

Les Échos

quotidien

L'économie et plus encore

Directeur de la publication: Samir Chaouki

N°777 - JEUDI 13 DÉCEMBRE 2012 - 4 DH

www.lesechos.ma

France-Maroc, les ambitions en attendant les actes

page 6

TRANSPORT À VOUS LE TRAM !

● Ce nouveau mode de transport est désormais accessible à près de 250.000 casablancais chaque jour ● Le projet a été réalisé en un temps record avec une économie de 500 MDH ● Reportage à l'occasion de son lancement et zoom sur Alstom dont les ambitions marocaines ne cessent de prendre de l'ampleur

pages 4-5



L'ESSENTIEL

➤ L'ASMEX et les Douanes main dans la main
page 9

➤ Marsa Maroc se renforce dans l'activité conteneur
page 10

➤ CDG lance sa filiale sécurité
page 2

➤ Le Maroc présente son offre automobile à Madrid
page 8

➤ Nouvel accord entre l'Aquitaine et Souss-Massa-Drâa
page 12

➤ Les honoraires des notaires entre les mains de Boulif
page 11

➤ Boulif régionalise le climat des affaires
page 2

➤ Climat tendu chez les Conseillers
page 23

➤ L'enseignement supérieur cherche sa gouvernance
page 23

Les cahiers des Échos

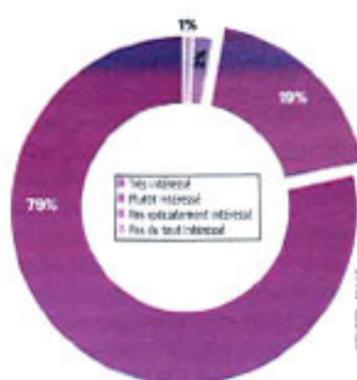
Analyse

Viandes rouges, la spéculation «abat» la filière pages 16-18

Le CDVM se penche sur les sukuk

Les sukuk, via la titrisation au Maroc, devraient permettre à l'économie nationale d'accéder à un marché international de près de 85 milliards de dollars. Une étude menée par le CDVM a eu pour objectif de sonder les investisseurs sur la question. Ces derniers s'accordent à l'unanimité sur le fait que l'émission de sukuk peut être un instrument d'investissement très attractif. **page 13**

Seriez-vous intéressé par les produits de la finance islamique, s'ils sont disponibles au Maroc ?



OCP et BCP conjuguent leurs stratégies Afrique

Les deux grands opérateurs explorent les pistes de partenariats que présente aujourd'hui la plateforme africaine. D'un côté, le groupe OCP lorgne la sécurisation de l'approvisionnement en engrais du continent africain. De l'autre, BCP

dont l'ambition africaine s'est matérialisée à travers le partenariat conclu avec l'Ivoirien AFG. La convergence des stratégies des deux groupes en Afrique de l'Ouest ouvre des perspectives de financement. **page 10**

Événement

4

TRANSPORT

À vous le tram !

● Depuis ce matin, les Casablancais peuvent emprunter ce nouveau moyen de transport qui a une capacité journalière de 250.000 voyageurs ● Un projet réalisé en un temps record avec une économie de 500 MDH ● La ponctualité et les éventuels accidents, principal préoccupation des exploitants

PAR OUMAR BALDÉ

«En 2008, lors de la signature de la convention sur le projet du tramway, j'ai eu le culot de prédire que le lancement du tramway serait le 12/12/2012». Et la prédiction est aujourd'hui avérée ! Le président du Conseil de la ville de Casablanca, Mohamed Sajid, auteur de cette confidence, était certainement l'un des hommes les plus heureux hier, mercredi 12 décembre 2012, jour de l'inauguration de ce nouveau bijou de la capitale économique. La cérémonie a été présidée par le roi Mohammed VI, aux côtés du Chef de gouvernement Abdelilah Benkirane et en présence de son homologue français, Jean-Marc Ayrault. Le tramway controversé de Casablanca, si critiqué et si attendu en même temps, est désormais une réalité. Sa réalisation, sur une distance de 31 km, s'est faite en un temps record.

À peine 26 mois se sont écoulés entre la date de signature de la convention de financement, le 27 octobre 2008, et la désormais mémorable date du 12/12/2012. Autre fait saillant, le coût du projet initialement prévu à 6,4 MMDH a été ramené à 5,9 MMDH, soit une économie de 500 MDH. Ces prouesses ne manquent bien évidemment pas de susciter une très grande fierté auprès de la direction de Casa Transports, où l'on se tourne déjà vers l'avenir. Les 3 autres lignes du tramway prévues par le schéma directeur du transport de la ville, le métro de Casablanca et le RER occupent déjà tous les esprits. Et les prétendants pour leur réalisation, notamment français, ne manquent pas (voir page suivante). Toutefois, pour le moment, on continue de célébrer la venue de ce nouveau bébé. Depuis ce matin, on s'attend à ce que près de 250.000 passagers par jour emprun-

