



MAROC

Étude réalisée dans le cadre de la mission économique conjointe
présidée par SAR la Princesse Astrid, Représentante de SM le Roi (25 > 30 novembre 2018)



PRÉFACE

La Belgique et le Maroc partagent une longue histoire commune, avec de puissants liens familiaux, sociaux et économiques. Le nombre impressionnant de participants inscrits à cette mission économique belge au Maroc en est une belle illustration.

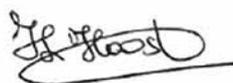
Même les hommes d'affaires qui n'ont aucune expérience du Maroc sont aujourd'hui attirés par ce marché. En effet, contrairement à de nombreux voisins de la région MENA ("Middle East and North Africa"), le pays du Roi Mohammed VI est un véritable pôle de stabilité politique et macroéconomique. Le pouvoir d'achat marocain augmente progressivement et le risque d'une inflation galopante ou d'une forte baisse du taux de change est faible.

En outre, le Maroc récolte aujourd'hui les fruits de ses ambitieux plans à long terme établis pour les secteurs agricole et in-

dustriel. De nouveaux secteurs (exportateurs) prometteurs attirent des sociétés du monde entier. En termes logistiques et financiers, le Maroc se positionne également avec un succès croissant en tant que plaque tournante entre l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient.

C'est dans ce contexte que l'Agence pour le Commerce extérieur, en coopération avec ses partenaires (SPF Affaires étrangères, l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers, Bruxelles Invest & Export by hub.brussels et Flanders Investment & Trade, organise cette mission économique conjointe au Maroc du 25 au 30 novembre 2018.

Au nom de l'Agence pour le Commerce extérieur et de ses partenaires, je vous souhaite plein succès au cours de cette mission.



Fabienne L'Hoost

Directeur général

EXECUTIVE SUMMARY

L'économie marocaine a connu une profonde transformation au cours des vingt dernières années grâce à la libéralisation du marché, à la restructuration du système financier, au renforcement de l'Etat de droit et à l'amélioration des services publics. De solides investissements et la mise en œuvre d'une politique anticyclique après la crise économique de 2008 ont permis au Maroc de devenir plus fort. Le FMI s'attend à une croissance stable d'environ 4% pour les années à venir.

Grâce à sa professionnalisation, l'importance de l'agriculture dans le PIB marocain est restée relativement stable au cours des dernières années (14% en 2017). La part du secteur secondaire a fluctué quant à elle autour de 30% depuis plusieurs décennies. Mais derrière ce statu quo apparent, un changement important s'est profilé. Bien que l'exploitation du phosphate reste toujours un des piliers de l'économie marocaine, l'industrie traditionnelle (comme celle du cuir et du textile) s'efface devant les secteurs de l'automobile, de l'aérospatial et autres. Enfin, le secteur des services, qui a connu un lent démarrage, affiche actuellement une croissance modérée.

La situation macroéconomique marocaine est actuellement très favorable. Le Maroc affiche en effet une croissance de l'inflation annuelle exceptionnellement stable, ce qui contraste avec la situation de la région MENA où au cours des 15 dernières années l'inflation dépassait les 5%. En raison d'une inflation inférieure aux prévisions et pour stimuler la croissance, le taux d'intérêt depuis mars 2016 a atteint le niveau historiquement bas de 2,25%. Le gouverneur de la Banque centrale a confirmé en mars 2018 que ce taux d'intérêt resterait inchangé pour l'avenir proche.

Tout comme l'inflation et les taux d'intérêt, le dirham marocain (MAD) est également stable. Celui-ci est lié à un panier de monnaies composé à 60% d'EUR et à 40% d'USD. Les institutions internationales telles que le FMI insistent pour que le Maroc abandonne ce lien et laisse sa monnaie fluctuer librement. Cela permettrait à la Banque centrale de poursuivre une politique plus adaptée au contexte économique du pays. On s'attend donc à ce qu'un assouplissement du taux de change survienne dans les années à venir.

Depuis les années '90, le Maroc s'est de plus en plus ouvert au commerce extérieur. Les droits d'importation pour les produits industriels comptent parmi les plus bas du monde. Les nombreux accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux témoignent également de cette ouverture. L'Accord d'association entre le Maroc et l'Union européenne définit les relations commerciales entre les deux partenaires depuis 2000. Ces dernières années, d'autres traités ont également vu le jour dans la région: celui de la Zone de libre-échange continentale africaine est le plus récent et semble le plus prometteur.

Le Maroc souffre traditionnellement d'un déficit de sa balance commerciale. Le montant de ce déficit dépend principalement des prix mondiaux de l'énergie (importation) et du phosphate (exportation) ainsi que du rendement des récoltes agricoles. La balance des services est quant à elle positive, principalement grâce à la robustesse du secteur touristique. Les véhicules, les produits agricoles, les produits alimentaires et les phosphates sont les produits les plus exportés, tandis que les biens d'équipement et les biens de consommation sont les plus importés. Tant à l'importation qu'à l'exportation, l'UE s'impose comme le principal

partenaire commercial et la Belgique joue un rôle de premier plan.

Le royaume chérifien se positionne comme une destination attractive pour les capitaux étrangers depuis la publication en 1995 de la Charte des Investissements. Grâce à cette Charte, des zones industrielles modernes se sont développées, des avantages fiscaux et des subventions ont été accordés de même que des financements à bas coût. Divers plans d'investissement, chartes et lois concernant les partenariats public-privé (PPP) ont vu le jour au cours des dernières années. Les incitants financiers, la stabilité politico-économique du pays et la possibilité d'utiliser le Maroc comme tremplin pour une nouvelle expansion en Afrique ou au Moyen-Orient, sont autant de raisons qui attirent les investisseurs au Maroc. Le Maroc est devenu l'une des principales destinations des investissements directs étrangers en Afrique. En même temps, le royaume chérifien investit de plus en plus, principalement sur le continent africain.

Selon divers indicateurs, tels que le « Rapport annuel sur la compétitivité mondiale » du Forum économique mondial 2017-2018 et l'« Indice de la facilité de faire des affaires » publié par la Banque mondiale, le Maroc est devenu ces dernières années un partenaire plus facile et plus stable pour faire des affaires. Cependant, la capacité d'innovation et le niveau d'éducation restent des obstacles. Selon Credendo, l'assureur public belge, les risques liés aux activités commerciales avec le pays et aux investissements sur le territoire marocain sont également assez limités.



SOMMAIRE

PRÉFACE	3
EXECUTIVE SUMMARY	4
<hr/>	
1. INTRODUCTION	6
Interview avec l’Ambassadeur du Maroc en Belgique	10
<hr/>	
2. DONNÉES ÉCONOMIQUES	14
2.1 Indicateurs clés	16
2.1.1 PIB	16
2.1.2 Inflation	22
2.1.3 Taux d’intérêt	23
2.1.4 Taux de change	25
2.2 Commerce extérieur	26
2.2.1 Balance commerciale	30
2.2.2 Exportations	32
2.2.3 Importations	35
2.3 Investissements directs étrangers	38
2.4 Evaluation du risque	44
2.4.1 Evaluation du risque selon le Groupe Credendo	44
2.4.2 Autres indicateurs de risque	46
<hr/>	
3. ANALYSE SECTORIELLE	48
3.1 Le secteur de la logistique au Maroc	50
3.1.1 Zones logistiques multi-flux	51
3.1.2 Opérations logistiques et formations	53
3.1.3 Initiatives logistiques	54
3.2 Le secteur des transports au Maroc	45
3.2.1 Transport routier	58
3.2.2 Réseau ferroviaire	59
3.2.3 Ports	62
3.2.4 Aéroports	65
3.3 Le secteur des infrastructures au Maroc	68
3.3.1 Infrastructure routière	69
3.3.2 Réseau ferroviaire	70
3.3.3 Ports	71
3.3.4 Aéroports	74
3.4 Le secteur de l’énergie au Maroc	76
3.4.1 Energie éolienne	78
3.4.2 Energie solaire	79
3.4.3 Gaz	79
<hr/>	
4. RÉUSSITES RÉCENTES	82
<hr/>	
5. SOURCES	87



1

INTRODUCTION





INTERVIEW AVEC L'AMBASSADEUR DU MAROC EN BELGIQUE: SON EXCELLENCE MONSIEUR MOHAMMED AMEUR

(19/10/2018)

Comment qualifieriez-vous le climat économique actuel du Maroc?

Dans un contexte de ralentissement économique mondial et régional, le Royaume du Maroc bénéficie d'une situation économique saine plus avantageuse que la plupart des autres pays de la Région grâce à un climat économique favorable basé sur un cadre macroéconomique sain et des fondamentaux économiques solides, notamment : un taux d'inflation maîtrisé, une croissance du PIB satisfaisante, un endettement soutenable, un déficit budgétaire stabilisé, et des exportations en moyenne en hausse.

J'aimerais ajouter que le Maroc a confirmé sa place de leader en Afrique du Nord, et s'est hissé à la 69^{ème} position du classement de la Banque mondiale « Doing Business 2018 », qui répertorie les pays offrant aux entreprises le plus de facilité à s'installer pour faire des affaires.

Erigé en un véritable hub africain avec des IDE de USD 2,7 milliards en 2017, le Royaume est devenu la 1^{ère} destination des capital-investissements en Afrique du Nord, 1^{er} investisseur en Afrique de l'Ouest, et second au niveau du continent africain, avec plus de la moitié des USD 1,7 milliards drainés dans la région ces cinq dernières années.

Selon vous, quels sont les plus importants progrès enregistrés par le Maroc au cours de la dernière décennie ?

Plusieurs grands projets structurants ont été lancés, notamment le cas du complexe portuaire Port Tanger Med I et II, dont les performances ont hissé le Maroc à la 16^{ème} place du classement mondial de connectivité maritime établi par la Cnuccd. La réussite de ce complexe industrialo-portuaire intégré est le fruit de la vision stratégique de Sa Majesté le Roi

Mohammed VI, pour faire de Tanger Med un hub portuaire, logistique, industriel et commercial de dimension internationale.

Aussi, j'aimerais souligner que le TGV Casablanca-Rabat-Tanger baptisé « Al Borak » par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, sera à sa mise en service le 1^{er} TGV de tout le continent africain répondant aux standards européens.

Un autre secteur phare auquel le Royaume du Maroc accorde une importance particulière est le secteur des énergies renouvelables. Avec des ressources solaires abondantes et une position stratégique au cœur d'un carrefour énergétique, le Maroc offre en effet plusieurs opportunités d'investissements dans le secteur de l'énergie solaire, thermique et photovoltaïque.

La COP 22, qui s'est tenue en novembre 2016 au Maroc, a été l'occasion pour les pays parties à la Convention de voir de près les investissements du Royaume dans le secteur des énergies renouvelables. En effet, ces énergies représentent près de 34% du réseau électrique national, et devrait évoluer pour atteindre 43% en 2020, puis 47% en 2025 avant d'atteindre 52% en 2030, grâce notamment à la centrale solaire Noor, pilier de la stratégie énergétique marocaine, visant au développement d'une capacité minimale de 2000 MW d'ici 2020 à travers des projets solaires d'envergure répartis par-delà le Royaume, et qui ambitionne de devenir le plus grand parc thermosolaire du monde.

Et le plus récent des projets colossaux lancés par SA Majesté, est l'édification d'une "ville industrielle". La Cité Mohammed VI Tanger Tech sera construite dans la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. Des groupes comme Renault ou Boeing y sont installés. Sans oublier le projet du Gazoduc géant reliant le

Maroc et le Nigéria, qui aspire une révolution économique et énergétique en Afrique de l'Ouest à travers le soutien à la création de pôles industriels susceptibles d'attirer les investissements étrangers.

Sur le plan financier, la création de Casablanca Financial City (CFC) classée aujourd'hui à la 33^{ème} place au niveau mondial (Classement GFCI), constitue la 1^{ère} place financière africaine, devançant depuis 2016 Johannesburg au classement Global Financial Centre Index (GFCI), en s'imposant dans le paysage financier continental et mondial.

Pouvez-vous nous décrire les plus importants défis à relever par le Maroc au cours des prochaines années?

A l'occasion du 19^e anniversaire de son intronisation, le Roi Mohammed VI a présenté une vision claire de la voie dans laquelle Il veut engager le Maroc afin de surmonter les dysfonctionnements dans les domaines social et économique. Plusieurs défis sont toujours à relever comme l'éducation, la santé et la formation professionnelle.

La formation professionnelle constitue un secteur essentiel, et se dote aujourd'hui d'une nouvelle stratégie quinquennale, composée de cinq grands « axes » concernant tout d'abord, l'inclusion « sociale et territoriale » de 10 millions de citoyens aux formations. Puis l'augmentation drastique de la formation continue au sein des salariés, ainsi que l'amélioration de la qualité de la formation professionnelle. Enfin, la revalorisation de l'image des parcours professionnalisant et la gestion efficace de la stratégie sont les deux derniers axes.

Je tiens à préciser que le budget du programme s'élève à 65 milliards de dirhams, financés par l'Etat, des fonds spécifiques (notamment dédiés aux tra-



vailleurs), des entreprises partenaires et des subventions internationales.

D'un autre côté, le secteur de l'éducation bénéficie de la priorité dans la politique de l'Etat et de l'intérêt du secteur privé. Depuis des décennies, le Maroc tente de réformer son secteur éducatif. En 2013, le Maroc a créé le Conseil supérieur de l'éducation, de la formation et de la recherche scientifique (CSE-FRS). Après deux ans de travail, le conseil élabore une vision prospective sur la période 2015-2050, censée transformer l'école marocaine.

Le 4 janvier 2018, Le Conseil de Gouvernement marocain a adopté la première loi-cadre de son histoire qui régleme spécifiquement le secteur de l'enseignement marocain.

Enfin, refondre en profondeur le système national de santé est l'un des défis auquel le Maroc est confronté. Malgré les réalisations, certaines contraintes freinent toujours le développement de ce secteur vital.

C'est pour cette raison que le Maroc a mis sur pied le «Plan Santé 2025», qui est une démarche participative se basant sur trois niveaux de référence : les Hautes Orientations Royales, les tendances sanitaires mondiales actuelles et les engagements «santé» dans le Programme gouvernemental 2016-2021.

Le Plan « Santé 2025 » se base sur trois piliers déclinés en 25 axes intégrés, articulés autour de 125 actions. Le premier pilier correspond à l'organisation et au développement de l'offre de soins en vue d'améliorer l'accès aux services de santé. Ensuite, le second pilier insiste sur le renforcement des programmes nationaux de santé et de lutte contre les maladies. Enfin, le troisième pilier s'inscrit dans l'amélioration de la gouvernance et l'optimisation de l'allocation et l'utilisation des ressources.

Quels sont les principales raisons pour lesquelles les entreprises belges devraient envisager d'investir au Maroc?

Je tiens à affirmer que le Royaume du Maroc a su consolider son attractivité économique au niveau régional et international grâce à des atouts indéniables.

Tout d'abord, un positionnement géostratégique idéal puisque, situé à l'extrême nord-ouest de l'Afrique, le Royaume dispose d'un accès privilégié à l'Europe, l'Amérique et l'Afrique, procurant ainsi au Maroc un statut de centre potentiel de production et de commerce dans la région.

Ensuite, j'aimerais ajouter que le Royaume du Maroc bénéficie d'une stabilité politique favorable avec un dynamisme au niveau des réformes institutionnelles et sociales et un environnement des affaires favorable.

De plus, le Royaume dispose d'infrastructures répondant aux normes et aux standards internationaux. Ainsi, le Royaume est doté d'un grand réseau autoroutier, une large connectivité aérienne avec plus que 15 aéroports internationaux, du port Tanger-Méditerranée, et des infrastructures de télécommunications aux normes internationales.

En outre, le Royaume du Maroc possède des stratégies sectorielles ambitieuses à même d'assurer une croissance économique forte, durable et créatrice de richesses, mises en place par les pouvoirs publics.

Par ailleurs, les différents accords de libre-échange bilatéraux et multilatéraux signés par le Maroc, permettent l'accès aux entreprises belges à un marché potentiel de plus d'un milliard de consommateurs dans plus de 55 pays. Quant à la compétitivité des coûts, le Maroc se positionne, aujourd'hui, comme une destination best cost, avec un capital humain qualifié et performant.

Et enfin, le développement d'une nouvelle politique africaine, menée sous la conduite éclairée de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Dans ce cadre, le Maroc accorde un intérêt crucial à la consolidation de ses liens avec les Etats africains, et représente aujourd'hui un modèle et un symbole de la coopération Sud-Sud multidimensionnelle exemplaire, et une expertise reconnue en matière de services financiers, d'assurances, de télécommunications, d'infrastructures, des mines, de pharmacie, d'engrais... ce qui lui a permis d'exporter son expertise et son savoir faire à travers le continent, et de jouer, ainsi le rôle de relais entre l'Europe et l'Afrique pour favoriser une coopération triangulaire fructueuse dans plusieurs domaines.

Pensez-vous que l'accord d'association avec l'UE

reste important pour la relation entre le Maroc et la Belgique, économiquement et à d'autres égards ?

Le Maroc dispose depuis 2008 du « Statut de pays avancé » et entretient le partenariat le plus approfondi existant entre l'Union Européenne et un État tiers. De plus, j'aimerais ajouter que le Maroc est un partenaire historique et stratégique de l'UE, eu égard à sa contribution significative au maintien de la paix et au développement de la région, mais aussi au niveau économique et commercial. Dans ce cadre, le partenariat Maroc/UE est renforcé par de nombreux accords politiques et économiques créant un climat favorable à leurs relations économiques, commerciales et en matière d'investissement, et par conséquent un tel accord ne pourra être que bénéfique pour la Belgique sur le plan économique.

Quels sont les principaux secteurs économiques porteurs au Maroc selon vous ?

Le Maroc s'est engagé de longue date dans la modernisation de son économie. Afin de remédier à ses faiblesses, notamment dans le secteur industriel, il a opté pour l'adoption du : « Pacte National pour l'Emergence Industrielle », signé en 2009, et qui scelle les engagements de l'Etat et du secteur privé dans la politique de soutien au secteur industriel, à travers le développement de métiers porteurs, dits « Métiers Mondiaux du Maroc » tels que les secteurs de l'automobile, de l'aéronautique, des énergies et de l'Offshoring.

Avez-vous un message ou un conseil pour les participants ?

Les relations entre le Maroc et la Belgique connaissent une véritable mutation et se

construisent grâce à une ambition partagée de développer leurs échanges économiques. Il existe des potentialités énormes entre le Maroc et la Belgique qu'il faudrait exploiter afin de hisser les relations économiques bilatérales à la hauteur de l'excellente coopération qui existe entre les deux pays sur les plans politique et sécuritaire, et donner ainsi un nouvel élan à la coopération économique bilatérale.

Cette Mission économique présidée par Son Altesse Royale la Princesse Astrid participe de cette volonté réciproque de hisser les relations économiques à un nouveau palier, et sera une occasion importante de lancer un appel aux investisseurs belges à découvrir, à explorer et saisir les opportunités d'investissement offertes par le Royaume du Maroc.

Le Maroc d'aujourd'hui est un havre de paix et de stabilité dans un environnement régional secoué par de grands bouleversements.

Le Maroc, du point de vue des observateurs et des institutions spécialisées, est le pays qui offre le plus d'opportunités et de facilités pour le développement des affaires.

La présence marocaine en Afrique ouvre de nouvelles perspectives pour la construction d'un partenariat tripartite.

Enfin, je profite de cette occasion pour inviter les acteurs économiques, publics et privés des deux pays à une forte implication dans la relance des relations économiques et commerciales bilatérales, et prévoir un accord-cadre élargi entre les institutions en charge de la promotion des exportations des deux pays afin de renforcer les synergies entre ses institutions et faciliter, entre autres, l'échange d'informations et la mise en relation entre les entreprises des deux pays.

2

DONNÉES ÉCONOMIQUES





2.1 INDICATEURS CLÉS

2.1.1 PIB

Le Produit intérieur brut (PIB) d'un pays est déterminé par la production de richesse émanant de ses acteurs économiques (ménages, entreprises et administrations publiques). Il est souvent considéré comme l'indicateur le plus important pour diagnostiquer la santé économique.

PIB NOMINAL

Selon les estimations du Fonds monétaire international (FMI), le PIB nominal du Maroc (à prix courants) atteignait 109,8 milliards d'USD en 2017. Avec ce résultat, le Maroc occupe la 61^{ème} place mondiale en termes d'importance économique, entre le Koweït et l'Ukraine.

Le PIB par habitant atteignait 3.151 USD en 2017. Ajusté en parité de pouvoir d'achat, ce PIB atteignait 8.566 USD par habitant en 2017.

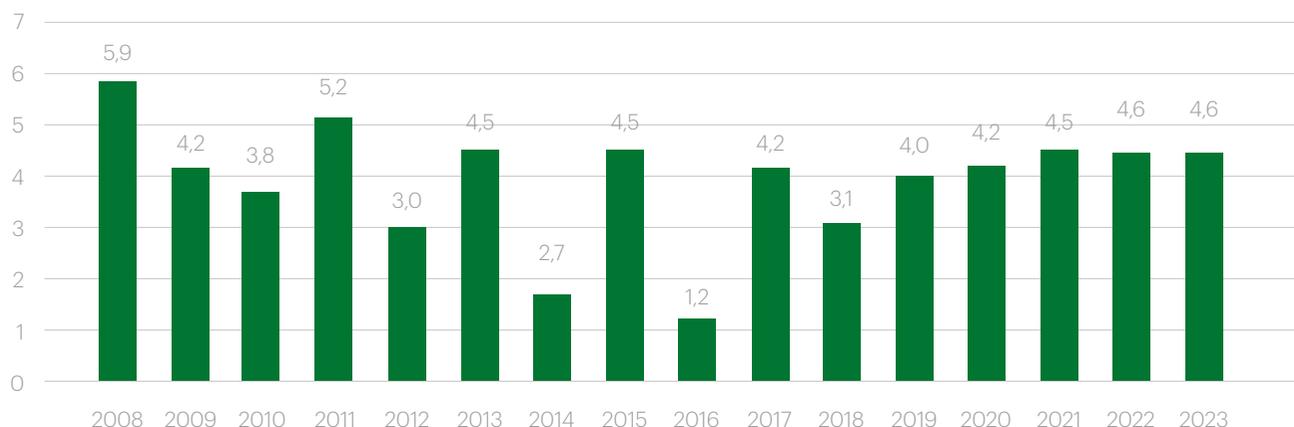
CROISSANCE

Après la proclamation d'indépendance en 1956, le Maroc s'appuya sur divers plans de développement pour déployer avec ambition un secteur agricole et une industrie de transformation performants. En outre, une grande attention a été portée à l'extraction du phosphate, une matière première dont le Maroc dispose des plus grandes réserves au monde. En même temps, le royaume chérifien se cachait derrière des droits de douane élevés et d'autres mesures pour protéger sa propre industrie. En 1973, la « Marocanisation » est entrée en vigueur, imposant des restrictions aux actionnaires ou investisseurs étrangers dans de nombreux secteurs.

Lorsqu'en raison de la crise pétrolière et de la chute des prix du phosphate, les conditions macroéconomiques se sont détériorées à la fin des années '70, le Maroc s'est endetté. Pour prévenir les troubles sociaux, le pays devait poursuivre sa

CROISSANCE DU PIB MAROCAIN, 2008-2023 (EN %)

SOURCE: FONDS MONÉTAIRE INTERNATIONAL (FMI). NB : À PARTIR DE 2017, ESTIMATIONS.



” Sa Majesté le Roi Mohammed VI, qui a accédé au trône en 1999, a assuré la libéralisation du marché en privatisant un certain nombre d’entreprises publiques, en restructurant le système financier, en renforçant l’Etat de droit et en améliorant les services publics.

politique d’investissements massifs et les programmes sociaux mis en place dans les années ’60, tels que les bourses d’étude et les salaires minimums garantis. La politique d’expansion a entraîné des déséquilibres fiscaux et budgétaires, et les réserves de change ont fondu comme neige au soleil. Conséquence de cette situation, diverses restrictions à l’importation ont été imposées.

Pour échapper à la spirale négative, le Maroc a sollicité le soutien du FMI et de la Banque mondiale. Sous la pression de ces institutions, le pays a mis en œuvre, à partir de 1983, des programmes de restructuration libéralisant le marché, réduisant les droits à l’importation et stimulant les exportations. Dans les années ’90, le Roi Hassan II a notamment introduit un nouveau cadre juridique, un nouveau système fiscal et un programme de privatisation pour moderniser son pays. Entre 1980 et 2000, l’économie marocaine a connu une croissance moyenne d’environ 2% par an. Avec ces résultats, le Maroc reste en ligne avec les pays occidentaux, mais fait beaucoup moins bien que les autres économies émergentes.

Ce n’est qu’au début de ce millénaire que la croissance marocaine s’est accélérée. Le Roi Mohammed VI, qui a accédé au trône en 1999, a assuré la libéralisation du marché en privatisant

un certain nombre d’entreprises publiques, en restructurant le système financier, en renforçant l’Etat de droit et en améliorant les services publics. S’appuyant sur ces réformes, le Maroc a bénéficié de manière optimale de la croissance mondiale entre 2000 et 2008. Il a enregistré une croissance annuelle de son PIB entre 3,1% et 7,6%.

De plus, le Maroc a rapidement surmonté la crise économique de 2008. D’une part parce que l’économie marocaine n’était pas trop dépendante des marchés internationaux, et d’autre part parce que le gouvernement a poursuivi une politique anti-cyclique et a aidé les secteurs qui avaient le plus souffert de la crise. Entre 2005 et 2015, le Maroc a pratiquement doublé son PIB par habitant.

Depuis les réformes des années ’90, la croissance du PIB marocain s’est plus appuyée sur une augmentation des investissements en capital que sur l’augmentation de la productivité ou de l’emploi. Dans les années ’90, ces investissements représentaient environ 25% du PIB, voire même 31% du PIB entre les années 2000 et 2010. Selon une publication de la Banque mondiale, des chiffres d’investissement similaires étaient suffisants pour que des pays comme Singapour, la Corée du Sud et plus récemment certains pays d’Europe de l’Est, rattrapent les pays occidentaux.

Au Maroc, les standards du niveau de vie de l'Europe occidentale n'ont pas été atteints, mais cette croissance a permis de voir émerger dans le pays une classe moyenne élargie (25% en 2016 contre 16% en 2011), de baisser fortement le nombre de personnes vivant en dessous du seuil national de pauvreté (4,8% en 2014 contre 15,3% en 2001), de permettre l'accès aux services de base tels que l'eau potable (94,5% de la population en 2014 contre 61% en 2004) ou de voir fortement progresser le nombre d'utilisateurs de téléphones mobiles (122% en 2013 contre 73% en 2008).

La poursuite des investissements et la politique anticyclique ont eu pour conséquence directe la hausse de la dette publique. Celle-ci est passée de 18% du PIB en 2008 à 64% du PIB en 2014. Depuis 2013, le Maroc a réussi à inverser la tendance. Les subventions, entre autres sur le pétrole, l'électricité et les produits alimentaires (principalement le blé) sont systématiquement supprimées. Depuis 2012, le déficit budgétaire a diminué de plus de 3 points de pourcentage pour atteindre 3,5% du PIB en 2017. Fin 2017, la dette publique atteignait 64,4% du PIB.

L'économie marocaine a progressé de 4,2% en 2017 selon les dernières estimations du FMI et de 4,0% selon le service statistique marocain (le Haut-Commissariat au Plan - HCP). Cette croissance résulte de l'excellente performance du secteur agricole (+ 16,1% selon le FMI, + 15,1% selon HCP). Grâce à de très favorables conditions météorologiques, ce fut l'une des meilleures productions céréalières enregistrées depuis de nombreuses années, bien meilleure que celle de 2016 qui avait souffert de la sécheresse. Les secteurs non agricoles ont quant à eux progressé de 3,1%, principalement grâce au secteur des services et à l'augmentation du volume des exportations de phosphate.

Pour les prochaines années, le FMI prévoit une croissance stable de l'ordre de 4%, même si le Maroc reste tributaire de facteurs externes tels que les tensions géopolitiques dans les pays voisins ou en Europe, le prix des produits énergétiques et les récoltes agricoles. Le HCP s'attend à une croissance plus faible (2,8%) en 2018, en raison notamment de la croissance limitée enregistrée par le secteur agricole (+1,3%).

En juillet 2017, un nouveau gouvernement a pris place sous la direction de Saad-Eddine El Otmani. Son parti, le « Parti de la justice et du développement - PJD », a formé une coalition avec 5 autres partis. Cette coalition est fermement attachée à un programme économique libéral. Les politiques suivies sont axées sur la consolidation budgétaire, les réformes fiscales, la décentralisation fiscale, l'efficacité croissante des services publics, la lutte contre la corruption et l'amélioration du climat des affaires.

