

Ecosystème ferroviaire

Toute une filière en stand-by

• **Pourtant, les bases sont là pour le développement d'une industrie ferroviaire**

• **Peu de réalisations depuis 2017, si ce n'est le doublement des capacités de Cabliance**

• **Les instances du Groupement des industries ferroviaires pratiquement paralysées**

L'ÉCOSYSTÈME ferroviaire va-t-il prendre son envol à l'instar de l'aéronautique et l'automobile? Rien n'est moins sûr. Plus de 2 ans après son lancement, peu de réalisations sont à mettre à son actif. Les instances du Groupement des industries ferroviaires marocain (Gifer), lancé début 2016, semblent pa-

ralysées depuis le départ du dernier président en date, Hassan Rebouhate (DG de la SCIF). Le contrat-programme liant le Gifer à l'Etat est en gestation depuis 2017 et rien ne filtre encore sur son devenir. Le ministère de l'Industrie (tutelle) semble avoir d'autres priorités sur son agenda (notamment l'automobile et l'aéronautique). Les actions de ce contrat-programme devaient aller dans le sens de la normalisation des investissements et de l'amélioration des compétences avec des engagements en matière de chiffre d'affaires à l'export et de création d'emplois.

Aujourd'hui, l'un des principaux opérateurs, qui joue le rôle de locomotive (c'est le cas de le dire) est le groupe français Alstom. Ce dernier vient d'annoncer le doublement des capacités de son usine Cabliance de Fès, passant à 12.000 m² de superficie et plus d'un millier de postes d'emploi (cf. édition du 8 juillet 2019).

Spécialisée dans la production de faisceaux et armoires électriques, Ca-

Alstom Cabliance, le nouveau site

- Situé à Fès pour ancrer la présence du groupe dans la région Fès-Meknès
- Bâti sur une surface couverte de 12.000 m²
- Fabrication de faisceaux et armoires électriques ferroviaires
- Horizon 2023: multiplier par 2 le nombre d'heures actuellement produites
- Clients: 100% à l'export
- Cabliance générera 580 emplois supplémentaires (dont 330 directs) (Hors emplois pour la construction).
- 1.000 emplois en 2023. □



Ph. L'Economiste

bliance est le fer de lance du constructeur ferroviaire au Maroc. Le 1er câbleur ferroviaire du Maroc livre une vingtaine de projets dans le monde (notamment en Suède, Emirats Arabe Unis, Espagne, France, Sénégal...). L'objectif à l'horizon 2023 est de multiplier par deux le nombre d'heures de travail. D'ici là, le constructeur ferroviaire compte développer un panel de fournisseurs qualifiés selon les standards ferroviaires internationaux et soutenir les fournisseurs déjà implantés au Maroc. Alstom forme un vivier de compétences en développant des partenariats avec les universités et écoles du Maroc.

Le développement des capacités d'Alstom est un pas dans le bon sens. D'autant plus qu'Alstom a largement contribué au lancement du Gifer, tout en s'engageant à développer un tissu industriel ferroviaire local. A ce jour, 22 fournisseurs sur 300 consultés ont été qualifiés aux normes ferroviaires internationales dans les domaines de la tôlerie fine, le câblage, l'électronique, l'ingénierie de signalisation ou encore les housses et coiffes de sièges. «Alstom a ainsi développé ses achats auprès de sociétés implantées au Maroc et contribué à créer plus de 1.000 emplois indirects»,

précise-t-on auprès d'Alstom (voir aussi interview en page 5).

Les bases sont donc jetées pour le développement d'une industrie ferroviaire locale. Lancement réussi du TGV, les nombreuses lignes de tramway (Casablanca et Rabat), le plan Maroc Rail 2040 de l'ONCF... Le Maroc est aujourd'hui l'un des pionniers du transport par voie ferrée dans le continent africain.

Le secteur offre en outre un fort potentiel: formation dans les métiers du ferroviaire, sous-traitance (câbles, signalisation...), sécurité et réhabilitation, transfert de compétences... Le réseau ferroviaire du Maroc est le plus étendu du Maghreb et le 2e de l'Afrique après celui de l'Afrique du Sud. Il se présente sous forme d'un couloir reliant Marrakech à Oujda et dessert les grandes villes et les principaux ports du Royaume, à l'exception de ceux d'Agadir et de Nador.

Sans oublier le développement du transport ferroviaire via des LGV (1.500 km en 2035), doublement de lignes ferroviaires, augmentation de capacités, construction de nouvelles lignes, électrification de plusieurs lignes, renouvellement des locomotives à gasoil ... □

Aziza EL AFFAS





Ecosystème ferroviaire

Alstom revendique un taux d'intégration locale de 30%



Alstom Maroc revendique un taux d'intégration locale de l'ordre de 30% au Maroc. Le site exporte l'intégralité de sa production vers la France, l'Espagne, la Belgique, l'Italie et la Pologne. Le chiffre d'affaires et les volumes à l'export devront doubler d'ici 2023. Décryptage de l'un des acteurs majeurs de l'écosystème ferroviaire au Maroc

- L'Économiste: Comment évoluent les volumes à l'export et vers quels pays?

