en point douter de l'essor du transport ferroviaire, en particulier, aux deux équipementiers Alstom et Bombardier.

### Eternels Rivaux?

Le Maroc est le nouveau terrain de confrontation de ces deux spécialistes du rail. Appréhender les enjeux qui se profilent dans le hub industriel qu'est le royaume passe par la compréhension du contexte actuel dans lequel évoluent les constructeurs de matériel roulant ferroviaire. Rappelons que l'industrie ferroviaire traverse une période charnière (voir encadré). De fait, le développement de la filière doit répondre à une pression environnementale toujours plus forte. Cette exigence impose d'être dynamique et innovant, ce qui exige, par conséquent, un effort d'investissement plus lourd. Tous les acteurs mondiaux semblent traverser une phase sombre à l'exception d'un seul: l'équipementier chinois CRRC. Contrôlé par l'Etat chinois, China Railway Rolling Stock Corporation pèse, à lui seul, bien plus lourd qu'Alstom, Bombardier et Siemens réunis. Pour endiguer l'élan du mastodonte, les occidentaux étudient des possibilités de fusion. Siemens accueille à bras ouvert Alstom, mais semble boudier les appels du pied de Bombardier. Autant dire que si le nouvel alliage franco-allemand est capable de rivaliser avec le leader chinois, il prend une large longueur d'avance sur le canadien.

Post fusion, Alstom fait désormais de l'ombre à Bombardier et ce, sur l'ensemble des marchés. Et le Maroc ne

**L'ONCF prévoit une enveloppe comprise entre 150 et 500 MDH pour l'entretien de ses rames.**



«Nous avons identifié 15 fournisseurs qui nous accompagneront dans l'implantation de l'usine de Kenitra», Boussaid

déroge pas à la règle. «Dans un appel d'offre, il y a plusieurs paramètres qui interviennent. Nous faisons notre possible pour présenter l'offre qui nous paraît meilleure, après on ne peut pas non plus tout contrôler», confie Sébastien Ridremont, directeur écosystème Maroc de Bombardier. Un tel témoignage sonne un peu comme un aveu d'impuissance. Mis à part la distance géographique qui fait que les échanges commerciaux avec le Maroc ne sont pas prioritaires pour le Canada, Bombardier n'a pas le soutien permanent des politiques. Ce qui est à l'exact opposé d'Alstom très appuyé par Bercy. Comme peut en témoigner le dernier convoi du Premier ministre Edouard Philippe, qui a emmené dans ses valises des patrons emblématiques du CAC40, à l'instar de Guillaume Pepy, PDG de la SNCF. Ceci étant dit, le top management de Bombardier semble plutôt satisfait des réalisations, notamment de la série de contrats remportés au compte-goutte localement depuis 2011, dont un premier contrat de rénovation de 14 trains ONCF circulant sur l'axe Casablanca-Rabat, suivi par un contrat de signalisation remporté trois ans plus tard, destiné à équiper les lignes Casablanca-Kenitra et Sidi Yahia-Tanger. Le groupe canadien

est également présent, cette fois-ci à travers sa branche aérienne au sein de la zone franche de Nouaceur Midparc pour la fabrication des composants destinés à équiper les avions d'affaires et commerciaux du groupe. Incapable de rivaliser avec la locomotive Alstom, Bombardier préfère aller directement à la conquête de l'Afrique. Cet objectif prévoit la construction d'une nouvelle unité industrielle, prévue dans la zone franche de Kenitra, suivant le même mode opéré par le groupe dans d'autres pays tels que le Brésil. «Nous avons déjà identifié 15 fournisseurs de premier rang qui nous accompagneront dans l'implantation de l'usine dans le royaume», fait savoir Taoufiq Boussaid, président de Bombardier Transport Maroc. Suffisant pour grignoter la position quasi dominante d'Alstom dans le royaume ? Pas sûr !

[aibnoulfassih@sp.ma](mailto:aibnoulfassih@sp.ma)

### Une industrie vulnérable

Pour gagner le pari de la compétitivité et se positionner sur l'échiquier mondial, les constructeurs de matériel roulant ferroviaire doivent faire preuve de flexibilité. En 2015, Alstom cède sa branche énergie, qui représentait 70% de ses activités à General Electric (GE) pour se focaliser sur son cœur de métier qu'est le transport ferroviaire. Suite à la cession d'activités, le chiffre d'affaires du français chute de 27 milliards d'euros à un peu plus de 7 milliards. Entièrement recentré sur ses activités de transport, l'un des derniers fleurons de l'industrie française, a pour ambition de devenir numéro mondial sur son « core business ». Le redécollage du français est suivi de près par l'ex-leader mondial de matériel roulant ferroviaire: Bombardier. Le constructeur canadien parvient même grâce à son positionnement d'offre compétitive à signer, en France, terrain de jeu d'Alstom, avec la SNCF des contrats pour remplacer les rames du réseau parisien. A l'international, la montée en puissance de China Railway Rolling Stock Corporation pousse Alstom à se jeter dans les bras de l'allemand Siemens. L'alliance Alstom Siemens, actée courant septembre dernier, fragilise sérieusement Bombardier.