Le Roi Mohammed VI et le gouvernement marocain ont expliqué à plusieurs reprises en 2017 que le Maroc avait besoin d'améliorations structurelles pour s'assurer une croissance plus forte dans les années à venir. La main-d'œuvre doit être orientée, entre autres, vers des secteurs plus productifs car 40% de la main-d'œuvre travaille encore aujourd'hui dans le secteur agricole. Le chômage devrait (quand les statistiques seront confirmées) également tomber à 8,5%. Le gouvernement accorde également une grande attention aux soins de santé et à l'éducation. Ces deux secteurs bénéficient de ressources financières et du personnel supplémentaires: 4.000 nouveaux emplois dans le secteur de la santé et 20.000 dans celui de l'éducation ont ainsi été créés.

RÉPARTITION PAR SECTEUR

Le **secteur primaire** (catégories A et B dans le tableau) regroupe toutes les activités d'exploitation des ressources naturelles telles que l'agriculture, la sylviculture, la pêche et la chasse. Ce secteur a généré 14% de la valeur ajoutée du Maroc en 2017. La plus grande partie provenait de l'agriculture. Ce

secteur a progressé de 15,1%, notamment grâce aux excellentes conditions climatiques. Le secteur primaire devrait connaître une progression de 3,1% en 2018 grâce à une augmentation des activités dans le secteur de la pêche avant une légère baisse en 2019.

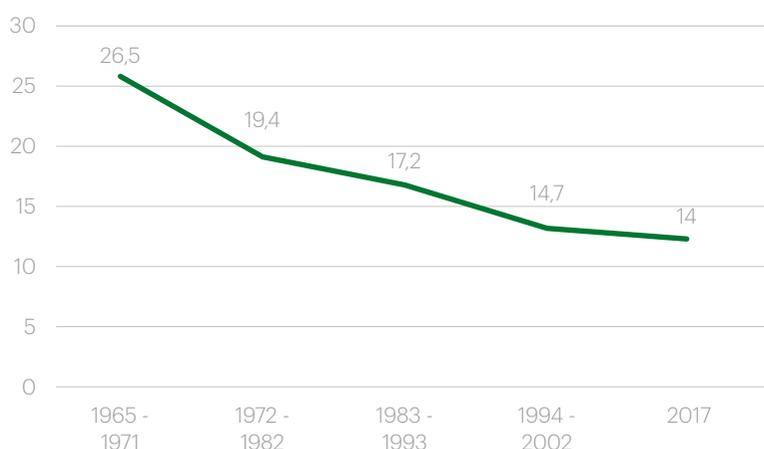
REPARTITION DE LA VALEUR AJOUTEE AU PIB PAR SECTEUR EN 2017 (EN %)

SOURCE : HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN - COMPTES NATIONAUX PROVISOIRES 2017

Catégorie	Activité	%
A	Agriculture, élevage, chasse et sylviculture	12,8
B	Pêche	1,2
	Total Secteur Primaire	14,0
C	Industries extractives	2,6
D	Industries manufacturières	17,7
E	Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	2,9
F	Construction	6,3
	Total Secteur Secondaire	29,5
G	Commerce	9,0
H	Hôtels et restaurants	2,8
I	Services de transport, de stockage et de communication	6,6
J	Activités financières	5,1
K	Immobilier, location et services aux entreprises	12,3
L	Administration publique, défense et sécurité sociale	10,4
MNO	Enseignement, soins de santé, services collectifs, sociaux et personnels et domestiques	8,8
OP	Autres services non financiers	1,5
	Total Secteur Tertiaire	56,5
	TOTAL	100,0

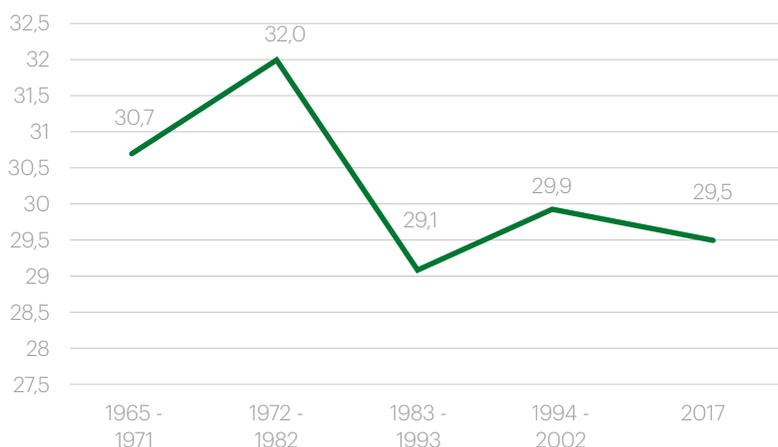
PART DU SECTEUR PRIMAIRE, 1965 – 2017 (EN % DU PIB)

SOURCE: HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN



PART DU SECTEUR SECONDAIRE, 1965 – 2017 (EN % DU PIB)

SOURCE: HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN



L'importance de l'agriculture dans le PIB du Maroc est restée assez stable ces dernières années. Cela s'explique par la forte professionnalisation du secteur. Selon la Banque africaine de développement, les terres agricoles et les semences certifiées sont beaucoup plus adaptées qu'il y a dix ans. Durant la dernière décennie, la superficie irriguée a également augmenté de plus de 25% tandis que la production de fruits et légumes progressait de 70%. Par conséquent, les exportations de produits agricoles marocains ont également augmenté. Cette évolution s'explique en grande partie par l'adoption en 2008 du Plan Maroc Vert et par les investissements qui l'ont accompagné.

Le **secteur secondaire** (C-F dans le tableau) comprend toutes les activités visant à transformer une matière première naturelle en un produit fini. Ce secteur, avec une part de 29,5% du PIB, représente plus du double du secteur primaire. L'industrie de la construction reste l'un des moteurs de l'économie marocaine. L'extraction des minéraux, principalement des phosphates, est assez stable (2,6% en 2015, 2,3% en 2016 et 2,6% en 2017). Le Maroc est le second producteur mondial de phosphate après la Chine et détient 75% des réserves mondiales. Le Maroc est également le plus important producteur d'argent en Afrique.

En ce qui concerne le secteur industriel (D dans le tableau), l'industrie des produits alimentaires et du tabac, avec une part de 6,7%, est le sous-secteur le plus important. Viennent ensuite l'industrie mécanique, métallurgique et électrique (4,1%). Le secteur du textile et du cuir, traditionnellement l'un des fiefs de l'industrie marocaine, représente encore 1,9% de la valeur ajoutée du PIB et est le plus grand employeur industriel du pays avec plus de 160.000 personnes occupées. Environ 1,1 milliard d'articles de vêtements et d'articles en cuir sont fabriqués chaque année au Maroc.

Renforcée par une demande soutenue, tant interne qu'externe, la croissance du secteur secondaire devrait s'établir à 3,1% d'ici fin 2018.

Tout comme l'adoption du Plan Maroc Vert pour le secteur primaire, le secteur secondaire a bénéficié du plan « Emergence Maroc 2020 » lancé en 2005 et du « Pacte National pour l'Emergence 2009-2015 ». Ces deux plans visaient à trouver des alternatives aux secteurs industriels qui constituaient le noyau de la production marocaine jusqu'à la fin des années '90. En effet, les industries du textile et du cuir perdaient des plumes, non seulement en matière de vente, mais également d'emplois.

Le Maroc a donc décidé d'investir massivement dans des secteurs tels que l'automobile, l'aérospatial, l'agroalimentaire, la pharmacie et l'électronique. Cette politique était fondée sur une panoplie d'avantages fiscaux, de subventions et de zones industrielles. L'industrie automobile est devenue le secteur d'exportation marocain le plus important depuis 2014.

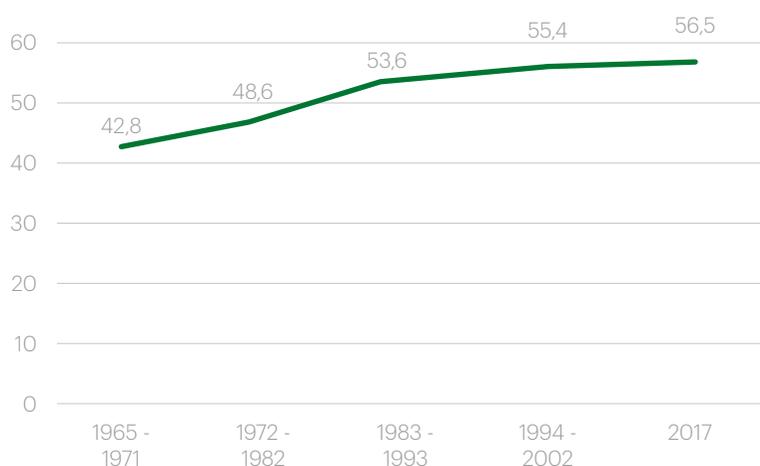
Cette méthode de travail a été répétée en 2014 avec la mise en œuvre du « Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020 – PAI » visant à ce que la part du secteur industriel atteigne 23% en 2020 contre 17,7% aujourd'hui. Le secteur industriel devrait également recruter un demi-million de personnes d'ici 2020.

Le PAI est fortement axé sur des synergies entre PME et grandes entreprises et sur la formation des salariés. En outre, l'accent est mis sur l'intégration de l'économie informelle. De plus, les subventions et les incitants sont de nouveau mis sur table pour attirer les entreprises.

Le **secteur tertiaire**, celui des services, représente 56,5% du PIB marocain. La catégorie des ac-

PART DU SECTEUR TERTIAIRE, 1965 – 2017 (EN % DU PIB)

SOURCE: HAUT-COMMISSARIAT AU PLAN



tivités immobilières, de la location et des services aux entreprises a particulièrement bien progressé, avec une part de 12,3%. L'attention croissante portée à la sécurité sociale et à l'efficacité des services publics a pour conséquence que ces derniers représentent environ 1/5^{ème} de la valeur ajoutée du PIB. Le secteur des services devrait encore progresser en 2018, principalement grâce à l'essor du tourisme.

Traditionnellement, le secteur des services ne se développe que lorsque l'industrie sous-traite certaines tâches telles que la comptabilité, la maintenance ou encore le marketing à des tiers. Le Maroc a toutefois dû développer ce secteur sans pouvoir s'appuyer sur une industrie forte, ce qui a évidemment constitué un frein. Les services aux personnes ont également connu des difficultés dans leur progression en raison du pouvoir d'achat relativement limité de la population. La Banque mondiale stipule que 40% du budget des

ménages marocains aujourd'hui sont consacrés aux achats alimentaires.

Pourtant, le secteur marocain des services dispose de certains atouts clairs comme les services « offshore », avec notamment les centres d'appels (« call centers ») et l'externalisation de certains services (« outsourcing ») qui attirent de plus en plus les entreprises étrangères. Le secteur financier et les assurances offrent également beaucoup de potentiel. Le royaume retire aussi d'importants revenus du tourisme. Il faut en outre souligner que le Maroc met également l'accent sur le secteur de la logistique. Pour plus d'informations sur le secteur de la logistique au Maroc, veuillez consulter l'analyse sectorielle présentée plus loin dans cette étude.

2.1.2 INFLATION

L'inflation désigne une hausse généralisée des prix des biens et services sur une période donnée. On parle également de hausse du coût de la vie ou de baisse du pouvoir d'achat.

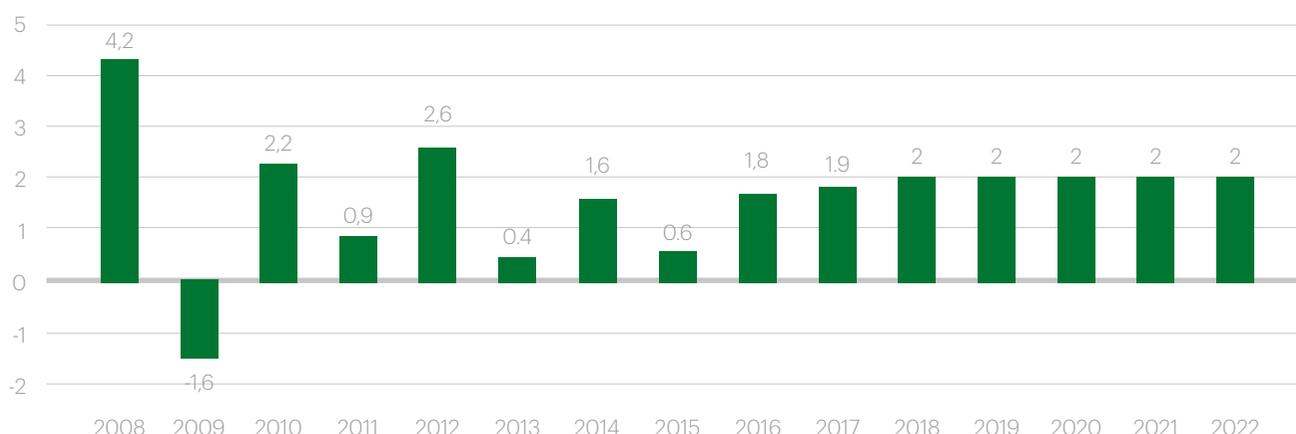
L'indice des prix à la consommation est, tout comme en Belgique, la mesure la plus communément utilisée. Il reflète l'évolution des prix d'un ensemble standard de marchandises et services que les ménages achètent pour leur consommation. Pour déterminer l'inflation, on mesure l'évolution de l'indice sur une période donnée.

Depuis 2006, la Banque centrale du Maroc (Bank Al-Maghrib, BAM) est seule en charge de la gestion de l'inflation, responsabilité auparavant partagée avec le Ministère de l'Economie et des Finances.

Le Maroc affiche un taux d'inflation annuel exceptionnellement stable. Au cours des vingt dernières

INFLATION, 2008 - 2023 (EN %)

SOURCE: FONDS MONÉTAIRE INTERNATIONAL (FMI). NB: ESTIMATIONS À PARTIR DE 2017



années, elle n'a dépassé les 3% qu'à deux reprises (3,3% en 2006 et 4,2% en 2008). D'autre part, l'inflation n'a été négative qu'un an (-1,6% en 2009). Depuis 1983, l'inflation marocaine ne compte plus deux chiffres. Cette situation spécifique contraste avec la moyenne des pays du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA - Middle East and North Africa), où l'inflation n'est jamais tombée en deçà des 5% que depuis 15 ans.

Un taux d'inflation de 2% est attendu en 2018, un taux qui selon les estimations du FMI devrait se maintenir jusque fin 2023.

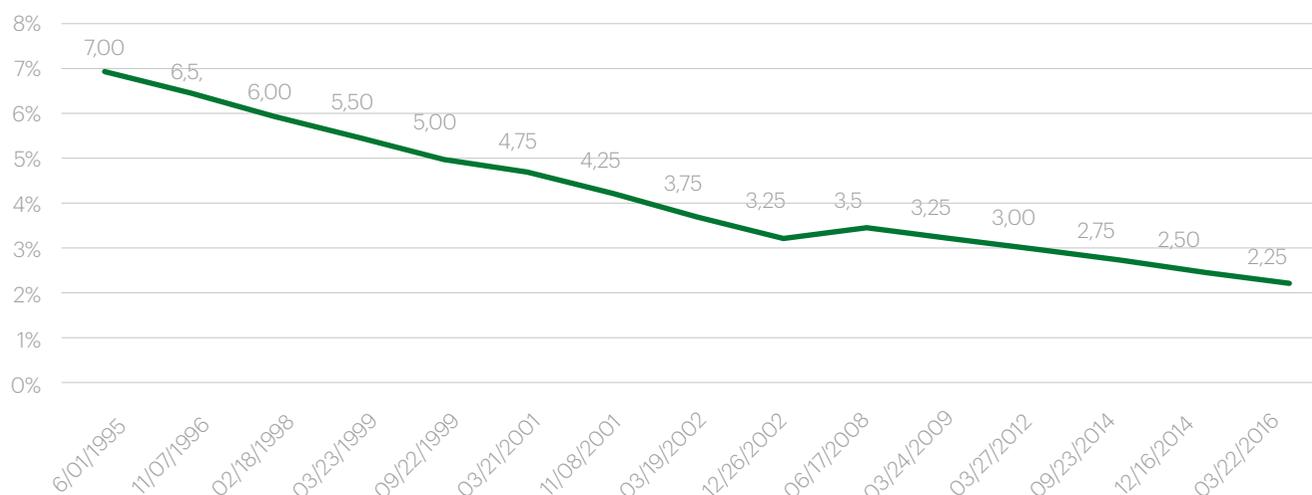
2.1.3 TAUX D'INTÉRÊT

La Banque centrale du Maroc (BAM) est responsable de la politique monétaire du pays. L'un des rôles de la BAM est de garantir la stabilité du système financier. D'une part, elle peut abaisser les taux pour encourager les dépenses et les investissements dans le but de stimuler l'activité économique, mais d'autre part, elle peut également les relever pour ralentir l'activité économique et juguler ainsi l'inflation.

Une augmentation ou une diminution du taux de base provoque un large éventail de réactions qui influencent non seulement les autres taux bancaires à court et long terme (hypothèques, prêts,

TAUX D'INTÉRÊT, 1995 – 2018 (EN %)

SOURCE: [HTTPS://COUNTRYECONOMY.COM](https://countryeconomy.com)



taux d'épargne...), mais aussi les taux de change et plusieurs indicateurs macroéconomiques tels que le taux d'emploi et les prix à la consommation.

Il y a vingt ans, le taux d'intérêt évoluait autour des 7%, mais en 2003, il n'était plus que de 3,25%. Ce taux, presque plancher, s'est maintenu jusqu'en 2008, année durant laquelle les taux d'inflation les plus élevés des vingt dernières années ont été enregistrés au Maroc. La BAM a immédiatement réagi en relevant légèrement le taux d'intérêt à 3,5%. L'inflation a chuté rapidement et le taux de base a rejoint son niveau habituel de confiance de 3,25%.

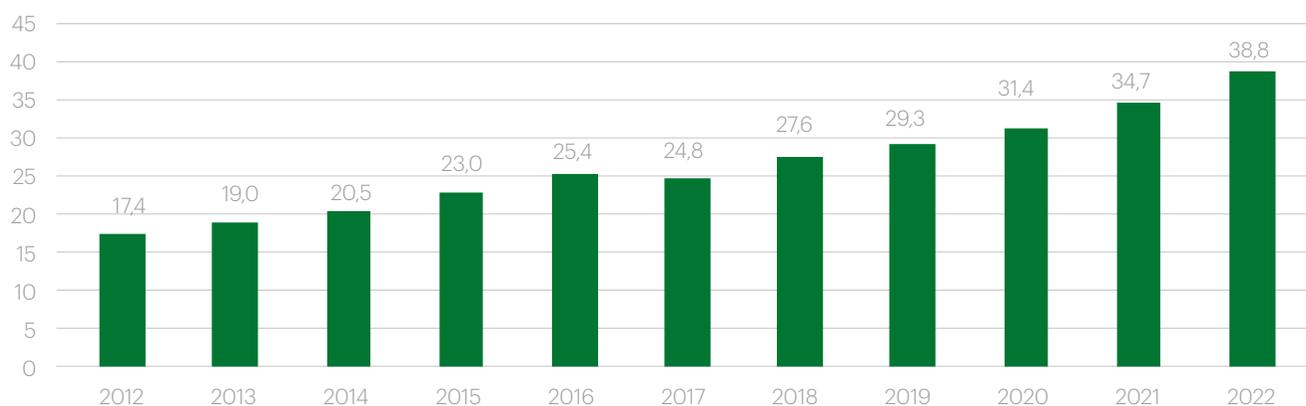
La situation a perduré jusqu'à ce que de nouvelles baisses aient été enregistrées, à 3% en 2012, puis

à 2,75% et même 2,5% en 2014. Ce dernier ajustement de décembre 2014 était unique: jamais le Maroc n'avait connu un taux de base aussi bas. En mars 2016, la BAM a décidé de réduire encore de 0,25% le taux d'intérêt de base. Cela est dû à une inflation plus faible que prévue et à la volonté de stimuler la croissance après une année exceptionnellement difficile pour l'agriculture en raison de la sécheresse.

Depuis lors, le taux d'intérêt est resté inchangé à 2,25%. Le gouverneur de la BAM a confirmé en mars 2018 que ce taux resterait inchangé dans un avenir proche. Pour confirmer ses dires, il se base sur l'inflation attendue au cours des huit prochains semestres.

RÉSERVES DE CHANGE, 2012 – 2022 (EN MILLIARDS D'USD)

SOURCE: IMF COUNTRY REPORT. NB : ESTIMATIONS À PARTIR DE 2017



” Il est prévu qu’un nouvel assouplissement du taux de change ait lieu dans les années à venir.

2.1.4 TAUX DE CHANGE ET RÉSERVES INTERNATIONALES

Tout comme l’inflation et les taux d’intérêt, le dirham marocain (MAD) affiche une bonne stabilité. Celui-ci est fixé selon un panier de monnaies composé de l’euro (EUR) et du dollar américain (USD). Pendant dix ans, le panier comprenait 80% d’EUR et 20% d’USD. En 2017, le ratio est passé à 60-40, en raison d’une baisse importante de l’Europe dans la balance commerciale marocaine et de l’influence croissante des États-Unis, de la Chine et de l’Afrique.

Traditionnellement, le MAD pouvait fluctuer de 0,3% par rapport au panier de référence. En janvier 2018, une plus grande flexibilité a été introduite. Bien que le MAD reste lié à l’EUR et à l’USD, il dispose aujourd’hui d’une plus large marge de manœuvre (2,5%).

Au cours de la période précédant cette décision, le MAD subissait des pressions qui ont nécessité une intervention de la Banque centrale, intervention qui s’est faite au détriment des réserves de change, qui ont baissé de 3,8 milliards d’USD pour

atteindre 21,6 milliards d’USD au plus bas pour se reconstituer progressivement et retrouver aujourd’hui un niveau confortable.

Divers organismes internationaux comme le FMI insistent pour que le Royaume cesse de lier le MAD à un panier de monnaies et laisse le dirham fluctuer librement. Cela permettrait à la Bank Al-Maghrib de mener une politique plus adaptée à l’économie du pays. En outre, le Maroc pourrait mieux amortir les chocs extérieurs et accroître la compétitivité de son industrie. Cette compétitivité peut être mise sous pression en raison d’une croissance limitée de la productivité et d’une appréciation nominale du MAD par rapport aux économies concurrentes.

Le FMI et le Maroc ont travaillé ensemble sur cette question et il est prévu qu’un nouvel assouplissement du taux de change ait lieu dans les années à venir. La BAM refuse cependant d’avancer une date concrète pour le moment.

2.2 COMMERCE EXTÉRIEUR

LE COMMERCE EXTÉRIEUR MAROCAIN

Le Maroc a adopté, au cours des premières décennies suivant son indépendance, diverses mesures freinant toute possibilité d'un commerce extérieur fluide et équilibré. Sous la pression, entre autres, du FMI et de la Banque mondiale, le Maroc a par la suite changé de cap. L'adoption de la Loi sur le Commerce extérieur en 1993 s'est traduite par l'élimination des restrictions quantitatives à l'importation et le recours aux tarifs douaniers comme principal moyen de protéger la production intérieure.

Depuis lors, le Maroc a de plus en plus libéralisé son économie et a rejoint l'OMC (Organisation mondiale du commerce) en 1995. De plus, comme les autres pays affiliés, le Royaume a accepté d'alléger sa fiscalité douanière. Par la suite, le Maroc a signé de nombreux accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux. Parmi ceux-ci, l'Accord de libre-échange signé en février 1996 entre le Maroc et l'Union européenne est de loin le plus important.

Entre 1993 et 1997, les droits de douane moyens sont passés de 64% à 20%. Ceux-ci ont légèrement été revus à la hausse suite à l'Uruguay Round de l'OMC, qui a limité les contingents d'importation. Les droits de douane sont repartis à la baisse en 2003, tendance toujours en cours. Les tarifs d'importation pour les produits industriels sont désormais en moyenne passés sous la barre des 5%. La Banque africaine de développement a souligné que seuls l'Union européenne, le Chili et la Turquie offraient des taux inférieurs en 2012. Pour les produits agricoles, les taux restent encore élevés (19% en 2012).

Vu sa position géographique, le Maroc était très dépendant de l'Europe pour ses relations commerciales et cette situation s'est encore renforcée suite à la signature de l'Accord d'association Maroc-UE. Les biens d'équipement et les biens intermédiaires

européens ont été les premiers à bénéficier de droits d'importation revus à la baisse. L'idée sous-jacente était que grâce à cet input, le pays soit en mesure de produire des produits finis moins chers et qualitativement meilleurs afin de les exporter. Néanmoins, dans les années '90 et au début des années 2000, les exportations du Maroc sont cependant restées limitées aux secteurs traditionnels comme le textile. Ce secteur d'exportation a également été mis sous pression par la forte concurrence des économies émergentes.

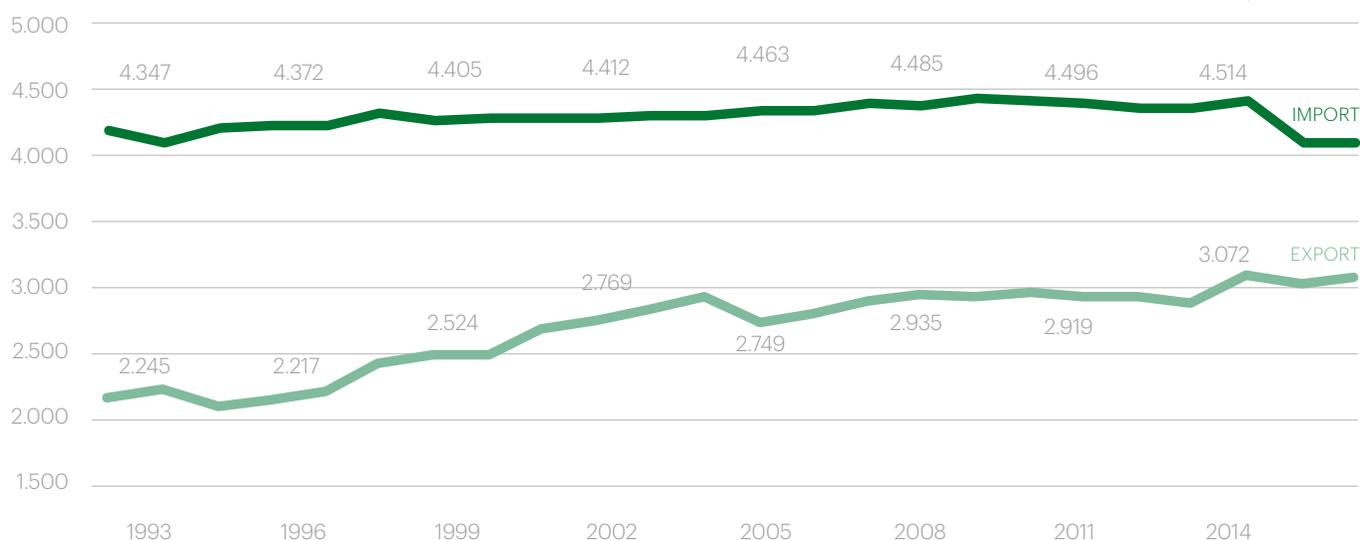
Au cours de la dernière décennie, la tendance s'est inversée et le Maroc est allé à la recherche de nouveaux marchés et de nouveaux produits d'exportation.

Le pays s'est rapproché du Conseil de Coopération des États arabes du Golfe (« Gulf Cooperation Council »). Ces États se sont engagés à investir au Maroc et à lui fournir une aide au développement. De plus, ces pays du Golfe soutiennent le Maroc quant à la question d'appartenance du Sahara Occidental au royaume chérifien. Un différend sur cette question a longtemps constitué un obstacle à une bonne coopération entre l'Union africaine et le Maroc. Dans les années '80, l'Union africaine a reconnu l'indépendance du Sahara occidental : suite à cette décision, le Maroc a tourné le dos à cette organisation.

En janvier 2017, poussé par la volonté de devenir une plaque tournante entre le Moyen-Orient, l'Europe et l'Afrique, le Maroc est redevenu membre de l'Union africaine. Grâce à son emplacement stratégique, le royaume veut jouer dans la cour des grands, tant sur le plan logistique que financier. La création du hub économique et financier Casablanca Finance City (CFC) devrait y contribuer. Les résultats ne se sont guère fait attendre puisque dès 2004, le commerce entre le Maroc et le reste de l'Afrique a plus que quadruplé.

PRODUITS COMMERCIALISÉS À L'ÉTRANGER, 1993 - 2016 (PAR NOMBRE DE PRODUITS DIFFÉRENTS)

SOURCE : BANQUE MONDIALE



” AfCFTA : au cours de la dernière décennie, la tendance s’est inversée et le Maroc est allé à la recherche de nouveaux marchés et de nouveaux produits d’exportation.