tent ce moyen de transport, soit le quart des Casablancais transportés quotidiennement par les bus, qui ne peuvent satisfaire à la très forte demande en croissance continue. D'ailleurs, comme on le reconnaît au niveau du Conseil de la ville, le tramway non plus, «ne résoudra pas tous les problèmes de transport de la ville». D'une part, parce que cette première ligne ne dessert pas les zones les plus densément peuplées de la capitale économique comme Derb Omar-Route de Médiouna ou encore les quartiers de Oulfa. D'autre part, le «tram» vient augmenter l'encombrement et compliquer la circulation dans le centre-ville. D'ailleurs, durant les deux mois de marche à blanc, trois accidents ont été signalés. Une personne a d'ailleurs été amputée des deux jambes en tentant de traverser entre les deux rames du tramway au niveau de Hay Hassani. Pour prévenir les risques d'accidents, le centre de maintenance de Sidi Moumen, construit sur une superficie de 7 hectares (l'un des plus grands au monde), assure un contact permanent avec l'ensemble du réseau, via des caméras de surveillance. De même, des voies de dégagement sont prévues en cas d'accident, pour éviter l'immobilisation de toutes les rames. Quant aux équipes d'intervention, elles auront besoin de 30 à 40 minutes pour arriver sur les lieux de l'accident. Côté ponctualité aussi, la vitesse de croisière ne sera atteinte qu'après plusieurs mois de circulation. «Durant la période de marche à blanc, nous avons réalisé une fréquence de passage variant entre 10 et 13 minutes, ce qui est bien. À terme, la fréquence de passage sera de 4 à 5 mn», indique Nadia Bouhriz, DG adjointe de Casa Transports. D'ici là, le tramway pourra au moins se targuer d'un avantage : il est 15 fois moins polluant que les voitures !

Durant les deux mois de marche à blanc, trois accidents ont été signalés. Une personne a d'ailleurs été amputée des deux jambes en tentant de traverser entre les deux rames du tramway.



Sur une vitesse moyenne de 19 km/h, le tram est quotidiennement en service de 5h30 à 22h30.



Le cœur de la capitale économique change de visage avec ce nouvel élément du décor.



Il attire la curiosité des Casablancais qui s'attendent à ce qu'il change leur quotidien.

Point de vue

Pierre Mongin,

Président de la RATP.



La RATP aura essentiellement à gérer la multiplicité des fournisseurs qui sont intervenus dans l'assemblage du tramway. Ceux-ci ont d'ailleurs un grand rôle à jouer pour faciliter la tâche à l'exploitant. Pour ce qui est de la maintenance, elle est attribuée à Alstom en

tant que sous-traitant du groupement CDG-RATP, et ce sont des équipes d'Alstom placées sous le contrôle de la RATP qui vont assurer la maintenance avec une centaine de salariés qui seront recrutés à cet effet. L'objectif optimum en termes de qualité sera atteint en juillet

prochain, avec toutes les rames qui auront été livrées. Pour le moment, tout l'enjeu est de réussir une journée d'exploitation sans incidents. Je suis confiant quant à la réussite de la mise en service, mais beaucoup reste à faire durant les mois à venir.



Le centre de maintenance de Sidi Moumen est l'un des plus grands au monde construit par Alstom.



6 DH, le prix du ticket		82 marchés lancés	
170.000 m ³ de béton coulé, soit l'équivalent de 68 piscines olympiques standard remplies de béton.	125,7 Km de réseaux déviés, soit près de la distance entre les villes de Casablanca et de Kénitra.	688 commissions de circulation sont tenues pour l'organisation de la circulation.	91 entreprises impliquées directement dans le projet, dont 61 entreprises marocaines.
		60 minutes : temps de parcours estimé de terminus à terminus.	

Les ambitions marocaines d'Alstom

● Le groupe français est appelée à renforcer sa présence au Maroc dans les prochaines années ● Alstom se prépare déjà pour les futures lignes de tramway à Rabat, Casablanca, Fès, Meknès, Tanger et Marrakech, mais aussi pour le futur RER casablancais