- Nouredine Rhalmi: Aujourd'hui, 100% de notre production est destinée à l'export et 100% vers les sites Alstom en Europe. Depuis le rachat des parts par Alstom en 2016, la volumétrie a augmenté de 60% en 3 ans. Les pays concernés par nos exportations sont la France, l'Espagne, la Pologne, la Belgique et l'Italie.

- A combien s'élève le taux d'intégration locale de Cabliance? Quel est le nombre des fournisseurs locaux de cet écosystème de câblage.

- Le taux d'intégration locale est actuellement de 30%. Il est composé principalement de fournisseurs de tôleries. Le nombre de fournisseurs locaux est composé de 8 industriels.

- Quel a été le bilan de formation et transfert de compétences pour la pérennisation de l'usine et son ancrage local au service d'Alstom International?

- Globalement, le bilan de la formation et celui du transfert de compétence sont très positifs. Le site de Fès a été récemment certifié ISO 9001 & ISO 14001. La campagne d'audit a eu lieu en novembre 2018. Le site



Nommé en septembre 2018, Nouredine Rhalmi, PDG d'Alstom Maroc, devra mener les opérations pour doubler les capacités de Cabliance, passant à 12.000 m² de superficie et plus d'un millier de postes d'emploi (Ph. L'Économiste)

- Comment évolue l'usine depuis l'acquisition de 100% des parts en 2016?

- Depuis 2016, le chiffre d'affaires et les exportations ont augmenté de plus de 50% à fin 2018. Ils devront doubler d'ici 2021. Les nouvelles capacités de l'usine vont certainement se traduire par des créations d'emplois.

- Compte tenu des nouveaux marchés (tram, LGV, trains...), à combien s'élèvent les effectifs actuels et les emplois à créer?

- La future usine d'Alstom Fès va nous permettre de doubler notre capacité de production actuelle. Nous devons

partir sur le site Alstom Cabliance.

- Quelles sont les principales opportunités à venir pour Alstom au Maroc et comment vous vous positionnez sur le marché?

- Plusieurs chantiers ont été annoncés. Il s'agit notamment de EMU, signalisation des voies, l'appel d'offres autour des lignes de tramway Casa 3 et 4 ou encore les prochaines phases de développement du réseau LGV. Alstom contribue déjà au développement d'importants projets de mobilité au Maroc. Le groupe

aspire à pérenniser ce partenariat dans le futur, grâce à la présence d'équipes locales hautement qualifiées et à sa gamme complète de solutions de transport éprouvées et compétitives.

- Vu le potentiel de l'écosystème ferroviaire, Alstom prévoit-il la création d'un site de production au Maroc, à l'instar de l'Algérie et l'Afrique du Sud?

- Notre stratégie repose sur la construction d'un environnement solide qui permettra de pérenniser la présence d'Alstom au Maroc, à travers le développement d'un panel solide de fournisseurs, de savoir-faire dans les sous-systèmes clés et des compétences ainsi que de l'expertise locale. Aujourd'hui, nous envisageons de pérenniser notre présence industrielle dans le pays à travers notre usine de câblage à Fès. □

Propos recueillis par Aziza El AFFAS

Un marché régional de 10 milliards d'euros/an

Le spécialiste des transports ferroviaires Alstom a présenté récemment son plan stratégique pour 2019-2023 ainsi que les réalisations et la vision d'Alstom Maroc qui tend à renforcer sa présence industrielle dans le Royaume. Le président Moyen-Orient et Afrique, Didier Pflieger, a exposé, au lendemain de l'assemblée générale du groupe, la nouvelle stratégie baptisée «Alstom in Motion». Une nouvelle identité visuelle qui vise à faire du groupe français un acteur innovant pour une mobilité durable et intelligente, notamment sur le marché Afrique et Moyen-Orient dont la taille est estimée à 10 milliards d'euros par an. Le groupe se fixe comme objectifs de continuer à croître en renforçant le nombre de ses sites de production, d'innover dans des solutions de mobilité plus vertes et plus intelligentes et de répondre efficacement à la contrainte de livraison grâce à la puissance digitale. □

a pu développer de nouveaux produits et projets avec un niveau de technologie élevé pour plusieurs plateformes, notamment le projet du métro de Dubaï ou encore le projet de tramway de dernière génération à Sydney.

passer de 400 emplois (effectifs actuels du site) à un millier d'emplois directs et indirects d'ici 2023. Avec les nouveaux marchés remportés par Alstom à travers le monde, les faisceaux et armoires électriques devront être fabriqués en