ACCORDS DE LIBRE-ÉCHANGE

À partir du milieu des années 1990, le Maroc a conclu des accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux à grande échelle. Il est devenu membre de l'Organisation mondiale du commerce en 1995, a conclu un Accord de libre-échange avec l'Union européenne en 1996, avec l'Association Européenne de libre-échange en 2000, avec la Turquie en 2004 et avec les États-Unis en 2005.

Le Maroc est également devenu membre de la Grande zone arabe de libre-échange en 1998 et a signé l'Accord d'Agadir en 2001 avec l'Égypte, la Jordanie et la Tunisie. L'espace de libre-échange africain « Zone de libre-échange continentale - ZLEC (CFTA - Continental Free Trade Area) », créé en mars 2018, offre encore plus de possibilités au Maroc pour servir de plaque tournante entre l'Afrique et l'Europe.

Accord d'association avec l'UE

L'Union européenne est de loin le partenaire commercial le plus important du Maroc. Selon l'Office des Changes du Royaume du Maroc, qui relève du Ministère de l'Économie et des Finances, 60,4% du commerce marocain en 2017 couvrait un échange avec l'un des 28 pays de l'UE. L'UE compte pour 66,5% des exportations du Maroc et pour 56,9% de ses importations. Le Maroc est le 22^{ème} partenaire de l'UE et représente 1% du commerce total de l'UE avec le monde. Traditionnellement, l'UE affiche un excédent commercial avec le Maroc. En 2017, le taux de couverture marocain était de 66,4%.

L'Accord d'association entre l'UE et le Maroc, négocié en 1996 et entré en vigueur en mars 2000, a certainement joué un rôle important dans l'accroissement mutuel des échanges commerciaux. L'accord de libre-échange était initialement axé sur les biens, mais au fil des ans, des accords sur les

services et sur l'agriculture sont également entrés en vigueur. En outre, un mécanisme de règlement des différends a été approuvé.

Selon la Commission européenne, cet accord prévoit:

- Un démantèlement tarifaire réciproque des droits de douane sur les produits industriels et la libéralisation sélective des échanges dans les secteurs de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation
- Des règles relatives aux mesures commerciales non tarifaires
- Un droit général d'établir des entreprises et de fournir des services sur l'autre territoire
- Des paiements courants et mouvements de capitaux
- Des règles communes pour la concurrence et la propriété intellectuelle

Suite au processus d'approche entamé avec l'Accord d'association, le Maroc est devenu le premier pays à obtenir le « Statut avancé » de l'Union européenne en 2008. Selon un communiqué de presse de la Commission Européenne, l'implémentation de ce statut entraînera « une convergence avec les réglementations européennes, ce qui est essentiel pour aboutir à un rapprochement économique et social. Le programme financera notamment des activités dans le domaine des normes industrielles, du transport, de la pêche, de l'enseignement supérieur, de l'emploi, de l'eau et de la protection des consommateurs ».

Les entreprises belges peuvent vérifier, via la base de données de la Commission européenne (« Market Access Database ») si leurs produits sont soumis à des droits de douane lors de leur exportation vers le Maroc: <http://madb.europa.eu>.

Grande zone arabe de libre-échange

La Grande zone arabe de libre-échange (en anglais « Greater Arab Free Trade Area, GAFTA ») est un accord entré en vigueur en 1998. Créé par la Ligue arabe, cet accord concerne actuellement 18 pays et les discussions portent principalement sur les tarifs douaniers mutuels et sur la détermination de l'origine.

L'Accord d'Agadir

Mis sur rail dès 2001, l'Accord d'Agadir, nommé de la sorte en l'honneur de la ville marocaine où il a été lancé, est un accord de libre-échange entre le Maroc, l'Égypte, la Jordanie et la Tunisie.

Outre une zone de libre-échange, les objectifs de l'Accord d'Agadir sont également de rechercher une complémentarité industrielle et économique entre les quatre pays participants, d'augmenter les exportations vers l'Union européenne et d'attirer les investissements européens. Les pays signataires font partie du «Partenariat Euromed», également connu sous le nom de Processus de Barcelone.

En 2016, le Liban et le territoire palestinien ont été associés au processus d'adhésion.

La Zone de libre-échange continentale africaine (« African Continental Free Trade Agreement – AfCFTA »)

La Zone de libre-échange continentale africaine (« African Continental Free Trade Agreement - AfCFTA ») est un projet récemment lancé au sein de l'Union africaine. Le 21 mars 2018, plus de 40 États africains ont signé cette initiative, ouvrant la voie à une zone de libre-échange pouvant concerner 1,2 milliard de personnes et de plus de 3.000 milliards d'USD.

Suite aux négociations entamées début 2012, un accord a été conclu qui couvre tant les biens que les services. Lorsque l'AfCFTA sera pleinement implémenté, il aboutira à une union douanière permettant la libre circulation des capitaux et des hommes/femmes d'affaires. Les pays participants abandonneraient les droits de douanes sur 90% de leurs produits. Dans ce scénario, le commerce interafricain pourrait connaître une croissance de plus de 50% soulignent les Nations Unies. Selon les observateurs, l'industrie manufacturière pourrait également, grâce à cet accord, gagner en compétitivité.

” Plus de 40 États africains ont signé cette initiative, ouvrant la voie à une zone de libre-échange pouvant concerner 1,2 milliard de personnes et de plus de 3.000 milliards d'USD.

2.2.1 BALANCE COMMERCIALE

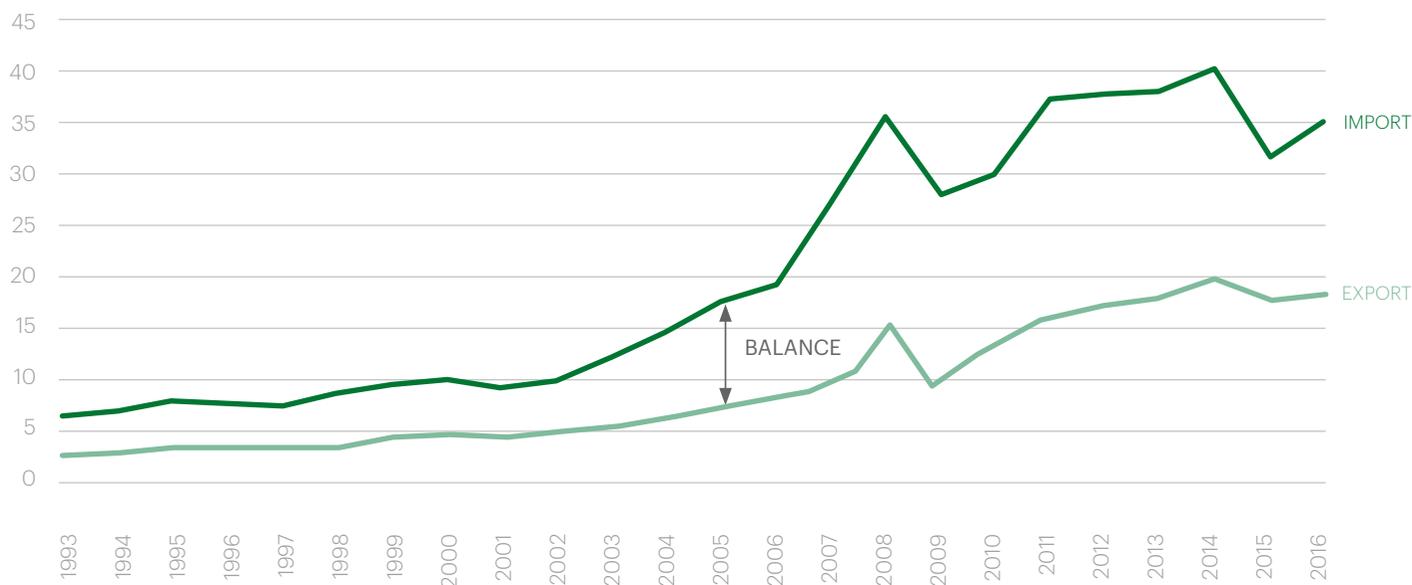
BIENS

Le Maroc connaît traditionnellement un déficit commercial de la balance des biens. Au cours des dernières décennies, les importations ont crû plus rapidement que les exportations, la cause en réside auprès d'une demande intérieure toujours plus forte qui a dopé l'économie marocaine. Le déficit a ainsi progressivement représenté 20% du PIB.

Le prix de revient de l'énergie est un élément important du déficit commercial marocain. Le Maroc doit importer tous ses produits pétroliers et s'avère donc particulièrement sensible aux fluctuations des cours mondiaux. Ainsi, lors de la baisse des coûts de l'énergie en 2015, le Royaume a réussi à réduire son déficit à 2% du PIB, alors qu'il atteignait encore 6% l'année précédente. Le Maroc bénéficie évidemment du cours plus élevé du phosphate. La qualité des production constitue également un élément essentiel en matière d'exportation.

BALANCE COMMERCIALE DES BIENS, 1993 – 2016 (EN MILLIARDS D'USD)

SOURCE : BANQUE MONDIALE



SERVICES

Le déficit de la balance des biens est partiellement compensé par les rentrées de fonds en provenance de l'étranger à hauteur de 7 milliards d'USD et le solde net de 6.7 milliards d'USD de la balance des services.

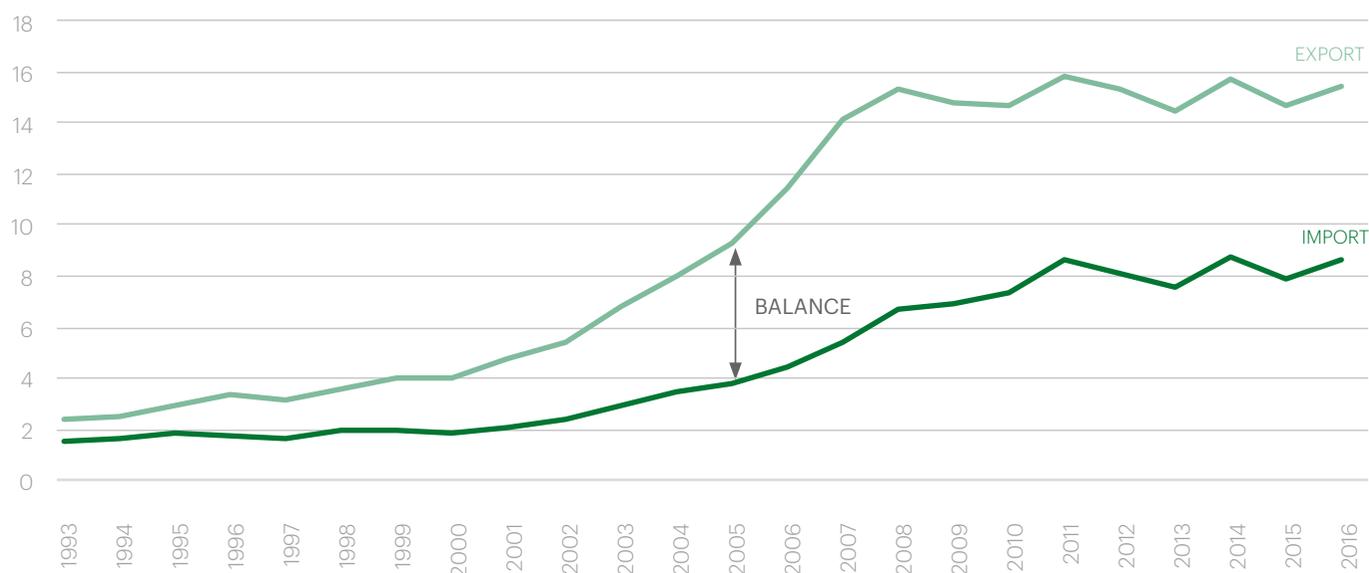
La balance des services affiche un excédent depuis 25 ans. Depuis 2006, l'excédent fluctue entre 6,5 et 8,5 milliards d'USD. Le pays le doit principalement à un secteur touristique fort qui représentait environ la moitié du total des exportations de services en 2017.

TRANSFERTS CONTRIBUTIFS DEPUIS L'ÉTRANGER

Au cours des sept dernières années, les rentrées générées par les 5 millions de Marocains résidant à l'étranger ont fluctué autour de 7 milliards d'USD, ce qui représente environ 7% du PIB. En 2017, la plupart des transferts provenaient de France, d'Italie et d'Espagne. Notre pays occupe la septième place. Les versements en provenance de notre pays se sont élevés à environ 360 millions d'USD au cours de cette année-là.

BALANCE COMMERCIALE DES SERVICES, 1993 – 2016 (EN MILLIARDS D'USD, COURS DE CHANGE ACTUEL)

SOURCE : BANQUE MONDIALE



2.2.3 EXPORTATIONS

Selon l'Office des Changes, les entreprises marocaines ont exporté pour une valeur totale de 248,5 milliards de MAD en 2017 (25,6 milliards d'USD convertis au taux de change moyen USD-MAD de 2017). Les quatre principales catégories de produits représentaient ensemble plus des trois quarts du total des exportations.

PRODUITS

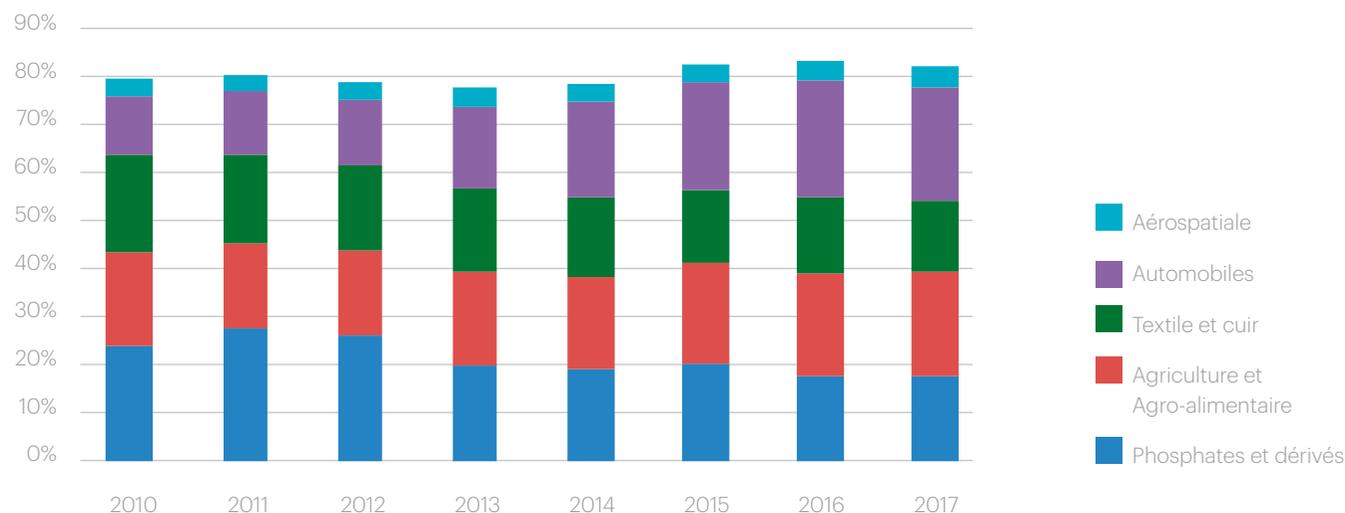
Le secteur de l'**automobile** a atteint son apogée en 2017, avec une valeur d'exportation de 58,8 milliards de dirhams marocains, soit 6,0 milliards d'USD. Cela représente une augmentation de 7,6% par rapport à 2016. Le secteur automobile représente un quart des revenus marocains à l'exportation. Bien que Renault soit présent au Maroc depuis 1928, ce n'est que depuis une dizaine d'années que la production de voitures s'est fortement dévelop-

pée. En 2010, la valeur des exportations de l'industrie automobile ne représentait encore qu'un tiers du niveau actuel.

Au cours des dernières années, la production, le volume et la valeur des exportations automobiles marocaines ont fortement changé. En 2010, le câblage représentait encore la part la plus importante des exportations (80%). Aujourd'hui, c'est la construction qui s'impose à la première place dans ce secteur d'exportation (54%). La construction d'automobiles devrait continuer à se développer dans les prochaines années : Renault a investi plus d'un milliard d'USD en 2016, Peugeot a construit une usine de 560 millions d'EUR tandis que l'Indien Tata et le Chinois Yangtse se sont également installés au Maroc ces dernières années. Plusieurs constructeurs de composants automobiles ont décidé d'évoluer aussi dans leur sillage.

EXPORTATIONS MAROCAINES PAR CATÉGORIE DE PRODUITS, 2010 – 2017 (EN %)

SOURCE: OFFICE DES CHANGES



Le second secteur d'exportation le plus important est celui de **l'agriculture et de l'industrie alimentaire**. Celui-ci pesait 54,2 milliards de MAD (5,6 milliards d'USD) en 2017. Les exportations générées par l'industrie alimentaire représentent 50% de plus que celles relatives à l'agriculture, la pêche et la chasse. Grâce à des conditions climatiques favorables, le secteur agricole et l'agro-alimentaire ont connu une bonne année avec des hausses respectives de + 15,9% et de + 7,6% par rapport à 2016. Le Maroc exporte principalement des crustacés, du poisson et des tomates.

La troisième catégorie d'exportation se compose du **phosphate et de ses produits dérivés**. Jusque fin 2013, le phosphate s'imposait en tête des produits exportés par le Maroc avant d'être détrôné par l'industrie automobile en 2014. Néanmoins, le phosphate reste un élément essentiel dans l'éventail des exportations marocaines. En 2017, ce secteur pesait 44,2 milliards de MAD (4,6 milliards d'USD) et représentait 18% du total des exportations. La croissance du secteur est principalement due aux importantes exportations d'engrais naturels et chimiques qui ont atteint un record en 2017 avec des ventes représentant 2,7 milliards d'USD. Les engrais et l'acide phosphorique occupent respectivement la 3^{ème} et la 5^{ème} place des produits les plus vendus par le Maroc. On notera cependant que la valeur d'exportation de l'acide phosphorique est cependant en diminution.

Enfin, le **textile et le cuir** constituent la quatrième catégorie d'exportation en 2017 avec une part de plus de 10%. Les exportations de ce secteur représentaient 37 milliards de MAD (3,8 milliards d'USD), soit une progression de 4,9% par rapport à 2016. Parmi les quatre catégories les plus importantes, il s'agit de la croissance la plus lente depuis plusieurs années. L'habillement reste cependant le quatrième produit d'exportation le plus vendu.

La croissance la plus rapide est aujourd'hui enregistrée dans le **secteur aérospatial** dont les exportations ont progressé de 20,1% en 2017 pour atteindre une valeur d'1,1 milliard d'USD. Les composants aéronautiques et aérospatiaux occupent aujourd'hui la 12^{ème} place des exportations marocaines. Les autres secteurs industriels désignés comme stratégiques par le gouvernement sont **l'électronique et le secteur pharmaceutique**. Ceux-ci sont en train de décoller et représentaient respectivement en valeur 940 millions d'USD et 120 millions d'USD en 2017. Le secteur pharmaceutique dépend essentiellement du groupe OCP.

2018 devrait également être une très bonne année pour le Maroc en termes d'exportation. Selon les chiffres provisoires du premier semestre, l'industrie automobile a connu une progression de 19,1% entre janvier et juin 2018 par rapport à la même période en 2017. La vente de phosphates et de produits dérivés est également en fort développement (+ 16,5%). Néanmoins, la plus forte croissance a de nouveau été enregistrée par l'industrie aéronautique et aérospatiale avec une augmentation de 23,9%.

PARTENAIRES COMMERCIAUX

66,5% de la valeur totale des exportations marocaines étaient destinées à l'UE en 2017. Près de 90% de tous les produits finis exportés par le Maroc sont à destination de l'UE. Pour les matières premières et les produits semi-finis, ce pourcentage est nettement inférieur (38% et 29%).

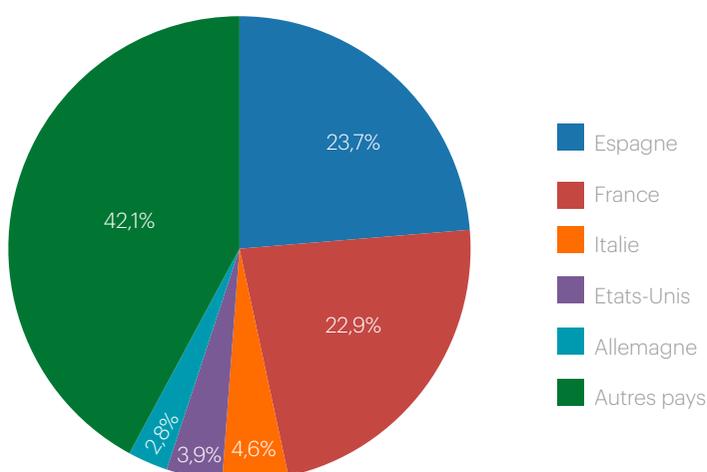
L'Espagne et la France restent de loin les plus importants clients du Maroc (23,7% et 22,9%). En 2017, les ventes marocaines vers ces deux pays ont progressé de 11,2% et 17,9% par rapport à l'année précédente.

L'Italie occupe la troisième place du podium comme client du Maroc.

EXPORTATIONS DU MAROC PAR PAYS, 2017

(EN %)

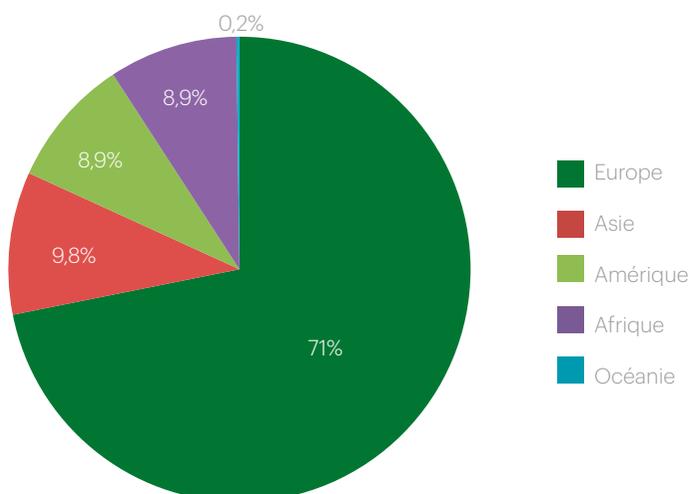
SOURCE : OFFICE DES CHANGES



EXPORTATIONS DU MAROC PAR CONTINENT, 2017

(EN %)

SOURCE : OFFICE DES CHANGES



BELGIQUE

Selon les chiffres de l'Agence pour le Commerce extérieur, le Maroc était le 61^{ème} fournisseur de la Belgique en 2017. L'an dernier, le royaume chérifien a exporté pour 332,8 millions d'EUR de biens vers notre pays. Alors que les exportations marocaines vers l'UE ont augmenté de 9,5% en 2017, les importations belges de produits marocains ont connu une progression de 9%. La Belgique occupe la 7^{ème} place comme client du Maroc au sein de l'UE.

Pour plus de détails sur les relations commerciales belgo-marocaines, veuillez consulter la note bilatérale «Les relations commerciales de la Belgique avec le Maroc» rédigée par le service Statistiques de l'Agence pour le Commerce extérieur (www.abh-ace.be).

SERVICES

Sur base de la balance commerciale publiée par l'Office des Changes, le total des exportations marocaines de services s'élevait en valeur à 16,3 milliards d'USD en 2017. La section « Trafic touristique » domine tous les autres services. En 2017, le Maroc a encaissé des revenus touristiques pour un montant de 7 milliards d'USD, soit 43% du total des services. Le pays a accueilli 11,35 millions de visiteurs en 2017, soit une progression de 10% par rapport à 2016. Le Maroc s'impose comme le premier marché touristique africain.

Le secteur « Transport » occupe la seconde place des exportations dans la catégorie des services avec une valeur de 2,9 milliards d'USD. Viennent ensuite les « Autres services aux entreprises » (1,7 milliard d'USD) et les « Services de communication et TIC » (1,4 milliard d'USD).

2.2.4 IMPORTATIONS

Selon l'Office des Changes, les importations de biens se sont élevées à 46,6 milliards d'USD (437,3 milliards de dirhams en 2017, convertis en taux de change moyen USD-MAD de 2017).

PRODUITS

Selon les données de l'Office des Changes, le Maroc a importé en 2017 environ 6,5% de plus qu'en 2016. Les principales importations concernaient les **biens d'équipement** pour une valeur de 108,6 milliards de MAD (11,2 milliards d'USD) dont, par exemple, les fils et câbles électriques, les machines et appareils, ou encore des composants pour moteurs aéronautiques.

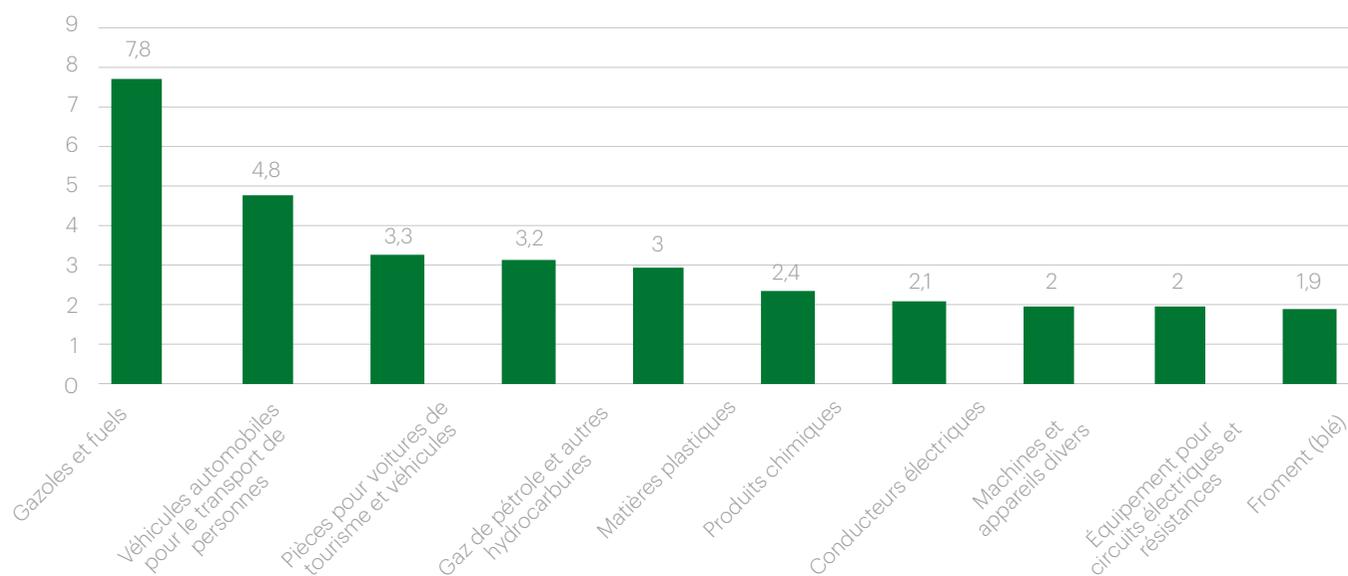
Les achats de **biens de consommation** ont progressé de 2,0% en 2017 pour atteindre en valeur de 100,3 milliards de MAD (10,3 milliards d'USD). On soulignera tout particulièrement l'importante augmentation (13,2%) des produits cosmétiques.

Les **produits semi-finis** qui représentaient en valeur 99,6 milliards de MAD (environ 10 milliards d'USD) occupent la troisième place. Les plastiques et les produits chimiques représentent un quart des achats de produits semi-finis.