PAR NADIA BENOUREF

Rien ne semble arrêter les ambitions d'Alstom au Maroc. Après le TGV, le tramway de Rabat et de Casablanca, d'autres projets sont en ligne de mire de ce leader du marché des tramways. Il s'agit des futures lignes de tramway à Rabat, à Casablanca, à Fès, à Meknès, à Tanger et à Marrakech, sans omettre les autres projets ferroviaires prévus dans les plans stratégiques de l'Office national des chemins de fer (ONCF), notamment le RER (Réseau express régional) à Casablanca. Pour dire que le Maroc est un terrain fertile pour le développement de cette entreprise française aux ramifications internationales. Alstom a déjà vendu plus de 1.600 rames de Citadis (tramways à plancher bas) à 40 villes au niveau mondial (Afrique, Asie, Europe et États-Unis). Aujourd'hui, un citadis sur quatre en circulation dans le monde a été construit par Alstom. Des points forts qui semblent conforter cet opérateur dans sa stratégie commerciale, notamment au Maroc où il est présent depuis plus de 40 ans. Cette présence est appelée à se renforcer dans le futur, comme en témoignent les prévisions en matière d'emplois à créer à fin 2015. À cette date, la société devrait compter 400 collaborateurs contre 180 en 2012. Précisons à ce titre, qu'Alstom a déjà signé en 2011, une convention de partenariat industriel pour le développement de la filière ferroviaire marocaine. C'est dans ce cadre qu'elle a ouvert des sites à Casablanca et à Rabat. Cet accord concerne également un partenariat avec les universités et la création d'un institut de formation aux métiers du ferroviaire. Au cours de la même année, elle a lancé en partenariat avec Nexans, une société baptisée Cabllance, qui n'est autre qu'une usine de fabrication de faisceaux, de câbles et d'armoires électriques à Fès, où elle a recruté 120 employés (350 personnes prévues à fin 2015). Ajoutons également que depuis 2011, Alstom n'a cessé de multiplier les projets au Maroc. Récemment, elle a signé avec l'ONCF un contrat important portant sur la réalisation de 20 locomotives Prima et leur maintenance pour le transport de passagers et de marchandises ainsi que 14 trains à très grande vitesse à deux niveaux, qui assureront la liaison Tanger-Casablanca. Ces trains devraient entrer en service en décembre 2015. Alstom a aussi obtenu plusieurs autres contrats de service comme la

Présence géographique d'Alstom au Maroc



maintenances du matériel roulant (tramways, locomotives) et la modernisation de l'infrastructure et des systèmes de signalisation pour les voies et dans les gares. Le dernier contrat de sous-traitance conclu en juillet 2012 avec la RATP.Dev, mandatée par la société Casa Tram, en est une forte illustration. Il s'agit du premier contrat de maintenance signé entre la RATP et Alstom hors de la France. Les opérations sont effectuées au centre d'exploitation et de maintenance (CEM) de Casablanca, un site de 13.800 m² qui peut accueillir jusqu'à 55 tramways simultanément. Le CEM, qui emploie 40 personnes avec la perspective de doubler ce nombre dans les cinq années à venir, est également en charge de la régulation du trafic et des flux de passagers en station, de la gestion des systèmes de signalisation, d'information en

temps réel et de la caténaire. Par ailleurs, le constructeur français est également partenaire au Maroc dans d'autres projets en cours. Il s'agit notamment du contrat pour une expertise réseau haute et moyenne tension à Jorf Lasfar (OCP) et du contrat pour la construction de la sous-station isolée dans l'air Charmaia pour desservir la région de Marrakech et renforcer la transmission

À fin 2015, Alstom devrait compter près de 400 collaborateurs contre seulement 180 actuellement.

d'énergie dans le sud (ONE). En somme, Alstom met le turbo au Maroc. Il surfe sur une vague de croissance en profitant des perspectives qu'offre le royaume et qui ne cessent d'attiser les convoitises des investisseurs étrangers dans un contexte de crise qui continue de peser de tout son poids sur les économies européennes.

Dixit



Nous ne prenons pas de risque commercial sur le projet du tramway. Nous sommes confrontés à un modèle différent. C'est Casa Tramway, l'autorité déléguée, qui aura à le gérer. D'ailleurs, la tarification est étudiée et fixée en reposant sur des hypothèses mises en place par celle-ci. Ce qui veut dire que l'exploitant, en l'occurrence le groupement «RATP, CDG et Transinvest», sera payé pour une prestation rendue. Pour ce qui est de l'intégration tarifaire, les négociations sont en cours pour converger vers un système tarifaire intégré pour un service de meilleure qualité à Casablanca. D'ailleurs à Rabat où l'exploitation a démarré timidement, le tramway est devenu un moyen de transport très prisé.

Saïd Laftit,
SG de la CDG.



Nous n'avons jamais fourni une ligne aussi longue que celle du tramway de Casablanca qui s'étend sur 31 km. Dans ce projet, nous sommes fiers de nous retrouver à côté de notre client de référence la RATP et ce, en tant que fournisseur d'équipements et en tant que prestataire de services pour la partie maintenance. C'est un grand plaisir pour nous aussi de mettre en service, au Maroc où on est présent depuis plus de 40 ans, un de nos produits phares, le Citadis, qui a d'ailleurs été livré en un temps record. Je tiens à préciser qu'Alstom a vendu 1.600 citadis qui ont transporté 5 milliards de passagers dans différents pays.

Patrick Kron,
PDG Alstom.

Alstom a vendu 1.600 citadis qui ont transporté 5 milliards de passagers dans plus de 40 villes dans le monde.