En outre, le Maroc a également acheté des **produits énergétiques** pour une valeur de 69,5 milliards de MAD (7,2 milliards d'USD). Vu les quantités

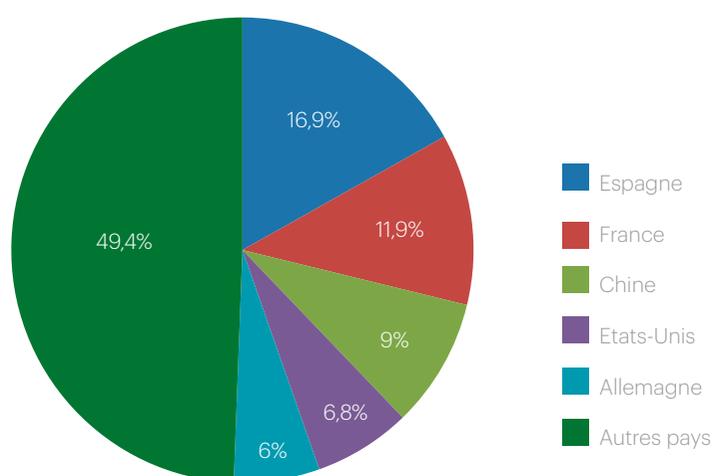
IMPORTATIONS DU MAROC PAR PRODUITS, 2016 (EN % DES IMPORTATIONS TOTALES)

SOURCE: OFFICE DES CHANGES



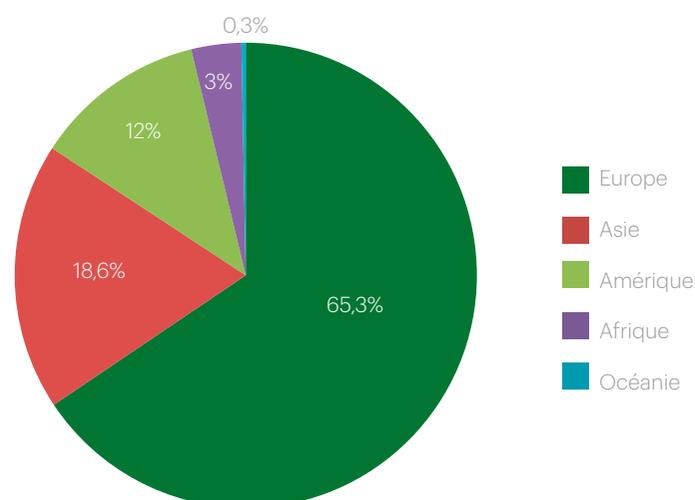
IMPORTATIONS DU MAROC PAR PAYS, 2017 (EN %)

SOURCE : OFFICE DES CHANGES



IMPORTATIONS DU MAROC PAR CONTINENT, 2017 (EN %)

SOURCE : OFFICE DES CHANGES



minimes de pétrole, de gaz ou de pétrole qu'exporte le royaume chérifien, ce groupe de produits enregistre le déficit commercial le plus important. Selon les calculs de l'Office des Changes, les prix des produits énergétiques ont connu, en 2017, une hausse 27,4% par rapport à 2016.

Au niveau des produits, le gasoil et le mazout représentaient 7,8% des importations totales du Maroc en 2017. Cette part a progressé en raison de l'augmentation de 31,2% du cours de ces produits. En 2016, l'Espagne, les États-Unis et l'Arabie Saoudite fournissaient un peu plus de la moitié des quantités de gazole et de fuel achetés par le Maroc. Le Maroc achète son gaz principalement en Algérie.

Les seconds et troisièmes produits d'importation les plus importants sont les voitures (4,8%) et les pièces détachées pour les voitures et véhicules de transport (3,3%). Les achats de voitures de tourisme qui n'atteignaient qu'1,3 milliard d'USD en 2013 se chiffraient à 2,3 milliards d'USD en 2017. La plupart des voitures sont achetées en Allemagne, en Espagne et la France. Quant aux pièces détachées, leurs achats ont diminué en 2017 de 10,8% à 1,5 milliard d'USD.

Au premier semestre 2018, les importations de tous les groupes de produits ont connu une nette augmentation par rapport aux six premiers mois de 2017. La valeur totale des importations a progressé de 9,9%, soit +2,3 milliards d'USD. Ceci est principalement dû à la progression de 15,7% du prix des produits énergétiques.

Un certain nombre de produits enregistrent également de fortes hausses. La plus forte augmentation concerne le soufre, dont la valeur d'achat au cours des six premiers mois 2018 s'élevait à 400 millions d'USD, soit 76% de plus qu'entre janvier

et juin 2017, en grande partie grâce à un prix plus élevé sur le marché mondial. Les importations de pièces d'avions ont quant à elles augmenté de 61,1%.

PARTENAIRES COMMERCIAUX

En ce qui concerne les importations en 2016, l'Union européenne reste toujours aussi le partenaire le plus important du Maroc, bien que sa part diminue progressivement. Quelque 2/3 des importations marocaines proviennent du continent européen, dont 56,9% en provenance de l'UE.

L'Espagne et la France restent les fournisseurs les plus importants, bien que leur importance relative (16,9% et 11,9%) dans les importations marocaines soit plus modeste que leur part dans les exportations marocaines. La Chine (9,1%) occupe la troisième place dans la liste des fournisseurs du Maroc alors qu'elle ne représente qu'1% des exportations du royaume chérifien. Le déficit commercial du Maroc avec la Chine se chiffrait à environ 4 milliards d'USD.

BELGIQUE

Le Maroc est le 44ème client de la Belgique. Les importations marocaines de produits belges atteignaient 889,7 millions d'EUR en 2017.

Pour plus de détails sur le commerce de la Belgique avec le Maroc, veuillez consulter la note bilatérale «Les relations commerciales de la Belgique avec le Maroc» rédigée par le service Statistiques de l'Agence pour le Commerce extérieur (www.abh-ace.be).

SERVICES

Les services importés par le Maroc en 2017 sont largement liés au secteur des transports (4,1 milliards d'USD), principalement le transport maritime.

En matière de services importés, on retrouve ensuite le trafic touristique (1,8 milliard d'USD), les services aux entreprises (1,4 milliard d'USD) et aux institutions publiques (1,1 milliard d'USD) ainsi que les services liés au secteur de la construction (870 millions d'USD).

2.3 INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS

On parle d'investissements directs étrangers (IDE) lorsqu'une entreprise acquiert au moins 10% du capital d'une société étrangère dans le but d'exercer le contrôle et d'en influencer la gestion. Ces opérations sont généralement divisées en deux groupes principaux: les investissements « Greenfield », qui visent à créer une nouvelle société, et les investissements « Brownfield » ou acquisitions visant à prendre le contrôle d'une société existante.

CLIMAT D'INVESTISSEMENT

Le Maroc se positionne comme une destination assez attirante pour les capitaux étrangers depuis la publication de la Charte des Investissements le 3 octobre 1995. Les IDE entrants permettent au Maroc de financer partiellement le déficit de sa balance commerciale courante.

De plus, le flux d'investissements stimule également la mise à disposition de nouvelles technologies et le know-how, deux facteurs importants pour la mise en œuvre des lignes de conduite du «Plan d'Accélération industrielle» et du «Plan de relance». Les secteurs offshore, l'aérospatial et l'industrie automobile constituent autant d'exemples de secteurs qui se sont développés grâce aux investissements directs étrangers. Le « Plan Maroc Vert», créé pour moderniser les secteurs de l'agriculture, a également joué un rôle central pour attirer les investissements étrangers.

Dans cette perspective, diverses zones industrielles modernes ont été développées tandis que des avantages fiscaux ainsi que diverses subventions et financements bon marché ont été accordés. 26 zones industrielles spécifiques combleront les entreprises actives dans les secteurs de l'aérospatial, de l'agriculture et de l'agroalimentaire, de l'automobile, de la chimie et de la pharmacie, de la

construction, de l'électricité, de l'électronique, des énergies renouvelables, du secteur mécanique ou métallurgique, de l'offshore et du textile. Certaines de ces zones industrielles sont également des zones franches. Plus d'informations peuvent être trouvées sur www.zonesindustrielles.ma (Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Economie).

En 2009, le Maroc a adopté la déclaration de l'OCDE qui stipule que les investisseurs étrangers ont les mêmes droits et obligations que les investisseurs locaux, à l'exception d'un nombre limité de secteurs stratégiques tels que le secteur du phosphate, l'énergie et les institutions financières.

Le Maroc a poursuivi en 2014 sa politique pour attirer les investissements internationaux en encourageant la coopération entre les PME et les grands conglomérats. En adoptant sa Charte des Investissements, le royaume chérifien a également proposé un nouveau cadre pour les subventions. Cette Charte garantit la convertibilité des monnaies ainsi que le libre rapatriement des bénéfices et du capital investi.

Entrée en vigueur en 2015, la loi relative aux contrats de Partenariats Public-Privé (PPP) offre un nouveau cadre juridique pour ce type de partenariat. Cette loi permet aux entreprises privées de participer à la planification, au financement, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des projets utiles pour les services publics marocains et autorise les contrats d'une durée de cinq à trente ans.

Lancé en 2016, le « Plan de réforme de l'Investissement » (« Investment reform plan ») propose toute une gamme d'avantages fiscaux et douaniers (diverses exonérations de droits d'importation et de TVA) pour encourager les investisseurs.

ZONES FRANCHES D'EXPORTATION

Afin d'attirer les investissements directs étrangers, le Maroc a créé différentes zones franches. Il s'agit plus particulièrement de zones destinées à l'exportation d'activités industrielles ou commerciales (ZFE – Zones franches d'exportation) et offrant d'importants avantages fiscaux aux entreprises qui s'y établissent.

Parmi les plus importantes, on peut citer celles de Tanger, Dakhla et Laayoune, Kebdana, Nador et Kénitra.

Les entreprises qui s'installent dans des zones franches peuvent bénéficier des avantages suivants:

Impôts sur les sociétés

- Exonération totale durant les 5 premiers exercices d'exploitation à compter de la date du début des activités.
- Application d'un taux de 8,75% pour les 20 exercices suivant le 5ème exercice d'exonération totale.

Dividendes

Exonération à la source des dividendes (et autres produits de participation similaires) lorsqu'ils sont versés à des non-résidents. Ces dividendes doivent provenir d'activités de sociétés installées en zone franche.

Taxe sur la valeur ajoutée

- Les biens et services exportés via les zones franches sont exonérés de TVA.
- Les marchandises livrées et les services fournis à des entreprises situées en zone franche sont exonérés de TVA.
- Les transactions effectuées dans ou entre les zones franches sont exonérées de TVA.

Droit d'enregistrement et de timbre

- Exonération des actes de constitution et d'augmentation de capital des sociétés installées dans les zones franches d'exportation.
- Exonération des acquisitions de terrains pour la réalisation des projets d'investissement dans les zones franches d'exportation.

Source : La loi n° 19-94 relative aux zones franches d'exportation

En 2017 et 2018, le Maroc a également adopté des lois accordant des avantages fiscaux de 20% aux sociétés cinématographiques étrangères qui investissent plus d'1 million d'USD. Le royaume a également accordé une réduction, allant jusqu'à 30%, sur les charges d'exploitation pour les investissements en capital des startups actives dans les nouvelles technologies et pour l'industrie du tourisme.

Outre les incitants financiers, le Maroc attire également les investisseurs étrangers en leur offrant une réelle stabilité dans une région du monde souvent turbulente. Le nouveau gouvernement marocain, dirigé par le Premier ministre Saad-Eddine El Otmani, poursuit également la politique de ses prédécesseurs dans l'esprit de la constitution de 2011 qui prévoit un meilleur équilibre des pouvoirs, même si le Roi du Maroc continue d'exercer une très grande influence sur de nombreux aspects de la vie politique, sociale et économique. Le Premier ministre a mis en exergue un certain nombre d'objectifs qu'il souhaite atteindre, tels que la mise en place d'un service public plus efficace et une réduction significative de la corruption.

Le troisième élément qui justifie l'attractivité du Maroc est sa position stratégique entre l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient, un avantage que le Maroc entend bien mettre à profit rapidement. Par exemple, des incitants spécifiques ont été mis en place pour les grandes entreprises qui installent leur siège au Maroc et des investissements sont notamment réalisés dans les secteurs de la logistique et de la finance. De même, la réadmission du Maroc dans l'Union africaine en janvier 2017 et la participation à la Zone de libre-échange continentale africaine relèvent de la même optique. Pour plus d'informations, voir l'analyse sectorielle concernant le secteur de la logistique.

Vous trouverez plus d'informations sur l'investissement au Maroc en consultant le lien www.invest.gov.ma.

EVOLUTION DES IDE ENTRANTS

Avec un taux de 3% en pourcentage du PIB, le volume des investissements directs étrangers au Maroc est resté relativement stable au cours des deux dernières décennies. Ce taux a été un peu plus élevé en 2006 et en 2007 : 3,6% en 2006 et en 2007. Par contre, c'est suite à la crise économique que les pourcentages les plus bas ont été enregistrés : 2,1% en 2009 et 1,3% en 2010.

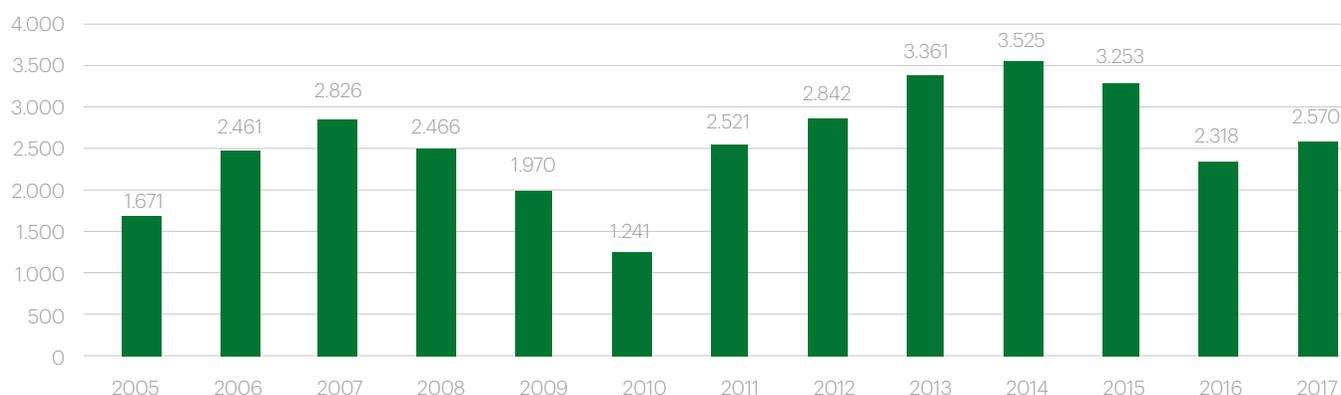
C'est à partir de 2012 que la reprise s'est confirmée. En 2013, le Maroc fut le principal destinataire des investissements directs étrangers au Maghreb. Un an plus tard, le royaume chérifien a battu un record absolu avec des IDE pour une valeur de 3,5 milliards d'USD. On notera que les flux d'IDE dans l'ensemble de la région MENA ont représenté environ 1,5% de son PIB entre 2011 et 2015, soit à peine la moitié du ratio enregistré par le Maroc au cours de la même période.

Le Maroc se situe également bien au-dessus de la moyenne en 2016. Sur le continent africain, seule l'Afrique du Sud a bénéficié de plus d'investissements directs étrangers que le Maroc. Néanmoins, selon le FMI, les IDE marocains en 2016 ont chuté en-dessous des 1,8% du PIB. Une rechute similaire a été observée par l'OCDE dans toute la région MENA. En 2017, le Maroc a attiré près de 2,57 milliards de dollars d'IDE, soit une hausse de 11% par rapport à 2016.

Le FMI prévoit que les investissements directs étrangers augmenteront à nouveau dans les années à venir pour représenter environ 2,6% du

INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS, 2005 – 2017 (EN MILLIONS D'USD)

SOURCE: ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (OCDE)



PIB. La majorité de ces investissements devraient être réalisés dans des secteurs en croissance tels que l'aérospatial, l'automobile et la chimie.

Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement - CNUCED, les stocks d'IDE (en % du PIB) ont progressé ces dernières années pour atteindre 59,3% en 2017. Pour information, ils n'atteignaient que 49,3% en 2015 et seulement 13,1% en 1995.

Le secteur immobilier a attiré le plus d'investissements directs étrangers en 2017 (34% du total). Il était suivi par l'industrie manufacturière (19,9%) dont l'industrie automobile représentait la moitié. Le secteur financier (12,7%) a également attiré un nombre considérable d'investissements directs étrangers.

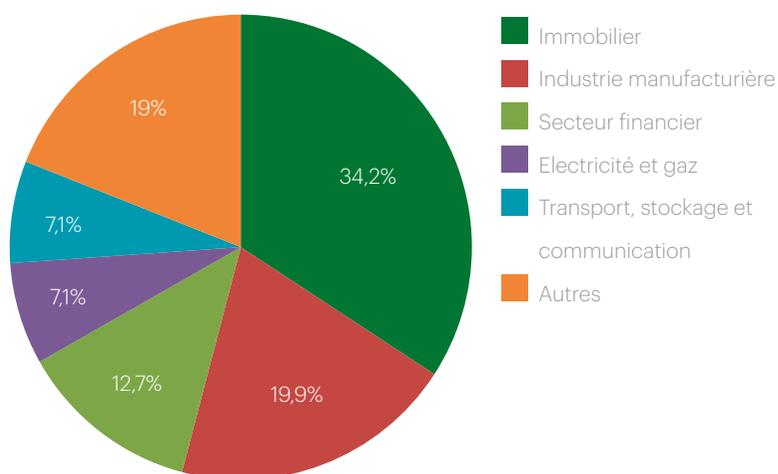
La France est traditionnellement le plus important investisseur au Maroc. Selon les chiffres provisoires 2017 publiés par l'Office des Changes, l'Hexagone représentait 31,4% des investissements directs étrangers au Maroc. Les Etats-Unis et les Emirats Arabes Unis complétaient le top 3. La Belgique occupait la dixième place, juste avant l'Espagne.

IDE SORTANTS

Les investissements directs étrangers marocains progressent depuis plusieurs années. Selon l'OCDE, ils ne s'élevaient qu'à 74 millions d'USD en 2005, alors qu'ils ont atteint 636 millions d'USD en 2016. Les chiffres provisoires publiés par l'Office des Changes montrent que les investissements directs étrangers marocains ont augmenté de 58,5% en 2017 par rapport à l'année précédente.

INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS AU MAROC PAR SECTEUR, 2017 (EN %)

SOURCE : OFFICE DES CHANGES (CHIFFRES PROVISOIRES)

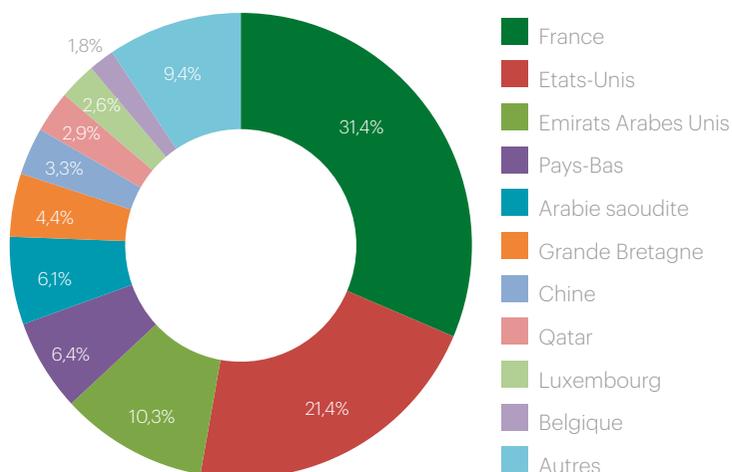


Avec 60% du total, l'Égypte était le premier bénéficiaire des investissements marocains à l'étranger en 2017. L'achat d'une banque égyptienne d'une valeur de 500 millions d'USD joue évidemment un rôle crucial dans ces bons résultats. Les autres pays qui ont accueilli des investissements marocains en 2017 sont la France (12,8%), la Côte d'Ivoire (12,2%), les Émirats arabes unis (6,9%), le Cameroun, Maurice et la République centrafricaine.

La Belgique occupe la 28ème place en termes d'IDE du Maroc et se classait entre la Chine et la Grande-Bretagne. Seuls quatre pays de l'UE (la France, l'Espagne, l'Autriche et l'Irlande) affichent de meilleurs scores, tandis que 18 pays africains bénéficient davantage d'investissements en provenance du Maroc. Ceci témoigne directement de l'ambition du Maroc de devenir une plaque tournante entre l'Europe et l'Afrique. Depuis 2008, environ 53% du total des IDE marocains ont été destinés au continent africain, principalement dans le secteur financier, les télécommunications et les transports.

PROVENANCE DES INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS AU MAROC, 2017 (EN % DU TOTAL)

SOURCE : OFFICE DES CHANGES (CHIFFRES PROVISOIRES)



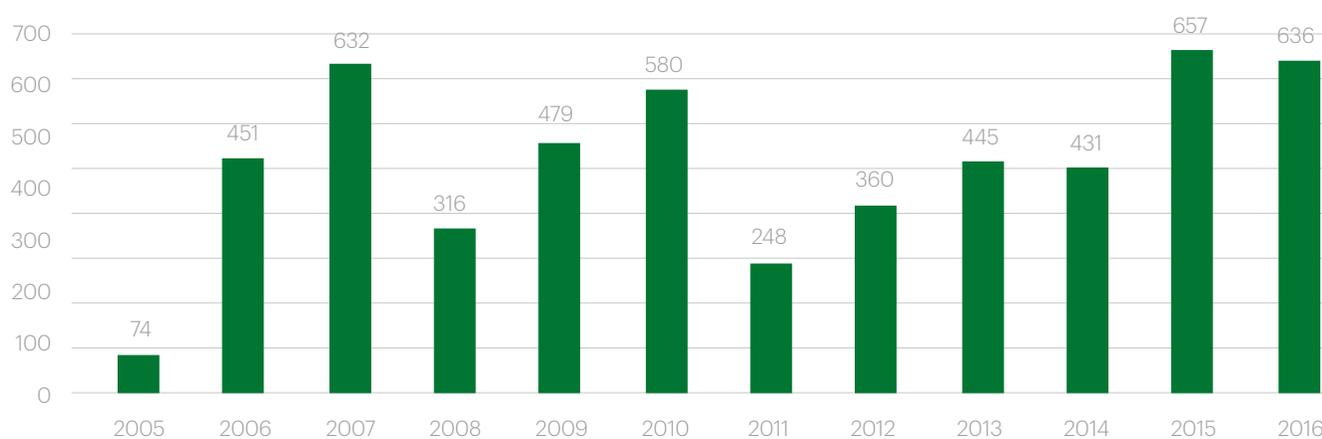
BELGIQUE

Quelque 100 entreprises belges sont actives au Maroc dans divers secteurs comme celui de l'alimentaire avec Puratos et Pralinor, l'aérospatial avec la SABCA via ASM Aéro, la construction avec Cosimco, Aertssen et Willemen... .

Les investissements marocains en Belgique sont quant à eux plutôt limités et se retrouvent principalement dans le secteur bancaire.

INVESTISSEMENTS DIRECTS ÉTRANGERS MAROCAINS SORTANT, 2005 - 2016 (EN MILLIONS D'USD)

SOURCE: ORGANISATION DE COOPÉRATION ET DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUES (OCDE)



2.4 EVALUATION DU RISQUE

2.4.1 EVALUATION DU RISQUE SELON LE GROUPE CREDENDO

Credendo - Export Credit Agency (ex-Ducreire), l'assureur-crédit public belge, a pour mission de promouvoir les relations commerciales internationales. Credendo protège les entreprises, les banques et les compagnies d'assurance contre les risques de crédit et les risques politiques, et facilite le financement des transactions qui y sont associées. Credendo procède pour ce faire à une analyse-crédit spécialisée et à une évaluation des risques des marchés-cibles et des entreprises. Cette évaluation comprend une analyse des risques politiques, à court terme et à moyen et long terme, qui tient compte du risque de conflits

externes, du risque d'expropriation et d'arbitraire politique, de la santé financière et de la diversification de l'économie du pays. En outre, Credendo évalue les risques commerciaux et tient compte de la qualité du système juridique et institutionnel des pays visés.

OPÉRATIONS D'EXPORTATION

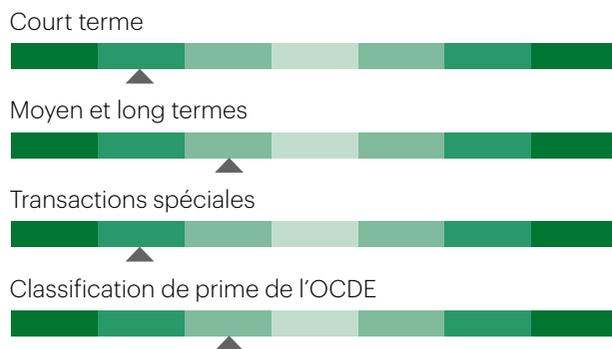
Les risques politiques auxquels sont exposés les investisseurs au Maroc sont limités. Les risques politiques désignent tous les événements qui constituent un cas de force majeure pour l'assuré ou le

EVALUATION DU RISQUE SELON LE GROUPE CREDENDO

SOURCE: WWW.CREDENDO.COM/COUNTRY-RISK/MOROCCO, SITUATION AU 01/10/2018

Transactions commerciales

Risques politiques (1 à 7)



Évaluation du risque commercial (A à C)



Investissements directs (1 à 7)

Risque de violence politique



Risque d'expropriation



Risque d'inconvertibilité en devise et de restriction de transfert



débiteur, tels que les guerres, les révolutions, les catastrophes naturelles, les pénuries de devises et les mesures gouvernementales arbitraires à court terme (2 sur 7) ainsi qu'à moyen et long terme (3 sur 7). En outre, pour les cas spécifiques, sur la base des risques politiques sur transactions, le Maroc obtient une cotation de 2 sur 7.

Le risque commercial est coté B, c'est-à-dire un risque moyen. Il s'agit du risque de carence du débiteur privé, c'est-à-dire du risque que ce dernier soit notamment dans l'incapacité d'exécuter ses obligations ou qu'il s'y soustraie sans motif légal. Le risque commercial n'est pas uniquement déterminé par la situation propre au débiteur, mais également par des facteurs macroéconomiques systémiques qui influencent la capacité de paiement de l'ensemble des débiteurs d'un pays.

INVESTISSEMENTS DIRECTS

Le Groupe Credendo assure les investissements directs au Maroc contre le risque de guerre, le risque d'expropriation et de fait du prince ainsi que le risque de transfert lié au paiement des dividendes ou au rapatriement du capital. Ces risques peuvent être assurés séparément, mais aussi selon toutes les combinaisons possibles. Chaque demande est traitée au cas par cas sur base d'une analyse détaillée.

Le risque de violence politique comprend à la fois le risque d'un conflit externe et le risque de violence politique interne. La violence politique interne inclut, à son tour, le cas extrême de la guerre civile, mais aussi les risques de terrorisme, de troubles civils, de conflits socio-économiques et

de tensions raciales et ethniques. Le Maroc obtient des résultats moyens sur ce point, avec une évaluation de 3 sur une échelle de 7.

Le risque d'expropriation et de mesures gouvernementales arbitraires ne concerne pas seulement les risques d'expropriation et de non-respect des engagements contractés par le gouvernement, mais comprend aussi les risques liés au (mauvais) fonctionnement du système judiciaire et le risque potentiel de changement d'attitude négatif envers les investissements étrangers. Le Maroc se voit ici aussi attribuer une cotation de 3 sur une échelle de 7.

Enfin, le risque de transfert est celui qui découle d'un événement ou d'une décision d'un gouvernement étranger qui empêche le transfert du montant du crédit payé par le débiteur. Avec un score de 3 sur 7, le Maroc se classe dans la catégorie des risques moyens.

Plus d'informations sur : www.credendo.com

2.4.2 AUTRES INDICATEURS DE RISQUE

Un certain nombre d'autres organismes effectuent des estimations relatives aux risques commerciaux d'un pays. Nous ne repreneons ci-dessous qu'une sélection des indicateurs de risque les plus connus :

- Selon le rapport "Global Competitiveness Report 2017-2018" du Forum économique mondial (WEF), le Maroc se classe à la 71^{ème} place sur les 137 pays classés en fonction de leur compétitivité. A titre de comparaison, la Belgique occupe la 20^{ème} place. Comparé à la 70^{ème} place obtenue l'année précédente, le Maroc recule très légèrement.

C'est dans le domaine des institutions publiques et privées (49^{ème} place), de l'importance du marché (53^{ème} place) et des infrastructures (54^{ème} place), que le Maroc obtient les meilleurs résultats.

En ce qui concerne l'efficacité du marché des marchandises, le Maroc obtient également un relativement bon score (58^{ème}). D'autre part, le marché du travail est loin d'être efficace (120^{ème} place) et le pays récolte de faibles cotations en ce qui concerne l'innovation (94^{ème}) et l'enseignement supérieur qui laisse beaucoup à désirer (101^{ème}).

Selon une enquête menée par le WEF, la corruption est le principal obstacle perçu par le monde des affaires au Maroc, de même que l'inefficacité de la bureaucratie gouvernementale et la difficulté d'accès au financement.

- Selon l'indicateur « Ease of Doing Business 2018 » de la Banque mondiale qui étudie comment les relations commerciales pourraient être facilitées, le Maroc occupe la 69^{ème} place sur 190 pays. Le gouvernement marocain a pour ambition de se retrouver dans le top 50. A titre indicatif, il y a seulement 10 ans, le Maroc occupait la 129^{ème} place.

Dans le domaine des permis de bâtir, le Maroc obtient un très bon score (17^{ème} place). Le paiement des impôts et la création d'entreprise sont relativement aisés (25^{ème} et 35^{ème} place du classement).

Pour info : la Belgique occupe la 52^{ème} place dans ce classement.

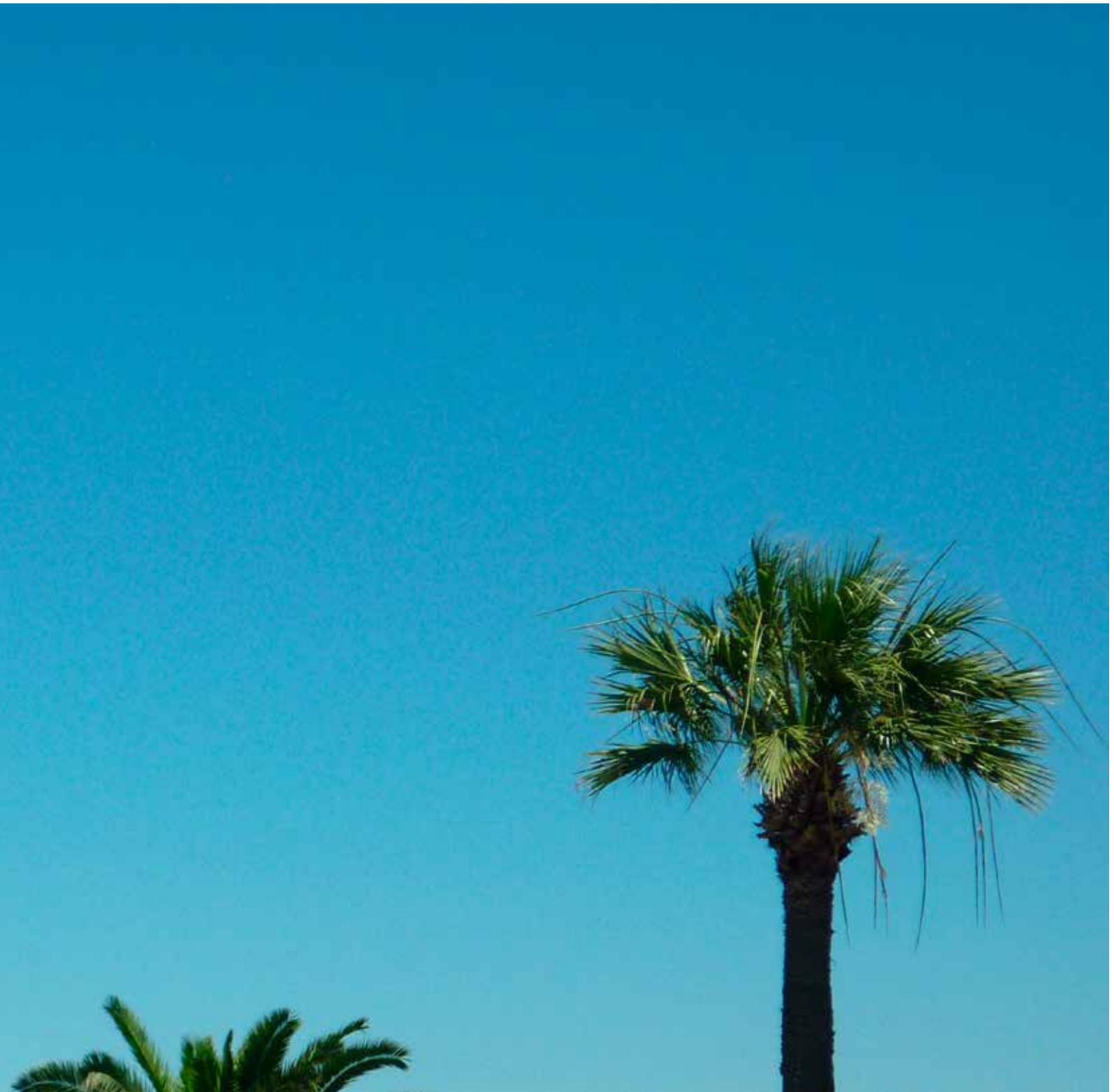
- Selon l'OCDE, le risque pays du Maroc est de 3 sur une échelle de 7, ce qui représente un risque moyen. Le risque pays de la classification OCDE est composé du risque de transfert et de convertibilité (risque qu'un gouvernement impose des contrôles sur le capital ou le taux de change en raison desquels une entité ne peut convertir la monnaie locale en monnaie étrangère et / ou ne peut pas transférer de fonds aux créanciers établis à l'étranger) et les cas de force majeure (par exemple, guerre, expropriation, révolutions, troubles civils, inondations, tremblements de terre).



3

ANALYSE SECTORIELLE





3.1 LE SECTEUR DE LA LOGISTIQUE AU MAROC

INTRODUCTION

Le Maroc est idéalement situé le long du détroit de Gibraltar, passerelle entre la Méditerranée et l'océan Atlantique. C'est l'une des routes maritimes les plus fréquentées au monde. La partie la plus septentrionale du pays se situe à seulement 14 km du continent européen.

Le développement d'un secteur performant en matière de logistique et de transport est donc un élément central de la stratégie marocaine visant à accroître la prospérité du Royaume. En 2016, le secteur de la logistique et du transport contribuait pour 5% au PIB marocain, la croissance est depuis longtemps plus prononcée que la croissance moyenne de l'économie totale. Ce secteur emploie aujourd'hui quelque 445.000 personnes, l'économie informelle incluse.

Pour assurer le développement, le Maroc se tourne également vers l'étranger et recherche des investisseurs et des fournisseurs susceptibles de l'aider à rendre plus efficaces les secteurs de la logistique et du transport. La Belgique est considérée comme un partenaire fiable. Pour preuve, les quatre accords de coopération concernant le secteur de la logistique et des transports que le Maroc a signés avec notre pays au cours de la période 2012-2016. Seules la France (10), l'Espagne (5) et le Qatar (5) affichent une collaboration supérieure avec le royaume chérifien dans ce domaine.

Une autre indication de la professionnalisation que vise le Maroc dans ce secteur est l'organisation en mai 2018 à Marrakech de la 24^{ème} édition du Congrès International de la Logistique (Eurolog 2018) de l'Association européenne de la Logistique (« European Logistics Association – ELA ») et la

7^{ème} édition du Salon International du Transport et de la Logistique pour l'Afrique et la Méditerranée – Logismed, la contrepartie africaine et méditerranéenne d'Eurolog.

Les classements internationaux qui évaluent la qualité logistique d'un pays n'accordent aujourd'hui qu'une cotation mitigée au Maroc.

Lors de la publication de la dernière édition (2018) de l'indice de « performance logistique » de la Banque mondiale, le Maroc a reçu un véritable coup de massue car il est pointé en 109^{ème} place sur 160 pays. Depuis 2012, le Maroc a donc perdu pas moins de 59 places dans ce classement. Le moins mauvais score est obtenu en matière de qualité des infrastructures de transport (93^{ème} place), tandis que l'efficacité des douanes laisse fortement à désirer (115^{ème}).

En revanche, dans l'indice « Agility Emerging Markets Logistics 2018 », le Maroc occupe la 21^{ème} place sur cinquante pays, soit une place de mieux que dans le classement précédent. Parmi les pays africains, seule l'Égypte est parvenue à obtenir de meilleurs résultats. On soulignera le score élevé du Maroc dans la sous-catégorie « Compatibilité de marché », qui examine notamment l'accessibilité du marché et la réglementation pour les entreprises. Ici, le Maroc se classe en 8^{ème} position. Dans le classement général des pays affichant un PIB inférieur à 300 milliards d'USD, le Maroc occupe également la 8^{ème} place.

Pour mieux se positionner dans les classements présentés ci-dessus, le Maroc a élaboré une stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique 2030. Les plans logistiques ne peuvent pas être faits sans le transport, donc

le pays a aussi développé un Plan Routes 2035, un Plan Rail Maroc 2040, une Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030 et un Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035

Des compléments d'information sur ces différents plans sont présentées dans les analyses sectorielles « Transport » et « Infrastructure » présentées plus loin dans cette étude.

STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ LOGISTIQUE

Le Maroc a identifié cinq secteurs clés pour renforcer son secteur logistique : développement de zones logistiques, optimisation de la chaîne logistique, formation du personnel logistique, amélioration des compétences logistiques et activation d'une politique gouvernementale claire.

L'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL) est responsable de l'implémentation de la politique gouvernementale. Depuis 2013, l'AMDL est le point de contact central et le centre de documentation pour le secteur de la logistique au Maroc. L'AMDL assure également le secrétariat de l'Observatoire marocain de la compétitivité logistique (OMCL), un organisme dont la présidence relève du secteur privé.

3.1.1 ZONES LOGISTIQUES MULTI-FLUX (ZLMF)

Les zones logistiques multi-flux (ZLMF) sont au cœur de la stratégie logistique du Maroc. Ces plates-formes logistiques, proches des entreprises et des consommateurs, sont situées à proximité

ZONES LOGISTIQUES EN DÉVELOPPEMENT AU COURS DES PROCHAINES ANNÉES (SUPERFICIES ATTENDUES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU

Zones logistiques	Ville	Superficies attendues en hectares
Zenata	Casablanca	323
Ain Dalia (Tanger)	Tanger	208
Tamensourte	Marrakech	200
Ait Melloul	Agadir	172
Ameur	Rabat	100
Ras El Ma	Fes	90

des villes, des ports et débouchés commerciaux, et sont connectés de manière multimodale. Dans ces zones, les entreprises peuvent mener facilement des opérations logistiques grâce à une mutualisation des infrastructures communes et des services généraux.

Le gouvernement marocain souhaite disposer d'une infrastructure logistique couvrant une superficie de quelque 3.300 hectares d'ici 2030. Plus de 80% de cette superficie (2.750 hectares) ont déjà été identifiés, en collaboration avec les autorités locales. En 2016, on répertoriait quelque 550 hectares de zones logistiques alors que le pays n'en comptait que 80 hectares en 2010.

Zenata, située près de Casablanca, devrait devenir à terme la plus grande zone tel que programmé dans le cadre du schéma national des zones logistiques Multi-Flux (ZLMF) avec 323 hectares dédiés aux activités conteneurs, céréales, distribution et sous-traitance logistique. Son développement a été confié à la Société Nationale des Transports et de la Logistique (SNTL Group) qui a déjà clôturé la première phase du projet. Une étude réalisée avec le soutien de la Banque européenne d'investissement a encouragé la construction d'une deuxième partie de cette zone logistique qui devrait inclure un terminal multimodal, un port à sec, un centre de fret et d'entreposage.

Pour la période 2017 – 2021, le Ministère a programmé le développement des zones logistiques suivantes au niveau des régions:

- Région Fès-Meknès :
37 ha au niveau de la zone Ras El Ma
- Région Rabat-Salé-Kénitra :
34 ha au niveau de la zone Amer

- Région Marrakech Asfi :
37 ha au niveau de la zone Tamansourt
- Région Sous Massa :
42 ha au niveau de la zone Ait Meloul
- Région de l'Est :
10 ha au niveau de la zone Technopolis de Oujda
- Région Béni Mellal Khénifra :
10 ha au niveau de la zone ouled Mbarek à Beni Mellal
- Région de Casablanca-Settat :
100 ha dans la zone de Zenata et 15 ha dans la zone Ouled Saleh

Dans chaque zone logistique, il est possible d'établir jusqu'à cinq grands types de plateformes susceptibles de répondre aux besoins des opérateurs du secteur : concrètement, cela concerne les conteneurs, la distribution, l'agro-commercialisation, les céréales et enfin les matériaux de construction.

Les entreprises belges, actives dans le secteur de la logistique, devraient bénéficier de débouchés intéressants dans les années à venir, vu l'accroissement du nombre de parcs logistiques incluant les services suivants (source : site web de l'AMD L):

Conteneurs

- Opérations de groupage/dégroupage & triage
- Opérations de stockage et manutention des conteneurs
- Services de dépotage / remplissage et circuit du vide
- Procédures et services administratifs

Distribution (plateformes orientées vers l'ensemble des flux liés à la distribution, et orientées camions et palettes)

- Manutention et sous-traitance
- Stockage
- Services à valeur ajoutée (Contrôle de la facturation, « co-packing », ...)

Agro-commercialisation (fonction logistique de groupage/stockage y compris flux imports et fonction de marché de gros)

- Opérations de chargement / déchargement
- Opérations de stockage et manutention des palettes
- Services de contrôle des normes sanitaires (chaîne du froid, traçabilité, etc.)
- Services auxiliaires : services administratifs, commerciaux, nettoyage, etc.
- « Market places »

Céréales (plateformes de stockage des céréales pour optimiser les achats et sécuriser l'approvisionnement)

- Transfert des céréales des silos portuaires de transit aux silos de stockage primaire
- Magasinage / ensilage au niveau des silos de stockage primaire
- Transbordement pour éclatement vers les bassins de consommation
- Services auxiliaires

Matériaux de construction (plateformes focalisées sur les matériaux de base, finis ou semi-finis, servant à la construction : acier, ciment, verre, sable, ...)

- Opérations de stockage et manutention des marchandises
- Transformation des produits de base ou semi-finis
- Espace de vente (« market place »)
- Certification et contrôle des normes de qualité

3.1.2 OPÉRATIONS LOGISTIQUES ET FORMATIONS

Les entreprises belges spécialisées dans la consultance, les processus logistiques et la gestion logistique peuvent également tirer parti des nombreuses opportunités qui se présentent actuellement au Maroc. L'AMD L et le Ministère des Transports affichent clairement leur objectif d'améliorer fortement la professionnalisation des opérateurs logistiques et de voir le niveau des entreprises marocaines actives dans ce secteur atteindre celui des normes internationales les plus élevées.

La troisième place occupée par la Belgique dans l'« Indice de Performance Logistique » de la Banque Mondiale, est évidemment une solide carte de visite à faire valoir auprès des entreprises marocaines. Voici quelques points d'action concrets pour lesquels l'aide de nos entreprises peut être proposée :

- sensibiliser les opérateurs économiques à l'externalisation de leurs activités logistiques. Cela peut être fait en organisant des événements et en faisant la promotion des « meilleures pratiques »
- concevoir et mettre en place un système de classification et de qualification des acteurs de la logistique intégrée (système de labellisation)
- mettre à niveau la fonction logistique dans l'entreprise
- réévaluer les cahiers des charges relatifs à la demande de prestations logistiques par les administrations et les établissements publics en ce qui concerne la demande de services logistiques
- mettre en œuvre un plan de développement des ressources humaines adapté aux besoins du secteur de la logistique et du transport

- analyser et améliorer les modèles économiques des entreprises actives dans le secteur de la logistique
- définir de meilleurs critères d'accès à la profession pour le secteur logistique, en ce compris les conditions d'exploitation et le contrôle y afférent
- limiter le rôle du secteur informel et proposer une campagne de dissuasion

L'AMDL a conçu en partenariat avec la Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM), la Fédération du Transport & de la Logistique de la CGEM (FTL - CGEM) et le Groupement Interprofessionnel d'Aide au Conseil (GIAC TRANSLOG), un programme visant la mise à niveau logistique des PME intitulé « PME Logis », qui s'étalera sur la période 2017-2021. Le programme est actuellement en phase pilote 2017-2018.

Il vient répondre à une forte attente des PME en terme d'accompagnement technique et financier sur différents volets tels que les diagnostics logistiques, les systèmes d'information logistiques (WMS/TMS), les certifications / labellisations et les formations.

En outre, les organisations belges peuvent également proposer leur aide dans le secteur de la formation du personnel logistique marocain. Au cours de l'année scolaire 2010-2011, seules 2.500 personnes ont reçu une formation dans ce secteur, contre 7.325 en 2014-2015. Actuellement, environ 120 entreprises proposent quelque 200 formations et des « centres d'excellence » en logistique.

Le Maroc peut compter sur le programme de coopération régionale au sein du Partenariat Euromed pour sa formation en logistique. Ces « Activités de formation LOGISMED (LOGISMED - TA) » visent à

améliorer le niveau de qualification des gestionnaires et opérateurs de plateformes logistiques et à renforcer le secteur de la logistique et des transports en Méditerranée.

3.1.3 INITIATIVES LOGISTIQUES

A. ZONE FRANCHE LOGISTIQUE DE TANGER : TANGER MED LOGISTICS FREE ZONE

Lancée en novembre 2008 et située au sein du complexe portuaire Tanger Med, la Zone Franche Logistique gérée par Medhub est une plateforme idéale pour l'implantation de bases logistiques destinées à couvrir l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique. Parfaitement située sur le détroit de Gibraltar et ouverte à toutes les options de transport multimodal, cette zone franche est entièrement dédiée au secteur logistique.

Medhub est un centre de stockage créé pour la distribution vers d'autres zones franches du Maroc. En outre, diverses opérations telles que la préparation de commandes, l'entreposage, le conditionnement, l'étiquetage, l'assemblage et le contrôle qualité peuvent également y être effectuées. Les entreprises situées dans cette zone sont principalement des sociétés de logistique, des distributeurs multinationaux, des sociétés de commerce international et des prestataires de services portuaires.

Outre les avantages fiscaux et douaniers classiques des zones franches évoqués dans la partie « Investissements », Medhub présente également un certain nombre d'autres avantages. Les investisseurs s'installant à Medhub bénéficient des facilités suivantes :

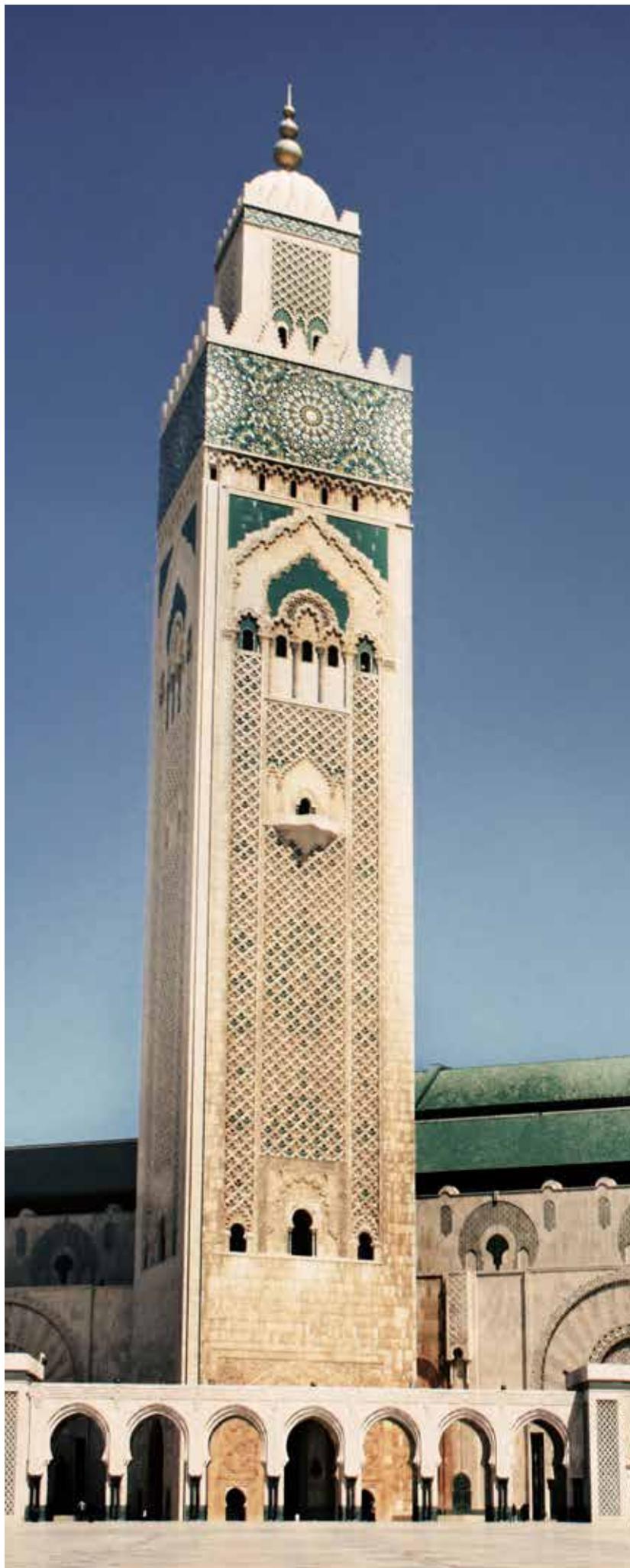
- possibilité de mise à la consommation sur le marché marocain de 100% des produits n'ayant pas subi de transformations
- durée illimitée de stockage à l'intérieur de Medhub
- possibilité d'éclatements des preuves d'origines EUR-MED ou EUR1 en remplacement des preuves d'origine initiale (EUR-Med ou déclarations sur facture EUR-MED)
- aucune déclaration douanière entre le port Tanger Med et la Zone Franche Logistique
- possibilité d'obtenir une dispense de caution définitive pour le transfert des marchandises entre Medhub et l'ensemble des bureaux douaniers
- gestion informatisée des flux des marchandises sur une application web
- possibilité de déclarations simplifiées entre les différentes zones franches

Les entreprises qui manifestent de l'intérêt pour la zone franche de Tanger Med Logistics peuvent contacter Medhub pour toutes les phases d'installation dans la zone logistique. Medhub est également en mesure de fournir toute information utile sur les zones de stockage, les terrains et les bureaux.

Personnes de contact :

- Ahmed HARBAZ - Operations manager
(a.harbaz@tmsa.ma)
- Imane ABJIU - Sales manager
(i.abjiou@tmsa.ma)

Vous trouverez plus d'informations en consultant le site: www.tmpa.ma/en/medhub/



B. NUMÉRISATION ET SIMPLIFICATION DES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

PortNet est le fleuron de la simplification administrative pour les sociétés étrangères qui négocient avec le Maroc.

Il s'agit d'un outil électronique (un « Guichet Unique National de facilitation de l'ensemble des procédures portuaires et du commerce ») efficace pour faciliter le commerce extérieur et améliorer la qualité des services fournis aux opérateurs logistiques et au commerce international en général. Il permet d'optimiser le temps d'attente des navires, les temps de traitement, chargement et déchargement des marchandises, tant en termes d'importation que d'exportation, grâce à une intégration de bout en bout de la chaîne logistique.

Le plan PortNet a été mis en œuvre en 2012 et offre de plus en plus de fonctionnalités. Il a déjà également été ouvert pour les marchandises arrivant par voie aérienne. Actuellement, le système compte près de 30.000 utilisateurs, dont plus de 20.000 exportateurs et importateurs. Le projet qui a déjà été primé six fois, a également reçu toutes les félicitations de l'OMC lors de l'évaluation de la politique commerciale du Maroc.

Outre le développement de PortNet, les initiatives suivantes ont également été présentées dans le plan stratégique pour la logistique 2017-2022:

- l'amélioration du système d'information géographique des routes
- la généralisation du télépéage (JAWAZ) sur l'ensemble du réseau autoroutier
- la mise en place d'un système d'information géo-

graphique pour la gestion du domaine public maritime

- la réalisation d'un atlas cartographique portuaire qui sera érigé en Système d'Information Géographique
- le développement de nombreuses applications pour l'information sur l'état du réseau routier, les tarifs de péages, les contraventions, les horaires de trains...

C. CHARTE MAROCAINE EN FAVEUR DE LA LOGISTIQUE VERTE

Le Plan « Logistique Verte » fut lancé en 2016 par l'AMD. Elaboré en marge de l'Accord de Paris sur le Climat, il vise à ce que le Maroc devienne un précurseur en matière de logistique verte.

Ce plan poursuit six objectifs et il est fortement conseillé aux exportateurs belges d'en tenir compte dans toute offre de capitaux, de biens et de services.

1. améliorer la prise de conscience de l'importance de la contribution du secteur de la logistique aux actions globales de lutte contre les changements climatiques
2. assurer une mobilisation maximale de la communauté logistique marocaine (institutionnels, chargeurs, opérateurs logistiques, ...) autour d'une approche volontariste, inclusive et cohérente en matière de développement durable
3. promouvoir les efforts entrepris au niveau national en termes de bonnes pratiques « Green Logistics »

4. initier une nouvelle dynamique de la communauté en la matière privilégiant la mise en place d'actions collaboratives
5. constituer un cadre d'échange des expériences en matière de logistique verte, et un dispositif de veille et de benchmark par rapport aux pratiques et tendances environnementales en logistique à l'international notamment dans les pays développés dans ce domaine
6. anticiper le positionnement du secteur logistique au Maroc par rapport aux opportunités de coopération et de financement prévisibles dans le cadre de la mise en œuvre de l'accord de Paris en vertu de la Convention Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques

Un complément d'information et la Charte marocaine en faveur de la Logistique verte au Maroc peuvent être consulté sur : www.amdl.gov.ma/amdl/wp-content/uploads/2016/11/Charte-Log-verte-Fran%C3%A7ais-1.pdf

D. « MAROCCAN LOGISTICS AWARDS »

Afin de promouvoir ces pratiques vertes, l'AMDL a également lancé une série de prix, dont le très couru prix « Green Logistics » de l'année. Ce prix récompense une entreprise ou une institution qui a mis en œuvre un projet dans l'un des domaines définis dans la Charte marocaine de la Logistique Verte, approuvée à la COP 22.

En ce qui concerne le prix « Green Logistics 2018 », celui-ci a été octroyé à E-PICERIE VERTE pour son projet « Green Market d'Épicerie Verte » qui consiste à lancer le 1er « marketplace » en ligne au

” PortNet est le fleuron de la simplification administrative pour les sociétés étrangères qui négocient avec le Maroc.

Maroc dédiée aux produits alimentaires ainsi que cosmétiques naturels et bio.

Il existe également un prix « Projet Logistique de l'année » (remporté par Danone en 2018). Ce prix récompense une entreprise ou une institution qui a mis en place une solution logistique innovante qui a amélioré ses fonctions logistiques, sa production, l'utilisation de ses flux d'informations logistiques ou encore tout autre élément de sa chaîne d'approvisionnement. En 2016, PortNet avait remporté ce prix.

Le troisième prix est réservé au “professionnel de l'année”, une personne qui, par ses actions en faveur de la communauté logistique marocaine, a contribué au développement du secteur. Le jury a primé en 2018 M. Jalal Benhayoun, Directeur Général du Guichet Unique National des Procédures du Commerce Extérieur – PortNet. M. Benhayoun occupe également le poste de Vice-Président de l'Alliance Africaine pour le Commerce Electronique et ce depuis 2015.

Les entreprises belges basées au Maroc peuvent certainement saisir leur chance.

3.2 LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU MAROC

Afin de faire évoluer le secteur des transports, le gouvernement marocain a élaboré divers plans à long terme. Dans la plupart des cas, ils sont subdivisés en plans quinquennaux. Les quatre plans suivants donnent un bon aperçu du secteur :

- Plan routes 2035
- Plan Rail Maroc 2040
- Stratégie Portuaire Nationale à l'horizon 2030
- Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035.

On trouvera plus d'informations sur les investissements et les projets futurs dans ces secteurs dans l'analyse de l'infrastructure sectorielle.

3.2.1 TRANSPORT ROUTIER

Situation actuelle

- Autoroutes : 1.800 Km
- Réseau routier : 57.334 Km dont 1.080 km de voies express
- Routes nationales : 15.782 km
- Routes régionales : 11.157 km
- Routes provinciales : 30.395 km
- Ouvrages d'art routiers : 9.400

Environ 75% des marchandises sont transportées par route au Maroc. Ce chiffre ne tient pas compte

du phosphate qui est principalement transporté par voie ferroviaire.

Les entreprises de transport de marchandises par route affichent un chiffre d'affaires annuel d'environ 15 milliards de dirhams (près de 1,6 milliard d'USD). En 2016, un peu plus de 90.000 véhicules ont circulé pour transporter des marchandises. À peine 13 ans plus tôt, en 2003, il n'y en avait que 15.000. Le nombre d'entreprises qui transportent des marchandises de tiers a encore augmenté, passant de 2.800 en 2003 à 54.155 en 2016.

La forte fragmentation dans ce secteur n'a évidemment pas profité à renforcer la qualité et la sécurité. C'est pourquoi le Maroc a adopté un nouveau plan de route qui vise à réformer ce secteur en profondeur. Pour ce faire, les sept points suivants sont prioritaires :

1. renforcement de la restructuration du secteur du transport routier de marchandises
2. amélioration du climat juridique des sociétés de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui
3. amélioration de la capacité compétitive des sociétés de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui
4. développement du transport international de marchandises sur route
5. actualisation du contrôle routier
6. sécurité routière
7. protection de l'environnement

3.2.2 RÉSEAU FERROVIAIRE

Situation actuelle

- Voies ferrées : 2.109 km
- Voies doubles : 613 km
- Ouvrages d'art ferroviaires : 819

Le Maroc dispose d'un des meilleurs réseaux ferrés d'Afrique. Cela s'explique en grande partie par les lourds investissements réalisés ces dernières années par l'ONCF (Office des Chemins de Fer) et qui relèvent de l'ambitieux « Plan stratégique ferroviaire marocain 2040 ».

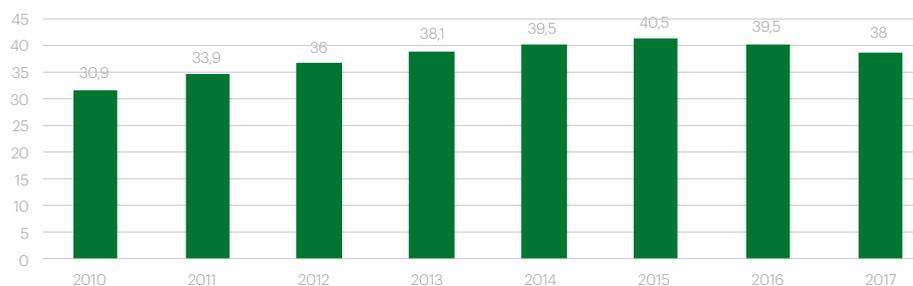
Il n'est donc pas étonnant que le nombre de passagers sur le réseau ferroviaire marocain ait fortement progressé entre 2011 et 2015, passant de 33,9 millions à 40 millions de voyageurs par an tandis que le taux de satisfaction de la clientèle passait de 62% à 76%.

Le progrès le plus prestigieux est le développement d'un réseau de lignes à grande vitesse qui relie certains pôles économiques et villes importantes du pays. Le temps de trajet entre Casablanca et Tanger - cette première ligne à grande vitesse (LGV) devrait être mise en service commercial fin 2018 - a été réduit à 2h10 seulement au lieu de 4h45. Entre Rabat et Tanger et entre Kénitra et Tanger, le temps requis pour les trajets diminuera d'un tiers (nouvelles durées de trajet de 1h20 et de 47m).

Contrairement au remarquable bond du nombre de passagers transportés, le domaine du transport de marchandises a régressé. Cela s'explique en grande partie par la forte baisse du volume des phosphates transportés (21 millions de tonnes en 2017 contre 28 millions de tonnes en 2012). C'est le résultat de l'évolution de la politique d'approvisionnement utilisée par OCP (« Office Chérifien des Phosphates » à sa création, aujourd'hui Groupe OCP) sur l'axe ferroviaire Khouribga-El Jorf Lasfar remplacé par un pipeline.

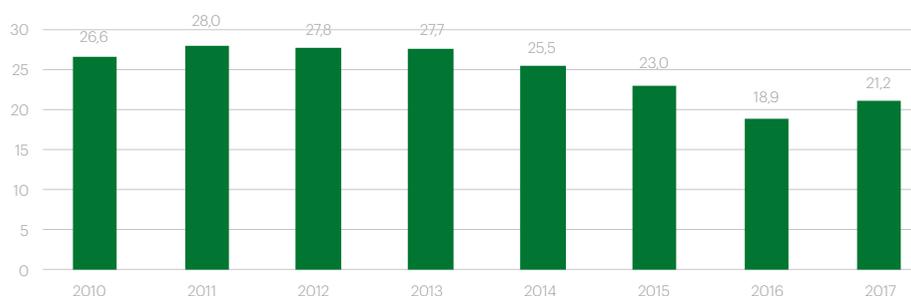
NOMBRE DE PASSAGERS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE MAROCAIN, 2010 - 2017 (EN MILLION DE PASSAGERS)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



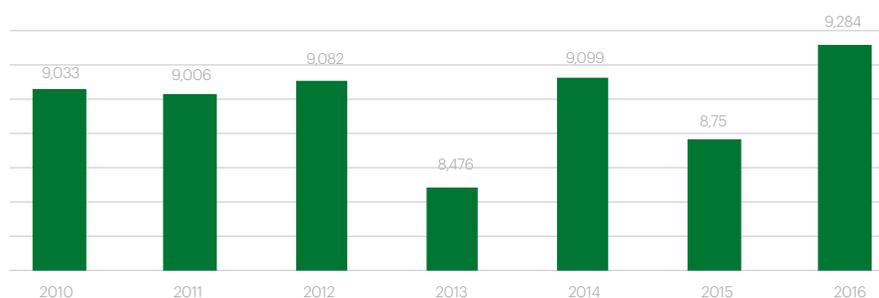
TRANSPORT DU PHOSPHATE PAR VOIE FERROVIAIRE, 2010 – 2017 (EN MILLION DE TONNES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES DIVERSES (HORS PHOSPHATES), 2010 – 2016 (EN MILLION DE TONNES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



En 2017, environ la moitié du chiffre d'affaires de l'ONCF provenait du transport de phosphate et dérivés (1,59 milliard de MAD) ; 40% venait du transport de passagers (1,34 milliard de MAD). En conséquence, le transport d'autres marchandises a un impact limité sur les chemins de fer marocains. Les principaux produits transportés par la voie sont, en dehors du phosphate, les produits énergétiques

(charbon et essence) et les produits chimiques (principalement les acides et le soufre).

En 2016, hors phosphates, 9,3 millions de tonnes de marchandises ont été transportées. C'est le meilleur résultat enregistré depuis 2010 par les Chemins de fer marocains. L'ONCF compte 185 gros clients et transporte au total 35 types de produits.

Les usines automobiles, souvent installées dans la zone franche de Tanger, constituent aujourd'hui le plus important nouveau client pour le réseau des chemins de fer marocains.

La ligne principale de transport de conteneurs relie Casablanca à Marrakech. Cependant, les revenus que l'opérateur ferroviaire ONCF tire de cette activité restent négligeables. L'ONCF veut remédier à cette situation. À long terme, le gestionnaire des chemins de fer veut se transformer en « intégrateur de solutions logistiques », avec d'importants investissements dans l'entreposage et les connexions avec les ports.

Il existe actuellement trois plates-formes logistiques reliées au réseau ferré :

- Casa Mita avec un port sec de 8 hectares et une zone logistique couvrant 32 hectares

- Fès-Bensouda avec un port sec de 7 hectares et une zone logistique de 47 hectares

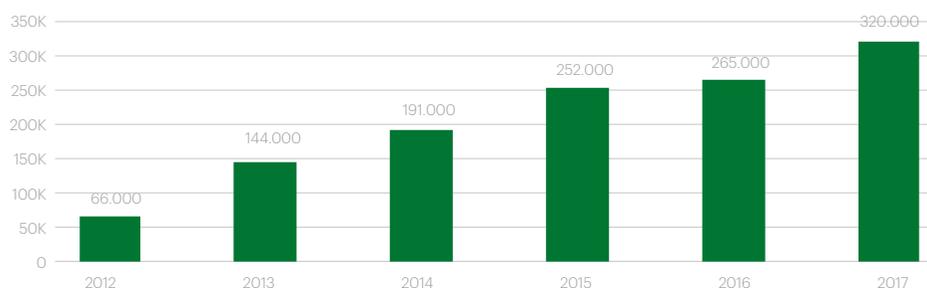
- Marrakech-Sidi-Ghanem avec un port sec de 4 hectares et une zone logistique de 6 hectares.

Ces « ports secs » (terminal intermodal directement connecté par chemin de fer ou route à un port maritime) offrent divers services logistiques, tels que le dédouanement des conteneurs à l'importation et à l'exportation, le stockage, la manutention, le chargement et le déchargement, les opérations de transit, etc.

À terme, quatre nouvelles plateformes logistiques devraient être reliées au réseau ferré : Mohammedia-Zenata avec une surface spécifique de 100 hectares, Tanger - Dalia avec une superficie de 50 hectares, Nadir - Selouane avec une superficie de 26 hectares et Oujda-Beni Oukil avec une superficie de 36 hectares.

VÉHICULES TRANSPORTÉS PAR VOIE FERRÉE, 2012 – 2017 (EN UNITÉ)

[HTTPS://WWW.ONCF.MA](https://www.oncf.ma)



3.2.3 PORTS

La situation actuelle est la suivante :

- ports multifonctionnels de commerce : 13
- ports de pêche à vocation régionale : 10
- ports de pêche à vocation locale : 10
- ports dédiés à la plaisance : 7

Un navire partant du Maroc met 3 jours pour atteindre la Belgique, 10 jours pour les États-Unis et 20 jours pour la Chine. Les ports marocains sont également connectés à 37 autres ports dans 21 pays africains. Les Nations Unies, qui analysent le «profil maritime» de chaque pays par le biais de la CNUCED, attribuaient la 16^{ème} place du classement 2017 au Maroc. Pour information, la Belgique occupait la neuvième place alors que la Chine est en tête du classement.

Presque tous les ports de commerce marocains appartiennent à l'Agence Nationale des Ports (ANP), à l'exception notable du port de Tanger Med, ce dernier étant la propriété de Tanger Med Special Agency. En 2016, les trois plus grands ports réunis représentaient environ 80% du trafic portuaire total en tonnage, y compris le transbordement de containers : Tanger Med 37%, Casablanca 23% et Jorf Lasfar 21%. Si l'on exclut le transbordement de containers, le port de Casablanca est le plus important.

Flambant neuf, le port de Tanger Med est l'un des projets portuaires les plus importants et les plus modernes d'Afrique. Dès son ouverture en 2007, son succès s'est directement confirmé. Grâce à sa connexion avec les usines automobiles de Tanger, le port est devenu absolument incontournable.

Selon les statistiques de l'ANP pour le premier semestre 2017, ce ne sont pas moins de 206.412 véhicules qui ont transité par le port. Les travaux en cours pour la partie Tanger Med 2 se termineront en 2019. D'une capacité de 5,2 millions d'EVP, il devrait devenir le plus grand terminal à conteneurs d'Afrique. Le succès du port peut être lié également à la zone franche qui a été construite à proximité et qui comprend, comme mentionné précédemment, une section spécifiquement destinée aux activités logistiques.

En 2017, Casablanca était le port le plus important pour l'importation de conteneurs (5,6 millions de tonnes) et de céréales (4,1 millions de tonnes), alors que c'est un port d'exportation essentiel pour le phosphate (9,2 millions de tonnes en 2017) et également les conteneurs (3,1 millions de tonnes).

Le troisième port du pays, Jorf Lasfar, a quant à lui importé principalement du charbon et du coke (6,5 millions de tonnes) ainsi que du soufre (3,8 millions de tonnes). D'autre part, il exportait principalement des engrais (7,2 millions de tonnes) et de l'acide phosphorique (1,8 million de tonnes).

Pour soutenir davantage le commerce maritime, le Maroc a défini une stratégie portuaire à l'horizon 2030. Le royaume chérifien prévoit des investissements de près de 8 milliards d'USD pour ce plan Port 2030. L'objectif est réellement ambitieux puisque le Maroc espère passer du traitement de 121 millions de tonnes de fret en 2016 (y compris les transbordements) à 290 millions de tonnes (voire 370 millions de tonnes !) en 2030.

Grâce à ce plan, le Maroc ne cherche pas seulement à améliorer les infrastructures portuaires, mais il introduit également de nettes améliorations techniques et pratiques pour attirer les clients.

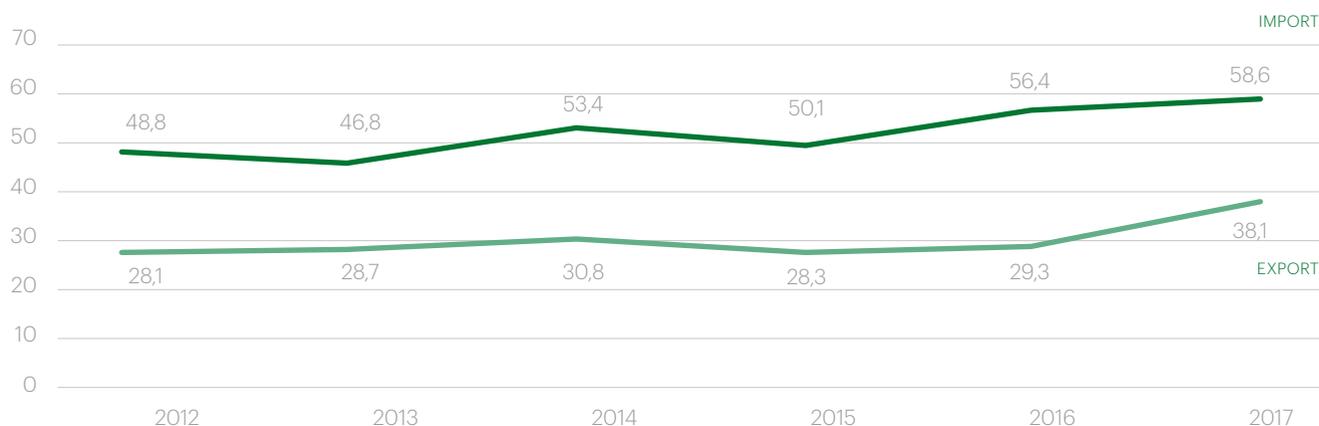
Par exemple, depuis janvier 2016, le port de Casablanca offre une manutention de 24h/24 (trois équipes de huit heures) et a réorganisé la numérisation au sein des terminaux.

La prochaine extension de ce qui deviendra la zone logistique de Zenata (y compris la construction d'un nouveau port), devrait permettre de garantir une meilleure gestion de la logistique, tout comme le programme pilote mené par l'ANP pour résoudre la congestion des ports. Enfin, l'introduction de « Portnet » garantit, comme mentionné précédemment, une forte réduction de la charge administrative que les importateurs et les exportateurs doivent supporter aujourd'hui.

En outre, le cabotage (y compris le transport de marchandises effectué par les compagnies étrangères) est en augmentation entre les divers ports marocains. À l'heure actuelle, le cabotage représente environ 5% du volume des marchandises transportées. Les ports de Casablanca, Agadir, Tanger et Mohammedia s'adjugent la plus grande part. 16% des conteneurs arrivant à Casablanca sont acheminés par cabotage vers une autre destination marocaine, le reste étant presque exclusivement acheminé par transport routier.

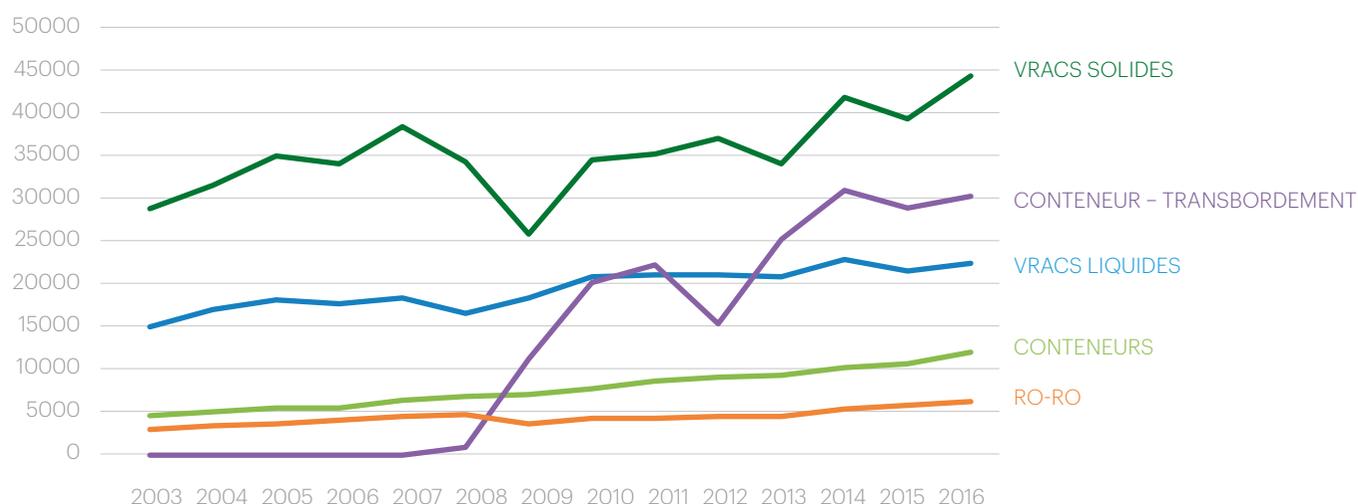
ECHANGES COMMERCIAUX VIA LES PORTS MAROCAINS, 2012 - 2017 (EN MILLIONS DE TONNES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



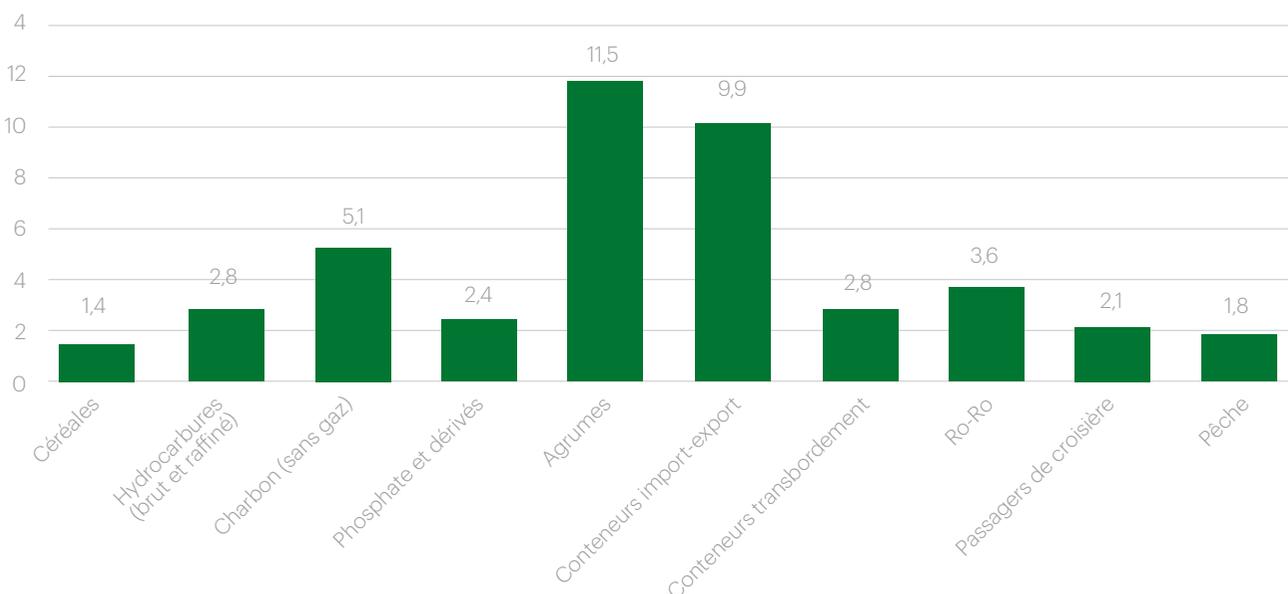
RÉPARTITION DU TRAFIC PORTUAIRE AU MAROC, 2003 - 2016 (EN MILLIERS DE TONNES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



EVOLUTION ATTENDUE DU COMMERCE PAR CATÉGORIE DE PRODUITS VIA LES PORTS EN 2030 (EN NOMBRE DE FOIS LE TONNAGE EN 2010)

SOURCE: OFFICE DES CHANGES



3.2.4 AÉROPORTS

Situation actuelle

- Aéroports internationaux : 18
- Aéroports nationaux : 8

Le secteur de l'aviation s'est rapidement développé au Maroc après sa libéralisation en 2004. L'accord « Open Sky », le premier du genre signé entre l'UE et un pays non européen, et différents autres accords conclus par le Maroc avec d'autres pays, ont entraîné une progression du trafic aérien et une augmentation des investissements dans le secteur. Avec l'essor de la compagnie aérienne Royal Air Maroc (RAM) et le développement de l'aéroport Mohammed V de Casablanca, le Maroc est devenu l'une des destinations les plus connectées d'Afrique.

Une trentaine de compagnies aériennes desservent l'aéroport de Casablanca qui propose aujourd'hui des vols vers 87 destinations situées dans 48 pays (70 et 40 en 2012). En ce qui concerne les fréquences de vols, l'aéroport est passé de 580 en 2012 à plus de 700 en 2016.

Royal Air Maroc est devenue en très peu de temps la deuxième compagnie aérienne en Afrique. L'État marocain et la RAM ont signé un contrat de 9,3 milliards de dirhams au cours de la période 2011-2016.

Une offre de connexions souples et peu coûteuses avec le reste du monde doit garantir le succès du secteur touristique marocain. C'est en effet l'une des principales sources de revenus du pays. Que de nombreuses priorités concernant la construction de nouveaux aéroports, l'augmentation du nombre de liaisons, etc., aient été définies dans les plans

NOMBRE DE PASSAGERS DANS LES AÉROPORTS MAROCAINS, 2012 - 2017 (EN MILLIONS DE PASSAGERS)

SOURCE : OFFICE NATIONAL DES AÉROPORTS



touristiques décennaux (Vision touristique 2010 et Vision touristique 2020) n'est nullement un hasard.

En 2017, quelque 77% des passagers débarquant au Maroc provenaient d'Europe. Les arrivées en 2017 ont connu une hausse de 12,2% par rapport à 2016. La part provenant d'Asie a quant à elle progressé de 8,6% alors que celles des passagers en provenance d'Afrique et du Moyen-Orient ont baissé de 7,2% et 3,7%. Avec 2,6% des arrivées, l'Amérique du Nord n'a qu'une importance limitée pour le Maroc, tout comme l'Amérique latine (0,64%, mais en progression de 106% par rapport à 2016).

Le « Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035 » vise une meilleure connexion avec l'Afrique afin de réduire la dépendance à l'Europe. Les liaisons existantes avec l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale seront particulièrement renforcées, tandis que de nouvelles lignes seront également créées vers de nouvelles destinations sur le continent africain.

L'aéroport Mohammed V de Casablanca a accueilli près de la moitié des voyageurs aériens en 2017 et

peut se compter parmi les dix plus actifs d'Afrique. Les aéroports de Marrakech (23%) et d'Agadir (8%) suivent à grande distance. Le quart de passagers restant arrive dans 18 autres aéroports internationaux ou nationaux.

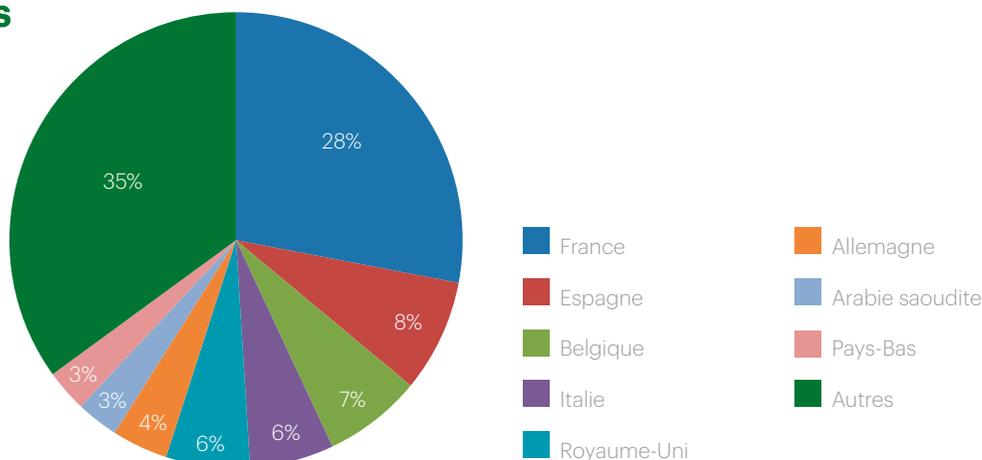
On notera que les croissances les plus fortes du nombre de passagers ont été enregistrées en 2017 dans les aéroports de Tanger (+26,11%), de Fès (+24,93%), d'Agadir (+15,74%) et de Marrakech (+11,96%).

Pour élaborer sa vision à long terme, le Maroc s'en tiendra à son « Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035 », approuvé notamment par le Ministère des Transports et l'Office national des aéroports - ONDA.

Les ambitions du Plan 2035 ne sont pas minces. Le Maroc s'attend à quatre fois plus de passagers en 2035 qu'en 2014 (70 millions par an contre 17,3 millions) et 3,4 fois plus de trafic de marchandises exprimé en tonnes (182.000 tonnes contre 54.000 tonnes en 2014, avec 100.000 tonnes en 2020).

ORIGINE DES PASSAGERS DANS LES AÉROPORTS MAROCAINS EN 2016 (EN %)

SOURCE : OFFICE NATIONAL DES AÉROPORTS



Le fret aérien marocain ne représente actuellement que 0,1% du trafic de fret, bien en dessous de la moyenne mondiale de 2%. En outre, les trois quarts des marchandises sont actuellement acheminées par des avions qui transportent également des passagers, un quart seulement étant livrées au Maroc par des avions cargos.

Pour la période 2016-2020, les plans de développements seront élaborés en concertation notamment avec l'AMDL, Royal Air Maroc et la Fédération marocaine des Entreprises. PortNet sera également impliqué, de sorte que les coûts administratifs d'importation et d'exportation soient réduits au minimum.

L'aéroport de Casablanca devrait être tout particulièrement concerné par l'augmentation du transport de fret par voie aérienne. Ce dernier devrait pouvoir traiter 150.000 tonnes d'ici 2030. A Tanger, la capacité de traitement des 4.000 tonnes devrait être atteinte d'ici 2020 et quadruplée (16.000 tonnes) durant les dix prochaines années. Le déve-

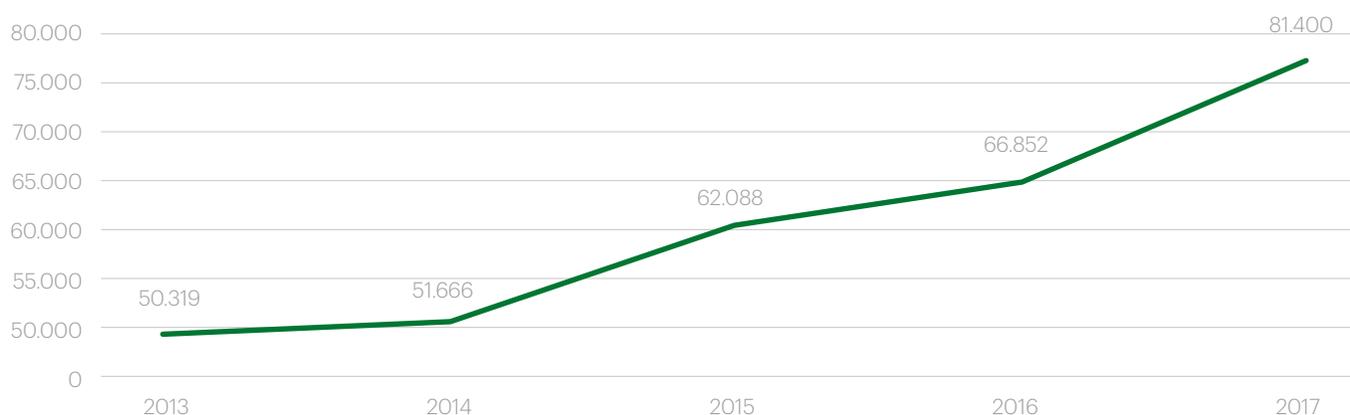
loppement de plates-formes de fret se poursuivra, la compagnie aérienne nationale RAM contribuant également à la réalisation des objectifs en investissant dans des avions cargos.

Le Gouvernement marocain a défini des zones spécifiques pour positionner les activités de transport de marchandises par voie aérienne.

L'aéroport de Casablanca, soutenu par l'aéroport de Rabat, est le « Pôle Central », puisqu'il a traité 94% du trafic de fret en 2017. L'aéroport de Tanger est désigné comme « Pôle Nord ». Il est prévu, dans les années à venir, qu'il pourra bénéficier de son emplacement stratégique par rapport au hub logistique Tanger Med. Avec 2.170 tonnes traitées en 2017, le volume traité par l'aéroport de Tanger était déjà supérieur de 65% à celui de l'année précédente. Agadir est désigné comme « Pôle Sud », d'une importance particulièrement stratégique pour le transport du poisson et des autres denrées alimentaires. Enfin, l'aéroport d'Oujda constituera le « Pôle Est », situé à la frontière algérienne.

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES AÉROPORTS MAROCAINS, 2013 – 2017 (EN TONNES)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



3.3 LE SECTEUR DES INFRASTRUCTURES AU MAROC

Les grands travaux d'infrastructure au Maroc s'inscrivent le plus souvent dans des plans stratégiques à long terme, comme le Plan Routes 2035, le Plan Rail Maroc 2040, la Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 ainsi que le Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035. Plus d'informations sur ces plans peuvent être consultés dans l'analyse sectorielle « Transports ».

Entre 2012 et 2016, quelque 101,5 milliards de dirhams (environ 11 milliards d'USD) ont été investis dans des travaux d'infrastructure par le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau. La plupart des investissements ont été réalisés dans le secteur autoroutier (53%), suivi des chemins de fer (31%) et des ports (14%).

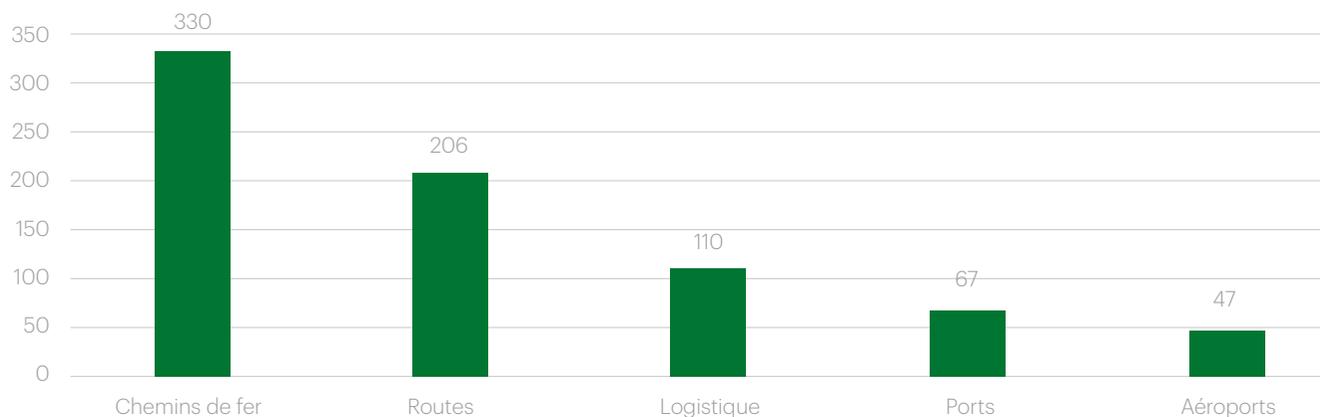
Le plan actuellement en cours d'exécution est celui de la période 2017 - 2021. La note stratégique intégrale peut être consultée sur:

www.equipement.gov.ma/Gouvernance/Strategie/Documents/Plan-strategique-METLE-23-07-2018-Web.pdf

D'ici 2035, le ministre de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau prévoit les investissements suivants:

INVESTISSEMENTS PLANIFIÉS JUSQU'EN 2035 (EN MILLIARDS DE DIRHAMS)

SOURCE : [HTTPS://AFRIQUE.MEDIAS24.COM](https://afrique.medias24.com)



3.3.1 INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Contexte et réalisations récentes

Le Plan Routes vise à moderniser et à développer le réseau routier marocain d'ici 2035, mais également à le rendre plus sûr et plus durable. L'élaboration concrète du plan routier est en grande partie réalisée dans le cadre de plans stratégiques quinquennaux.

Les voies routières rapides ont bénéficié d'une attention prioritaire dans le plan stratégique quinquennal 2012-2016. Grâce à cela, la qualité de ce réseau routier s'est considérablement améliorée au cours des dernières années. Le kilométrage des voies routières rapides est passé de 1.437 en 2011 à plus de 1.800 en 2016. Toutes les villes de plus de

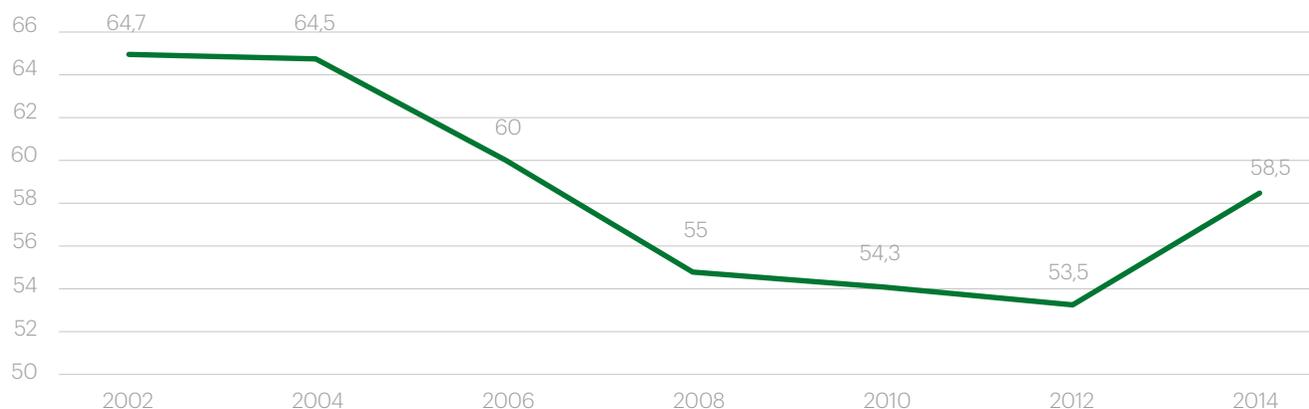
300.000 habitants sont désormais connectées à une autoroute.

Outre la construction de nouvelles voies routières, le plan 2012-2016 mettait aussi fortement l'accent sur la rénovation et l'amélioration des routes existantes. Le nombre de routes en « bon » ou en « assez bon » état s'inscrivait à la baisse depuis 2004, mais est reparti à la hausse après 2012. Suivant ce plan, plus de 60% des routes devraient être aujourd'hui en « bon » ou « assez bon » état.

La qualité des infrastructures routières, telles que les ponts et les tunnels, s'est également améliorée. Pour la période 2012-2016, le Maroc a consacré 3,2 milliards de dirhams à ces infrastructures, soit plus du double du budget alloué à ce secteur au cours de la période 2008-2011.

ROUTES MAROCAINES EN BON ÉTAT OU EN ASSEZ BON ÉTAT, 2002 – 2014 (EN %)

SOURCE : MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU



Projets et opportunités

Le plan quinquennal actuel couvre la période de 2017 à 2021. L'un des principaux objectifs de ce plan est de construire de nouvelles routes. Plusieurs villes doivent encore être reliées grâce au contrat programme passé entre l'État marocain et la Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM). L'autoroute Casablanca - Berrechid attire bien évidemment tous les regards, mais le réseau de voies rapides s'étendrait aussi considérablement et devrait atteindre 1.571 kilomètres fin 2021. Comme indiqué dans l'analyse sectorielle « Transports », ce réseau couvre actuellement quelques 1.080 kilomètres.

Outre la construction d'autoroutes centrales et de voies rapides, le plan routier actuel met également l'accent sur le développement du réseau routier rural. Cela fait partie d'une initiative plus large, lancée par le roi Mohammed VI, qui vise à éliminer les inégalités dans le pays. Des investissements de 28 milliards de dirhams, répartis sur sept ans, sont prévus pour la construction de 22.787 km de routes locales et nationales. Quelque 8 milliards de dirhams supplémentaires sont alloués pour la rénovation de 9.600 km de routes en milieu rural.

Ce dernier élément illustre l'objectif du Maroc non seulement de s'attacher à désenclaver certaines zones, mais également d'accorder une attention toute particulière à la rénovation des routes déjà existantes. En ne tenant pas compte du réseau autoroutier, 80% du trafic emprunte les axes structurels nord-sud et est-ouest. Entre 2017 et 2021, quelque 3.500 kilomètres devraient être rénovés. En outre, 100 nouveaux projets de construction routière seront pris en compte. En ce qui concerne les routes régionales et provinciales où passent en moyenne plus de 2.000 véhicules par jour, les tra-

voux d'entretien sont effectués à raison de 500 km par an.

Parmi les objectifs, on retiendra l'élargissement de près de 10.000 kilomètres de routes de telle sorte que 75% de celles-ci offrent une largeur d'au moins 6 mètres, l'amélioration des trottoirs en les renforçant dans 80% des cas, la généralisation de l'asphaltage des autoroutes ainsi que la fourniture d'équipements de signalisation et de sécurité pour le réseau routier.

3.3.2 RÉSEAU FERROVIAIRE

Contexte et réalisations récentes

Le Plan Rail Maroc 2040 (PRM) a pour objectif de contribuer à la mobilité durable au Maroc et d'imposer le train comme un vecteur important de mobilité. La sous-traitance des contrats pour atteindre ces objectifs se fait par l'intermédiaire de l'ONCF (Office National des Chemins de Fer du Maroc) qui conclut des contrats avec l'État marocain.

Le plan stratégique pour la période 2012-2016 prévoyait l'injection d'importants moyens financiers dans le secteur des chemins de fer marocains. Des projets d'une valeur de 30,8 milliards de dirhams ont été réalisés, soit nettement plus que les 13,2 milliards de dirhams dépensés lors la période précédente 2008-2011.

Cette manne financière a permis de construire ou de rénover huit gares. Huit autres sont actuellement en phase de construction et neuf additionnelles sont en phase de planification. La capacité du réseau ferroviaire a aussi été nettement augmentée. Depuis 2012, quelque 4,5 milliards de

dirhams ont été investis sur la ligne Casablanca – Kénitra tandis que 2,4 milliards de dirhams ont été alloués à la ligne Casablanca – Marrakech. Les deux projets sont en très grande partie terminés.

En outre, le nombre de rames a augmenté tandis que des investissements massifs étaient réalisés dans les trains de voyageurs en matière de climatisation, de réduction du bruit et d'amélioration des sanitaires. De nouveaux produits et tarifs ont été également proposés aux voyageurs.

Projets et opportunités

En pratique, d'ici 2040, le Maroc souhaite construire pas moins de 2.743 kilomètres de voies ferrées régulières et 1.500 kilomètres de voies réservées aux trains à grande vitesse. Entre 2018 et 2022, de nombreux travaux structurels sont prévus pour accroître la sécurité des chemins de fer. Citons notamment la construction de 60 passerelles piétonnes et l'équipement de 175 passages à niveau non protégés avec un système d'information garantissant, entre autres, la fermeture automatique des barrières.

Les autres travaux d'infrastructure comprennent des travaux dans les gares situées le long des lignes à grande vitesse, notamment celles de Tanger-Ville, Kénitra, Rabat-Ville, Rabat-Agdal et Casablanca. De plus, de nouvelles plateformes logistiques, ateliers et centres de maintenance seront également construits dans des villes clés telles que Casablanca, Fès, Marrakech et Kénitra. Il est également prévu d'externaliser progressivement la maintenance par le biais de joint-ventures avec des sociétés étrangères.

De nombreuses nouvelles voies ont été récemment posées, mais les offres pour les opérations de maintenance préventive seront lancées dans les années à venir. On conseillera donc aux entreprises qui vendent du matériel de maintenance ou fournissent des services de surveillance, de contrôle et de cycles de maintenance de se tenir informées. D'autant plus que le Maroc recherche explicitement des partenariats entre entreprises internationales et locales.

Enfin, les chemins de fer marocains souhaitent améliorer et rajeunir leur matériel roulant. Pour cela, ils sont demandeurs d'expertise internationale dans les domaines de l'environnement, des économies d'énergie, de l'optimisation des processus, de l'éducation et de la formation.

3.3.3 PORTS

Contexte et réalisations récentes

L'actuel plan portuaire Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 devrait notamment permettre d'optimiser la compétitivité de la chaîne logistique, d'assurer la sécurité des approvisionnements stratégiques et de garantir le progrès économique et géostratégique du pays. À cette fin, un certain nombre de projets majeurs – comme la construction de nouveaux ports – sont en cours de réalisation, mais des projets d'infrastructure sont également prévus pour les ports plus petits, de même que divers projets d'extension et de maintenance.

Certains grands travaux de construction ont débuté ces dernières années. On citera par exemple la ville de Nador qui a déjà entamé la construction d'un nouveau port en eau profonde offrant de

” L’entretien des ports revêt aussi une importance non négligeable.

INVESTISSEMENTS PLANIFIÉS DANS LES PORTS MAROCAINS, 2012 – 2030 (EN MILLIONS DE DIRHAMS)

SOURCE : MINISTÈRE DE L’EQUIPEMENT, DU TRANSPORT DE LA LOGISTIQUE ET DE L’EAU

Nador Ville (optimisation puis reconversion)	510
Nador West Med (déclencheurs énergie)	8.810 / 9.600
Tanger Ville (reconversion plaisance - croisière)	2.340
Kénitra Atlantique	5.930
Mohammedia (externalisation et amélioration)	2.430
Casablanca (aménagement intérieur et extension conteneurs)	9.540
Jorf (extension en cours du port existant (ONE-OCP))	3.730
Jorf (nouvelle digue)	14.094
Safi Stad	800
Safi (nouveau port vraquier)	10.800
Agadir	3.930
Tan Tan port existant (extension chantier naval)	520
Tan Tan (terminal charbonnier)	1.390
Laâyoune	1210
Tarfaya	500
Boujdour	1.130
Dakhla Atlantique	6.540

nombreuses possibilités pour le transbordement de conteneurs. Les travaux de la première phase du port de Safi sont aussi déjà bien avancés.

L'expansion du port de Tarfaya peut être considérée comme un modèle pour les projets futurs. En effet, on y a construit des digues, des travaux de dragage y ont été effectués et le port a été protégé contre le dessalement. Le port de Casablanca est également en pleine mutation. L'agrandissement de la partie nord était presque achevé après l'expiration du dernier plan quinquennal, le nouveau port de pêche et le nouveau terminal de croisières étaient terminés aux deux tiers tandis qu'un tiers des travaux de construction du nouveau chantier naval (valeur de 220 millions d'USD) sont déjà réalisés.

Un certain nombre de projets de moindre envergure sont complètement terminés: les travaux de la première phase du port de plaisance d'Al-Hoceima, l'agrandissement des quais nord du port commercial d'Agadir afin de renforcer ses capacités ainsi que les travaux de sécurité du port de Cala Iris.

Projets et opportunités

Selon l'Agence nationale des ports (ANP), environ 5 milliards de dirhams sont alloués pour la période 2017-2021 afin de poursuivre des projets plus importants tels que la construction de nouveaux ports à Nador, Kénitra et Safi.

Dans le port de Nador, une zone franche doit être créée. Celle-ci, soutenue par le port, devrait accueillir des activités industrielles, logistiques et tertiaires. Une fois les travaux terminés fin 2021 (estimation), le nouveau port devrait atteindre un débit annuel de plus de 12 millions d'EVP, 50 millions de tonnes de produits pétroliers bruts et raffinés, 7 millions de tonnes de charbon et 3 millions de tonnes d'autres

marchandises. Cela implique un investissement de 8,8 milliards de dirhams, soit 930 millions d'USD.

Les grands travaux de construction se poursuivent dans le port de Safi, de même que dans le nouveau port de Jorf Lasfar spécialisé dans le gaz, dans le port de Kénitra et dans le nouveau port de Dakhla Atlantique situé dans le Sahara Occidental. L'année 2030 a été fixée comme date butoir pour tous ces projets.

En outre, divers travaux d'agrandissement complémentaires doivent être réalisés, non seulement dans les ports de Tarfaya et Casablanca comme déjà mentionné, mais également à Agadir, à Jorf Lasfar et à Mohammadia. En outre, il est prévu de mieux intégrer dans leur ville les ports de Tanger, de Casablanca, de Safi et de Kénitra.

L'entretien des ports revêt aussi une importance non négligeable. Le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau a souligné qu'une modernisation de nombreux ports est nécessaire, notamment parce que leur maintenance n'a pas toujours été correctement effectuée. Huit ports sont explicitement mentionnés dans le plan stratégique quinquennal actuel : Nador, Mohammedia, Safi, Agadir T2, Tan Tan, Kebdana, Al-Hoceima et Mehdia. Dans de nombreux cas, il s'agit de travaux de sécurisation et de consolidation.

En outre, le Maroc souhaite également anticiper les conséquences que le changement climatique pourrait avoir sur le fonctionnement de ses ports. À cette fin, le Royaume chérifien recherche une expertise complémentaire auprès de partenaires internationaux pour la gestion des travaux portuaires et maritimes, la gestion de la ligne côtière et la recherche océanique.

3.3.4 AÉROPORTS

Contexte et réalisations récentes

La vision à long terme pour les aéroports marocains est décrite dans le Schéma Directeur aéroportuaire national à l'horizon 2035.

Le Maroc a investi 4,7 milliards de dirhams (500 millions d'USD) dans les infrastructures aéroportuaires au cours de la période 2012-2016. Les aéroports Mohammed V de Casablanca où le terminal 1 a été agrandi, et l'aéroport de Marrakech, où un troisième terminal a été construit, ont bénéficié des principaux investissements. Un aéroport a été

ouvert en 2014 à Beni Mellal, tandis que des travaux ont eu lieu à Nador, Zagora et Errachidia.

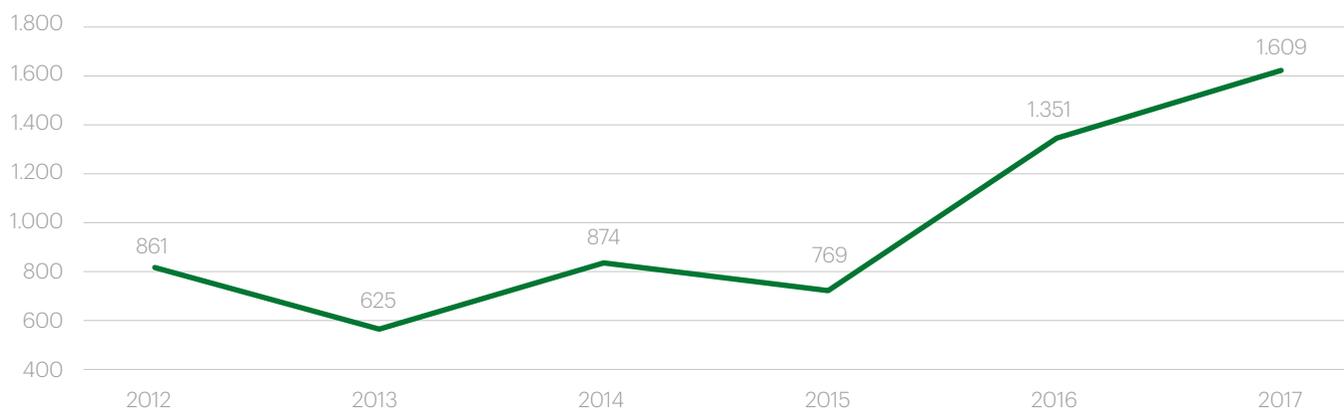
La compagnie aérienne nationale Royal Air Maroc (RAM) a également réalisé d'importants investissements. Ceux-ci ont atteint 6,2 milliards de dirhams au cours de la période 2012 – 2016, soit le double de ce qui avait été dépensé entre 2008 et 2011.

Projets et opportunités

Le Maroc nourrit de grandes ambitions dans le secteur aéroportuaire. Le nombre de passagers devrait quadrupler en 2035 par rapport à 2014 (70 millions contre 17,3 millions, par an), tandis que le

INVESTISSEMENTS PUBLICS DANS LES INFRASTRUCTURES AÉROPORTUAIRES, 2012 – 2017 (EN MILLIONS DE DIRHAMS)

SOURCE : RIJKSDIENST VOOR ONDERNEMEND NEDERLAND



trafic de fret, exprimé en tonnes, devrait être multiplié par 3,4 (182.000 tonnes contre 54.000 tonnes en 2014). Le nombre de vols devrait passer de 150.000 en 2014 à 515.000 en 2035. La flotte de RAM devrait être équipée de 103 nouveaux appareils d'ici 2035.

Pour atteindre ces objectifs, le Maroc investit 94 milliards de dirhams, soit près de 10 milliards d'USD. Environ les trois quarts de cette somme seront consacrés aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires et à l'achat de nouveaux appareils, le reste est réservé pour des investissements divers (12%) et des formations (5%). Ne souhaitant pas supporter cette charge financière seul, le Maroc recherchera entre autres des partenariats public-privé pour certains projets.

Un budget de près de 10 milliards de dirhams a été alloué pour la période 2016-2020. Une partie de ce budget est attribuée aux études portant sur l'extension du terminal 2 de l'aéroport Mohammed V et de l'aéroport de Marrakech (terminal 1).

L'aéroport de Casablanca connaît une très forte hausse de sa fréquentation. Le Maroc souhaite donc l'agrandir afin de pouvoir y accueillir 30 millions de passagers par an en respectant les normes internationales les plus strictes. D'ici 2035, la capacité totale de tous les aéroports marocains devra atteindre 90 millions de passagers par an. En 2015, la capacité n'était que de 24 millions de passagers. Ainsi, dans les années à venir, l'aéroport de Marrakech sera également agrandi.

De grands travaux d'infrastructure sont également prévus dans le domaine du fret. Actuellement, sept aéroports au Maroc assurent le transport de fret. À long terme, quatre zones stratégiques semblent être éligibles pour une nouvelle expansion du fret

aérien. Leur développement nécessiterait des investissements de quelque 870 millions de dirhams.

L'aéroport de Casablanca, qui a traité 94% du trafic de fret en 2017, joue évidemment un rôle de pôle central, complété par l'aéroport de Rabat. Le pôle nord gravite quant à lui autour de l'aéroport de Tanger. Il est prévu, dans les années à venir, que ce pôle puisse bénéficier pleinement de son emplacement stratégique à Tanger Med. L'aéroport de Tanger a engrangé une croissance de 65% en 2017 pour un volume d'environ 2.170 tonnes. Enfin, le pôle sud est réservé à l'aéroport d'Agadir qui occupe un emplacement particulièrement stratégique pour le transport du poisson et d'autres aliments. Enfin, l'aéroport d'Oujda est désigné comme pôle est.

Les lecteurs trouveront sur le site web de l'ONDA (Office National des Aéroports) tous les renseignements voulus sur les investissements annoncés annuellement ainsi que sur les appels d'offres publiés :

www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Appels-d-offres/Appels-d-offres-des-concessions-commerciales

www.onda.ma/Je-suis-Professionnel/Appels-d-offres/Programme-pr%C3%A9visionnel-des-Concessions-2018

3.4 LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE AU MAROC

La consommation d'énergie au Maroc s'inscrit à la hausse depuis un certain temps. Quelque 37,2 TWh (milliards de kWh) ont été consommées en 2017, contre 22,6 TWh dix ans plus tôt. L'augmentation de la population et la croissance de l'activité économique expliquent cette progression. Afin de répondre à la demande, le Maroc achète à l'étranger d'énormes quantités d'énergie dont le coût pèse lourdement sur sa balance commerciale.

Dans ce contexte, un ambitieux plan énergétique – la "Stratégie Énergétique Nationale" – a été mis sur rail en 2009, sous l'impulsion du roi Mohammed VI. Grâce à ce plan, le Maroc veut assurer son approvisionnement en énergie (96% de l'énergie marocaine était importée en 2015, un chiffre qui ne devrait plus dépasser 82% d'ici 2030) à des prix raisonnables, la gérer efficacement et réduire son empreinte énergétique sur le climat.

Dans ce plan de "Stratégie Énergétique Nationale", le Maroc déclarait initialement que 42% de l'électricité du Royaume devait être générée à partir de sources d'énergies renouvelables. En marge des réunions sur l'Accord de Paris sur le climat, les ambitions marocaines se sont encore accrues : si cette part des énergies renouvelables doit effectivement atteindre 42% d'ici 2020, elle devrait continuer à croître pour représenter 52% à l'horizon 2030.

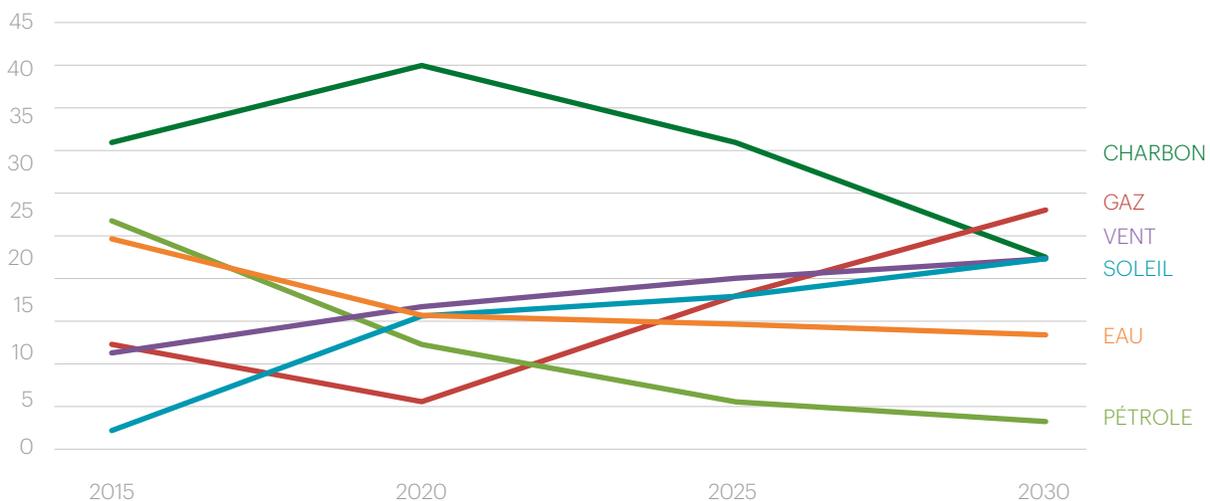
La version intégrale de cette "Stratégie Énergétique Nationale – Horizon 2030" peut être téléchargée sur le lien suivant:

www.orientalinvest.ma/telechargementfichiers/energies/strategie_energetique_nationale.pdf

En 2015, la capacité totale de production d'électricité au Maroc atteignait 8.154 MW. Environ un tiers

EVOLUTION ESTIMÉE DES SOURCES D'ÉLECTRICITÉ AU MAROC, 2015 – 2030 (EN %)

SOURCE: JOURNAL OF ENGINEERING SCIENCE AND TECHNOLOGY REVIEW



de cette énergie provenait de l'énergie verte, principalement à partir des centrales hydroélectriques.

En ce qui concerne l'avenir, le Maroc affiche clairement son intérêt croissant pour l'énergie éolienne, l'énergie solaire et le gaz. La part de ces trois sources d'énergie dans l'offre électrique devrait passer de 23% en 2015 à 57% en 2030. Pour y parvenir, la part de l'énergie éolienne devrait doubler d'ici 2030 par rapport à 2015 tandis que la part de l'énergie solaire devrait quant à elle décupler. Pour absorber les inévitables fluctuations qui peuvent survenir, le gaz jouera également un rôle de plus en plus important puisque sa part devrait plus que doubler.

Le grand perdant est le pétrole grâce auquel un quart du pays pouvait être fourni en électricité en 2015. D'ici 2030, sa part n'atteindrait plus que 3% selon les estimations.

La réalisation de ces ambitieux objectifs énergétiques exige de disposer des fonds nécessaires. Aziz Rabbah, Ministre marocain de l'Énergie, des Mines et du Développement durable, a confirmé début 2018 que des investissements d'un montant de 40 milliards d'USD étaient prévus dans le secteur des énergies renouvelables. Le gouvernement marocain a, à cet effet, rédigé une législation visant à attirer des investisseurs privés et a signé un accord de coopération avec, entre autres, l'Union européenne, la Banque africaine de développement et la Banque mondiale.

Les premiers résultats sont déjà clairement perceptibles. Ainsi, la part de l'énergie éolienne et solaire dans le bouquet énergétique marocain est passée de 2% en 2009 à 13% en 2016. La dépendance vis-à-vis des pays étrangers est également en baisse. Cela est dû en partie à la mise en service dès 2014



du parc éolien de Tarfaya et à la première phase du projet solaire "Noor" lancée à Ouarzazate en 2016.

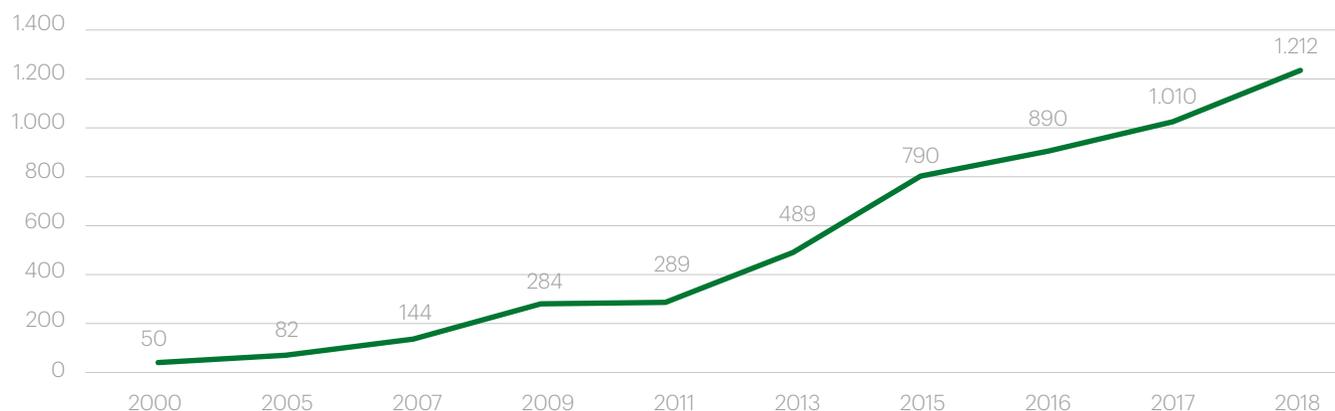
Ces réalisations ont également un effet positif sur la politique climatique marocaine. L'ONG allemande Germanwatch tient à jour un "Indice de performance sur les changements climatiques" qui analyse notamment dans quelle mesure les pays respectent leurs engagements climatiques. Le Maroc obtient le troisième meilleur résultat sur les 56 pays étudiés. En matière de politique climatique, le Maroc occupe même la première place.

3.4.1 ENERGIE ÉOLIENNE

Le Maroc dispose d'une longue ligne côtière, ce qui constitue un avantage considérable pour la production d'énergie éolienne. De plus, le vent y atteint entre 6 et 11 mètres par seconde, une vitesse particulièrement intéressante pour la production d'énergie éolienne. Pour en tirer le meilleur parti, le gouvernement marocain souhaite pouvoir disposer d'une puissance de 2.000 MW de capacité éolienne d'ici 2020, ce qui devrait permettre d'économiser 1,5 million de tonnes de pétrole par an et d'éviter 5,6 millions de tonnes d'émissions de CO₂ par an.

EVOLUTION DE LA CAPACITÉ INSTALLÉE EN ÉNERGIE ÉOLIENNE AU MAROC, 2000 – 2018 (EN MÉGAWATT)

SOURCE : [HTTPS://WWW.ENERGYPARTNERSHIP.MA](https://www.energypartnership.ma)



En 2000, le Maroc a lancé à Tétouan un premier parc éolien pouvant fournir 50 MW. Depuis lors, de nouveaux projets ont été lancés, notamment un second projet de 32 MW à Tétouan en 2005, un projet d'une capacité de 60 MW à Essaouira en 2007 et un parc de 140 MW à Tanger en 2009.

En 2013, grâce à la réalisation de ces trois projets, une capacité de 200 MW a été ajoutée à la production électrique. En 2014, un énorme parc éolien à Tarfaya a été mis en service. D'une capacité de 300 MW, celui-ci est le plus grand parc éolien en Afrique. L'installation de ce parc, qui compte 131 turbines, représente un investissement de 700 millions d'USD. En 2017, un nouveau pas a encore été franchi avec la création des parcs éoliens de Tanger et de Tantan, disposant respectivement d'une capacité de 120 et 100 MW.

D'ici 2020, pas moins de dix nouveaux autres projets sont en préparation. D'ici 2030, il faudra en effet augmenter la capacité d'au moins 4.200 MW.

3.4.2 ENERGIE SOLAIRE

Le Maroc, avec une moyenne de 330 jours de soleil et un rayonnement annuel supérieur à 2200 kWh / m² dans certaines zones, est l'un des pays de référence pour les projets solaires. D'ici 2020, le Royaume chérifien souhaite également produire 2.000 mégawatts d'énergie solaire. Quelque 9 milliards d'USD sont nécessaires pour réaliser ces investissements.

Le projet le plus ambitieux à ce jour est sans aucun doute celui du complexe Noor à Ouarzazate, le plus grand parc d'énergie solaire au monde. Ce projet a coûté quelque 4 milliards d'EUR et offre une capacité

de 580 MW, ce qui représente l'alimentation en énergie électrique de plus d'un million de personnes. Le suivi du projet est entre les mains du Groupe MASEN, chargé de piloter les projets en matière d'énergies renouvelables au Maroc. Outre ce complexe de Ouarzazate, il existe déjà des centres de production à Laâyoune (80 MW), à Boujdour (20 MW) et à Aïn Beni Mathar (20 MW). La production totale d'énergie solaire s'élève actuellement à 700 MW.

Le prochain prestigieux projet est Noor Midelt. Les deux premières phases de ce projet pourraient conjointement fournir une puissance de 600 MW à 800 MW. Tout comme le complexe Noor à Ouarzazate, il s'agit d'un projet de centrale solaire thermique à concentration (CSP- Concentrated Solar Power). Cette technique utilise des lentilles ou des miroirs et des systèmes de suivi pour concentrer une grande zone de lumière solaire dans un petit rayon. La lumière concentrée est ensuite utilisée comme source de chaleur pour alimenter une centrale électrique conventionnelle. Parallèlement à cela, les travaux se poursuivent également avec la génération d'énergie photovoltaïque "classique".

En outre, plusieurs parcs solaires plus petits sont également prévus, tels que Noor Tafilalet (100 MW), Noor Atlas (200 MW) et Noor Argana (200 MW).

3.4.3 GAZ

Malgré les conditions météorologiques favorables dont peut bénéficier le Maroc, les énergies éolienne et solaire ne sont pas parfaitement planifiables. Pour absorber les possibles fluctuations de l'offre et de la demande, mais aussi pour réduire la dépendance au pétrole et au charbon, le Maroc prend en compte le rôle important que pourrait jouer le gaz.

Dans le passé, le Maroc avait déjà ouvert des centrales à gaz à Tahaddart en 2005 (385 MW) et à Aïn Beni Mathar en 2010 (470 MW, dont 20 MW d'énergie solaire). Celles-ci sont alimentées en gaz algérien par un contrat qui expire en 2021. En prévision de la fin de ce contrat et pour anticiper la croissance future du gaz dans le mix énergétique, le Maroc prévoit la construction d'infrastructures supplémentaires tant pour l'importation que pour le traitement du gaz.

Ces efforts s'inscrivent dans le cadre du Plan national de développement du gaz naturel liquéfié (GNL) présenté en 2014. Le plan comprend deux phases: "Du gaz à l'électricité" et "Du gaz à l'industrie". Les deux phases doivent garantir que la demande puisse être satisfaite en 2025, à la fois en termes d'électricité (3,5 milliards de mètres cubes de gaz par an) et de développement de l'industrie marocaine (1,5 milliard de mètres cubes de gaz par an).

Pour la première phase, les investissements les plus importants sont prévus à Jorf Lasfar. Le site doit accueillir deux nouvelles centrales turbine à gaz, chacune d'une capacité de 1.200 MW. Celles-ci seront adjacentes à un terminal de GNL et à une unité de regazéification terrestre dans le port de Jorf Lasfar. Le stockage est prévu, de même qu'un gazoduc à haute pression vers des villes telles que Casablanca, Mohammedia, Kenitra et Dhar Doum, et ce sur une longueur d'environ 400 kilomètres. Quelque 4,6 milliards d'USD sont alloués pour la réalisation des diverses composantes de ce projet entre 2015 et 2025.

La seconde phase de ce Plan national de développement du gaz naturel liquéfié vise à stimuler le développement d'une industrie gazière et à assurer le flux électrique fourni aux grands clients industriels marocains, tels que ceux actifs dans les secteurs

industriels du raffinage et des phosphates, dont les infrastructures de distribution.

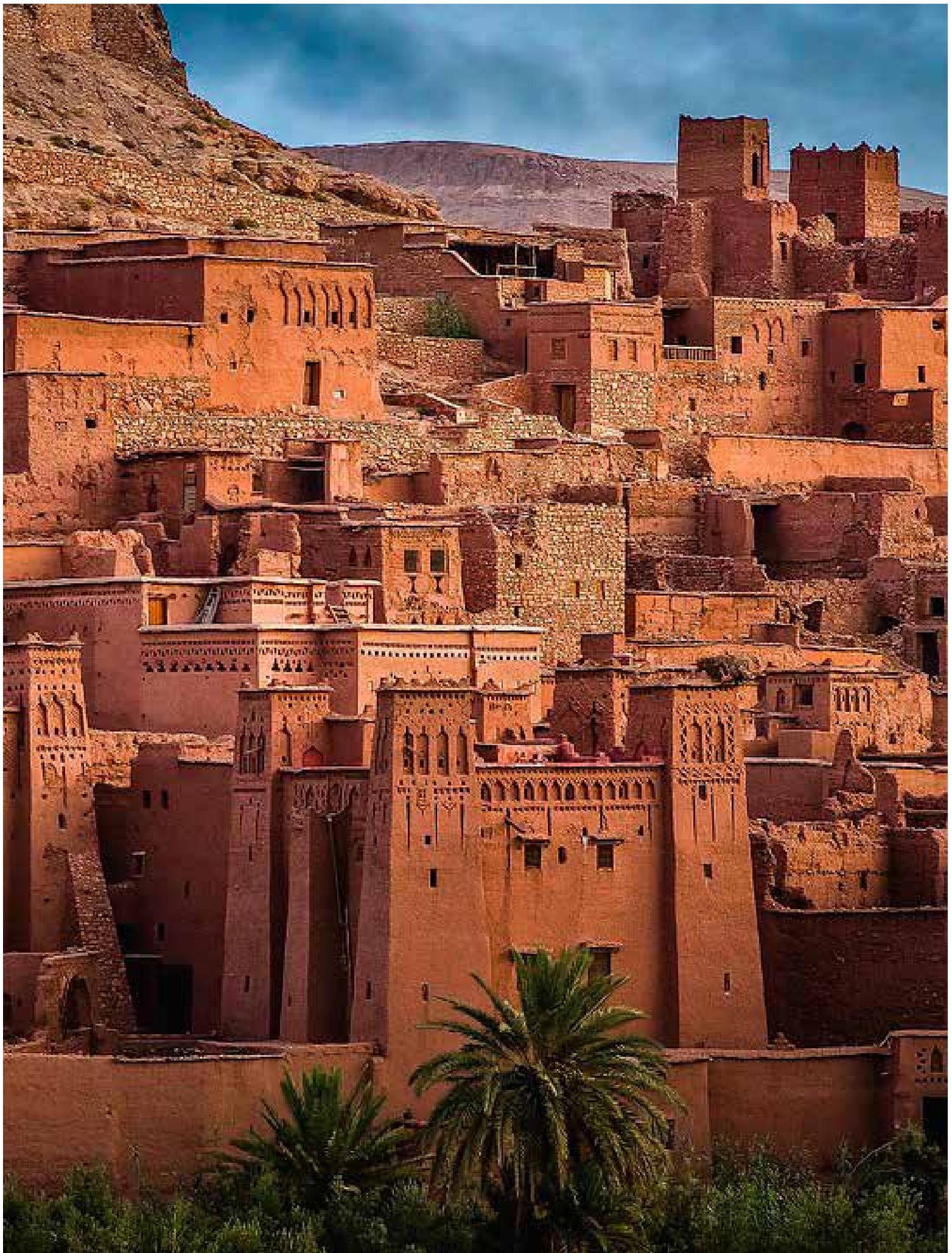
Il est possible de consulter le Plan national de développement du gaz naturel liquéfié (GNL) sur le lien:

www.mem.gov.ma/SitePages/Discours/GNLPoint%20de%20opresseduDrAbdelkaderAMA-RA16dec2014.pdf

En outre, le Maroc est à la recherche de champs gaziers qui pourraient être présents sur son territoire. Abderrahim El Hafidi, Secrétaire général du ministère de l'Énergie, a annoncé à Copenhague en 2017 que les 20 sociétés actives au Maroc dans l'exploration de gisements de gaz naturel ont signalé des indicateurs "très positifs" dans divers endroits, notamment dans la région de Tendirara.

La société britannique Sound Energy a répertorié des réserves de 18 milliards de mètres cubes dans la région de Tendirara. D'autres informations seraient publiées d'ici la fin de l'année. En 2017, la société avait déjà découvert des réserves susceptibles de fournir des centaines de milliards de mètres cubes de gaz. Une autre société, SDX Energy, a quant à elle fait part de la présence de gaz dans cinq des sept plus récents forages qu'elle a effectués.

Dans les années à venir, la production de gaz local pourrait débuter. En septembre 2018, Sound Energy a obtenu la concession pour la production et l'exploitation du gaz découvert à Tendirara. Plusieurs extensions sont également prévues.



4

RÉUSSITES RÉCENTES





AERTSSEN GROUP



Groupe familial originaire d'Anvers, l'entreprise Aertssen a été fondée en 1958. Cette entreprise familiale est principalement connue comme entrepreneur pour les grands projets ainsi que pour ses services de levage complexe et de transport exceptionnel, pour lesquels elle compte des clients dans plus de 27 pays d'Europe centrale, du Moyen-Orient, d'Amérique centrale, d'Afrique et d'Asie. Employant près de 1.500 collaborateurs et disposant d'un parc de plus de 1.500 machines roulantes, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 200 millions d'EUR en 2017.

Le succès du groupe a débuté il y a soixante ans avec le pelletage, l'extraction et le transport des terres lors de la création de nouveaux quais dans divers ports belges. Le groupe Aertssen a rapidement diversifié ses activités. En 1980, il créait l'entité Aertssen Transport pour répondre aux besoins de transport exceptionnel de ses propres équipements et de marchandises lourdes vers ses clients. En 1991, Aertssen Kranen (Grues) a été mise en service pour le levage de charges lourdes entre autre dans les secteurs de la construction, de l'industrie et des énergies renouvelables. Après l'acquisition de la société de location de grues Michielsens en 2017, le groupe compte actuellement un parc d'environ 280 grues mobiles.

Cette année, la branche logistique du groupe développe un nouveau site de 13 hectares dans le port d'Anvers. Ce nouvel emplacement servira de base aux départements Logistique et Transport. L'objectif du groupe est de s'imposer comme la référence au niveau européen pour le stockage, le montage et la modification d'engins lourds pour le secteur agricole et la construction et destinés à l'exportation dans la région EMEA (Europe, Moyen-Orient et Afrique).

Lors de la dernière décennie, le groupe a particulièrement été actif à l'échelle internationale. La Péninsule arabique est notamment devenue aujourd'hui un second « marché national » avec de multiples grands projets, des monte-charges complexes et des opérations de transports exceptionnels. Outre des filiales permanentes à Abou Dhabi, au Qatar, à Oman, au Koweït, en Iraq mais aussi au Vietnam, le groupe est également présent sur divers projets, tels que l'extension de plusieurs aéroports au Moyen-Orient, de nouvelles îles aux Maldives ou encore de terminaux à conteneurs au Costa Rica.

Après une internationalisation réussie en Asie et en Amérique centrale, l'entreprise de transport et de levage s'implante également sur le continent africain. Depuis son bureau marocain, le groupe aborde le potentiel du marché local dans les domaines de l'infrastructure, de l'industrie et des énergies renouvelables. La vision du groupe est de rapprocher l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest à partir du Maroc, en offrant un potentiel et des synergies entre ses différentes entités commerciales dans les domaines de l'énergie renouvelable, de l'agrandissement des ports et de l'exploitation minière.

JNC INTERNATIONAL



JNC International s.a. également appelé Joining Nature and Cities, a été fondé en 1968 par le paysagiste et urbaniste Jean Noël Capart. Aujourd'hui, le groupe rassemble près de 40 collaborateurs architectes urbanistes, paysagistes et ingénieurs spécialisés, dans les disciplines de l'aménagement du territoire, de l'aménagement urbain et de l'architecture du paysage.

« Penser globalement, agir localement » : les projets abordent différentes échelles, du grand paysage aux petites parcelles, en répondant aux besoins humains fondamentaux de confort et de bien-être dans le respect des enjeux environnementaux tout et contribuant à un développement harmonieux et intégré.

JNC International s.a. présent en Belgique et en France - Bruxelles et Lyon - a développé une véritable expérience de projet au travers de plus de 20 pays d'Europe (ex. : Belgique, France, Luxembourg, Grande Bretagne, Allemagne, Italie, Espagne, Russie Occidentale), d'Afrique (ex. : Maroc, Algérie, Libye, Egypte, Ethiopie, Congo), d'Amérique (ex. : Etats-Unis et République Dominicaine) et d'Asie (Chine, Irak, Arabie Saoudite).

JNC International s.a. travaille depuis près de 10 ans au Maroc. Après avoir participé à de nombreux concours internationaux, L'entreprise a établi sa réputation sur différents projets d'urbanisme et de paysages portés par Sa Majesté Mohamed VI.

Depuis 2010 JNC International s.a. travaille en tant qu'urbaniste et paysagiste pour l'Agence du Développement de la Lagune de Marchica ou le groupe a tout d'abord réalisé « le Plan d'Aménagement de la Lagune de Marchica » (2010 - 2012) sur un territoire comprenant 9.000 Ha de littoral et 11.000 Ha de mer intérieure, le tout soumis à de lourds enjeux sociétaux, économiques et environ-

nementaux. JNC International s.a. a ensuite réalisé en 2013 « l'Extension urbaine de Beni Ansar », masterplan de la ville et de son site portuaire pour un territoire d'environ 600 Ha. JNC International s.a. est également l'auteur du projet de la Corniche de Nador ainsi que de la Corniche de Beni Ansar, représentant près de 10km de trait de côte ou 40 Ha d'aménagement d'espaces publics de promenades et de jeux.

En 2011, le groupe a obtenu la mission d'urbaniste et paysagiste pour le compte de Al Manar-Filiale du groupe CDG, concernant le Schéma directeur et maîtrise d'œuvre des espaces publics du prestigieux projet « Marina Casablanca » pour une superficie de 26Ha de développement urbain gagné sur l'océan Atlantique.

Enfin en 2017, le groupe a obtenu pour le compte de l'Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg la mission de « Plan d'Orientation Paysager pour la Vallée du Bouregreg », un territoire de vallée de près de 6.000 ha situé entre Rabat et Salé et devant à terme devenir le plus grand parc périurbain du Maroc.

Leur chiffre d'affaire concernant ces différents projets s'élève à environ 1,4 million d'EUR.

Actuellement l'entreprise travaille toujours sur les projets de la Marchica à Nador ainsi que de la Vallée du Bouregreg à Rabat Sallé, pour lesquelles elle espère pouvoir accompagner son maître d'ouvrage public dans le long terme.

Dans un contexte de rapide urbanisation et de changement climatique marqué, son souhait est de participer à des projets de développement urbains, tout en contribuant à la préservation et la valorisation des paysages marocains à forte valeur identitaire.

THT



THT, basée à Gembloux, spécialisée dans la sélection et la production de bactéries lactiques de différentes familles, dont les principales sont les lactobacilles et les bifidobactéries utilisés comme ingrédients dans des nutraceutiques pour l'équilibre microbiologique de l'intestin, pour augmenter l'immunité, prévenir les infections uro-vaginales et comme facteur de croissance dans l'alimentation animale.

La société compte parmi les rares acteurs européens actifs dans le secteur des ferments lactiques.

THT a développé une expertise en procédé de fermentation et de séchage de bactéries.

Ces activités se complètent par la production de produits finis sous forme de mélanges plus ou moins complexes définis selon les cahiers des charges des clients. Ces formules sont vendues en vrac ou conditionnées de manière spécifiques (sachets, gélules) selon les exigences des clients.

Outre la production de ses propres souches bactériennes, THT met à la disposition de ses clients ses infrastructures et son savoir-faire pour la réalisation de productions spécifiques.

THT est par ailleurs actionnaire de Lacto Research qui se consacre aux aspects R&D dans le core business de THT.

Le chiffre d'affaires de THT est de 3,5 millions EUR et le nombre de personnes employées est de 18 y compris Lacto Research. Une des caractéristiques de THT est l'importance de ces exportations qui représente 75% de son chiffre dans 30 pays et couvre aussi bien l'Europe (y compris l'Europe de l'Est) que l'Amérique du sud et l'Asie (Corée de Sud et Vietnam).

Au Maroc, THT a une participation à hauteur de 30% dans la société VMS (Vitamins Minerals Supplements - Healthcare Company sa).

La société VMS est une société marocaine installée à Casablanca qui désire développer des innovations dans le domaine de la santé et des biotechnologies et spécialement dans les compléments alimentaires et les aliments pour volailles.

Le premier produit PROLACTYS Adulte est commercialisé depuis octobre 2017. Il s'agit d'une combinaison innovante de 15 souches de probiotiques réservée aux adultes qui permet notamment un rééquilibrage de la flore intestinale et une régulation du transit.

En Juillet 2018, un produit spécifiquement adapté pour les enfants a été lancé sur le marché marocain. Il permet une régularisation de la flore intestinale notamment après un traitement antibiotique. Enfin en 2019, un produit réservé aux femmes sera mis sur le marché.

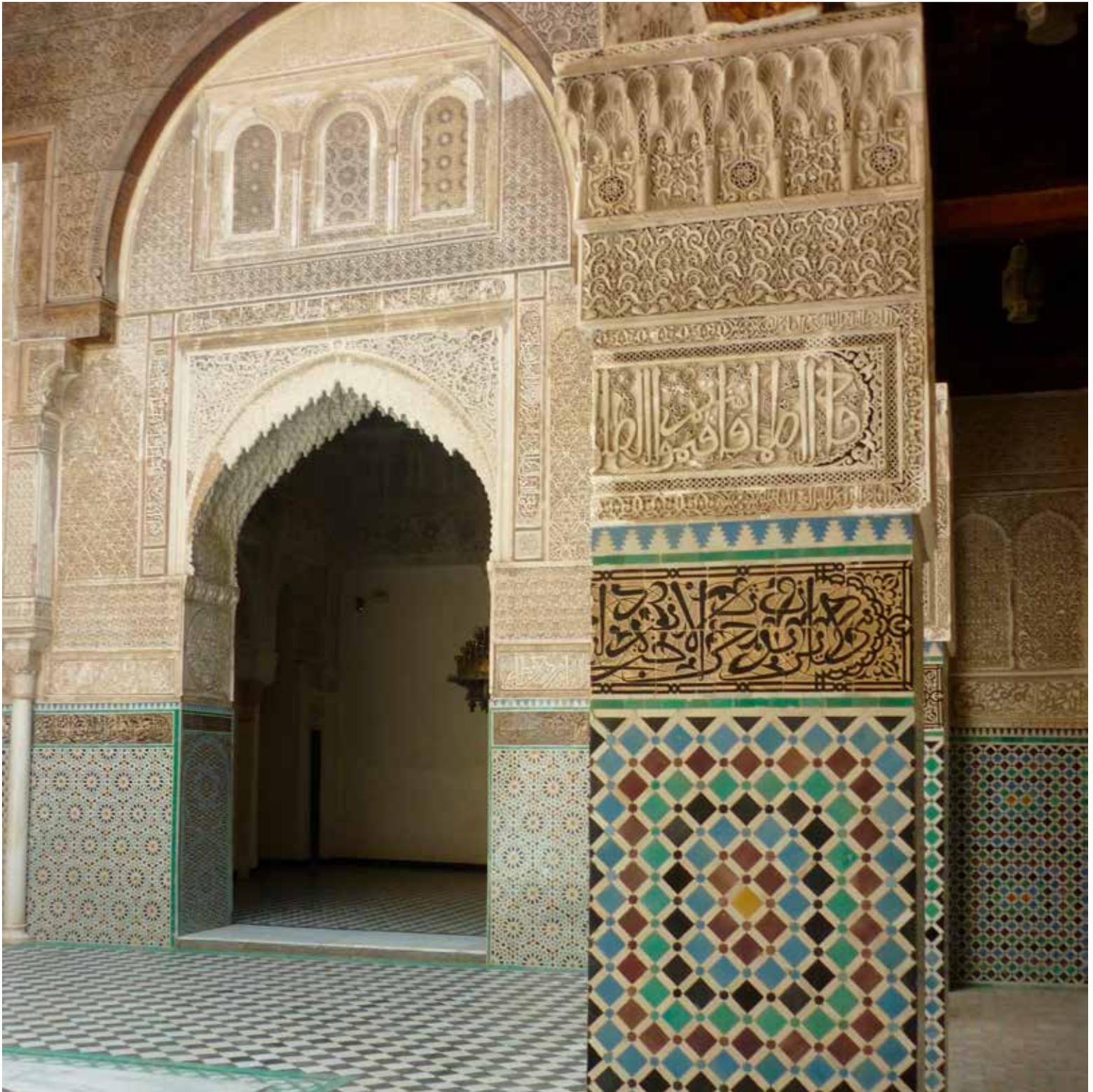
Cette politique va également s'exprimer dans le développement de produits notamment pour l'élevage de poulets afin de remplacer les antibiotiques introduits dans les aliments. Des essais en Avril 2018 ont été réalisés au Maroc sur des élevages de poulets et se sont révélés positifs dans le cadre de ce remplacement. La commercialisation devrait débuter en fin 2018.

La société VMS montre l'exemple d'une société innovante et intégrant un partenariat avec une société wallonne qui permet la mise sur le marché de produits nouveaux et adaptés aux exigences du Maroc.

A moyen terme, la société VMS désire installer au Maroc une structure de mélange et de production de produits finis en collaboration avec THT.

5

SOURCES



NOS PARTENAIRES

- **Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers**
www.awex.be
- **Brussels Invest & Export hosted by hub.brussels**
www.invest-export.be
- **Flanders Investment and Trade**
www.flandersinvestmentandtrade.be
- **SPF Affaires étrangères**
www.diplomatie.be

SOURCES GOUVERNEMENTALES MAROCAINES

- **Agence Marocaine de Développement de la Logistique**
www.amdl.gov.ma
- **Agence marocaine pour l'énergie durable**
www.masen.ma
- **Bank Al-Maghrib**
www.bkam.ma
- **Haut-Commissariat au Plan**
www.hcp.ma
- **Investir au Maroc**
www.invest.gov.ma
- **Ministère de l'Economie et des Finances**
www.finances.gov.ma
- **Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau**
www.equipement.gov.ma
- **Ministère de l'Énergie, des Mines et du Développement Durable**
www.mem.gov.ma
- **Ministère de l'Industrie, de l'Investissement, du Commerce et de l'Economie Numérique**
www.mcinet.gov.ma
- **Office National Des Aéroports**
www.onda.ma
- **Office National des Chemins de Fer du Maroc**
www.oncf.ma
- **Tanger Med Port Authority**
www.tmpa.ma
- **Zones Industrielles Maroc**
www.zonesindustrielles.ma

AUTRES SOURCES

- **Banque Africaine de Développement**
www.afdb.org
- **Banque mondiale**
www.worldbank.com
- **Commission européenne**
www.ec.europa.eu
- **Bertelsmann Stiftung's Transformation Index**
www.bti-project.org
- **British Broadcasting Corporation**
www.bbc.com
- **Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement**
<http://unctad.org>
- **Credendo**
www.credendo.com
- **Financial Times**
www.ft.com
- **Focus Economics**
www.focus-economics.com
- **Fonds monétaire international**
www.imf.org
- **Formations et Recherche en Energétique et Environnement**
www.energetique.uae.ma
- **Forum économique mondial**
www.weforum.org
- **German-Moroccan Energy Partnership**
www.energypartnership.ma
- **German Watch**
www.germanwatch.org
- **Journal of Engineering Science and Technology Review**
www.jestr.org
- **L'Economiste**
www.leconomiste.com
- **La Vie Eco**
www.lavieeco.com
- **Le Matin**
www.lematin.ma
- **Medias 24 Afrique**
www.afrique.medias24.com
- **Oil Review Africa**
www.oilreviewafrica.com
- **Organisation de coopération et de développement économiques**
www.oecd.org
- **Organisation mondiale du commerce**
www.wto.org
- **Oriental Invest**
www.orientalinvest.ma
- **Oxford Business Groep**
www.oxfordbusinessgroup.com
- **Rijksdienst voor Ondernemend Nederland**
www.rvo.nl
- **Washington Post**
www.washingtonpost.com



Flour at
Hamam
50 gm 4
scoops

AD

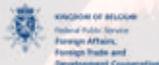
Flour at Hamam 50 gm 4 scoops

AD



AGENCE POUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR

Rue Montoyer 3
1000 Bruxelles
Tél.: +32 2 206 35 11
www.abh-ace.be



SPF AFFAIRES ÉTRANGÈRES, COMMERCE EXTÉRIEUR ET COOPÉRATION AU DÉVELOPPEMENT

Rue des Petits Carmes 15
1000 Bruxelles
Tél.: +32 2 501 81 11
diplomatie.belgium.be



AGENCE WALLONNE À L'EXPORTATION ET AUX INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS

Place Saintelette, 2
1080 Bruxelles
Tél.: +32 2 421 82 11
www.awex.be



BRUXELLES INVEST & EXPORT BY HUB.BRUSSELS

Chaussée de Charleroi 112
1060 Bruxelles
Tél.: +32 2 800 40 00
invest-export.brussels



FLANDERS INVESTMENT & TRADE

Boulevard Roi Albert II 37
1030 Bruxelles
Tél.: +32 2 504 87 11
www.flandersinvestmentandtrade.com

Date de publication: Novembre 2018

ÉDITEUR RESPONSABLE Fabienne L'Hoost

AUTEUR Wouter Decoster

GRAPHISME ET RÉALISATION Bold & pepper

ÉGALEMENT DISPONIBLE SUR LE SITE INTERNET DE L'AGENCE POUR LE COMMERCE EXTÉRIEUR : www.abh-ace.be

IMPRIMÉ SUR DU PAPIER CERTIFIÉ FSC

Reproduction autorisée moyennant mention de la source

Bien que tout ait été mis en œuvre afin de fournir une information précise et à jour, ni l'Agence pour le Commerce extérieur, ni ses partenaires (Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers, Bruxelles Invest & Export hosted by hub.brussels et Flanders Investment & Trade) ne peuvent être tenus responsables d'erreurs, d'omissions et de déclarations mensongères. Ils ne peuvent non plus être tenus responsables d'utilisation ou d'interprétation des informations contenues dans cette étude, qui ne vise pas à délivrer des conseils.