

# Conjoncture

LE MENSUEL DES DÉCIDEURS

L'INVITÉ DE CONJONCTURE  
RACHID YAZAMI



## Secteur ferroviaire et mobilité durable



Leviers d'attractivité  
des territoires



Abdelmalek Alaoui,  
invité des Rendez-vous  
économiques



Carrefour du Manager,  
une première édition  
100% en ligne



12<sup>e</sup> promotion de  
la formation à la  
médiation



L'actualité vue par le  
Service économique de  
l'Ambassade de France

# LA BANQUE EN LIGNE GRATUITE POUR TOUS<sup>(1)</sup>

Compte + Carte + Application



Ouvrez votre compte

sur  [soge.sgmaroc.com](http://soge.sgmaroc.com)

ou appelez le  **2288**

jusqu'à 20H30

أنتم المستقبل



الشركة العامة  
SOCIETE GENERALE



Jean-Pascal DARRIET  
Président

## Editorial

# Secteur ferroviaire et mobilité durable, leviers d'attractivité des territoires

## Des projets structurants pour le Maroc

En moins d'une décennie, le Royaume a réussi la prouesse de réaliser deux tramways et une ligne à grande vitesse qui ont connu un succès instantané auprès des Marocains. Dans les agglomérations urbaines, le rail s'intègre désormais dans des réseaux intermodaux pour faciliter la mobilité des populations. Il offre aussi des possibilités intéressantes pour le fret telles que les solutions rail-route.

Au même titre que les autres services publics, les infrastructures de transport et de logistiques sont un levier essentiel dans l'attractivité économique des territoires. Dans chaque nouvelle région où il s'implante, le rail permet d'accélérer considérablement le développement socio-économique.

Après ces premiers succès, le Maroc compte bien poursuivre cette dynamique grâce à son ambitieux Plan Maroc Rail 2040 qui vise notamment à desservir les régions du Sud. Sans aucun doute, ces beaux projets contribueront activement à améliorer l'inclusion territoriale et représenteront un réel catalyseur dans le cadre du nouveau modèle de développement.

Le rail incarne également l'exemple de la réussite de la coopération entre la France et le Maroc qui a entre autres permis le transfert d'expertise au niveau local, ainsi que le développement d'un écosystème autour de ses principaux acteurs comme le constructeur Alstom.

Depuis plusieurs années, la CFCIM organise des missions dédiées au secteur ferroviaire, réunissant la majorité des donneurs d'ordre marocains. Nous aurons le plaisir d'accueillir la prochaine en mai 2021.

Le futur du rail c'est aussi les énergies renouvelables. Notre invité du mois, le Professeur Yazami, en est justement un fervent défenseur. Certaines de ses découvertes dans le domaine des batteries à lithium-ion ont marqué la communauté scientifique et leurs retombées n'ont pas fini de rayonner à travers le monde.



Conjoncture est édité par la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc ► 15, avenue Mers Sultan 20 130 Casablanca. Tél. LG : 05 22 20 90 90. Fax : 05 22 20 01 30. E-mail : [conjoncture@cfcim.org](mailto:conjoncture@cfcim.org). Site Web : [www.cfcim.org](http://www.cfcim.org)  
► **Directeur de la publication** Jean-Pascal Darriet ► **Rédacteur en chef** Philippe Cros ► **Président du Comité de rédaction** Serge Mak ► **Secrétaire de rédaction** Nadia Kabbaj ► **Ont collaboré à ce numéro** Cécile Humbert-Bouvier, Laurence Jacquot, Société de Bourse M.S.IN, Sofya Benchekroun, Rémy Pigaglio, Salaheddine Lemaizi, Bennaceur Boussetta, les administrateurs et collaborateurs de la CFCIM ► **Crédits photos** CFCIM, Shutterstock, Fotolia, Ambassade de France, DR ► **Conception graphique** Sophie Goldryng ► **Mise en page** Mohamed Afandi ► **Impression** Direct Print (Procédé CTP) ► ISSN : 28 510 164 ► Numéro tiré à 7 000 exemplaires.

**PUBLICITÉS** **Mariam Bakkali** Tél. : 05 22 93 11 95 - 05 22 93 81 28 GSM : 06 61 71 10 80 [mariam.bakkali@menara.ma](mailto:mariam.bakkali@menara.ma)  
**Nadia Kaïs** Tél. : 05 22 23 66 61 GSM : 06 69 61 69 01 [kais.communication@gmail.com](mailto:kais.communication@gmail.com)

## FAITES GRANDIR VOTRE PROJET DANS UN ESPACE DE HAUTE QUALITE ENVIRONNEMENTALE !

Location de terrains et bâtiments industriels  
prêts à l'emploi

Tarif de loyer mensuel à partir de 5 dh/m<sup>2</sup>

-  EQUIPEMENTS DE HAUTE QUALITE
-  SERVICES PRATIQUES
-  GUICHET UNIQUE

DISPONIBILITE  
IMMEDIATE



Contact :

Tél. : +212 (0)5 21 88 31 88

E-mail : [ecoparc@cfcim.org](mailto:ecoparc@cfcim.org)

Site web : [www.ecoparc.ma](http://www.ecoparc.ma)

# Sommaire

## Dossier spécial Covid-19

- 6 Campagnes de vaccination dans les pays riches
- 10 Interview de Leila Doukali, Présidente de l'AFEM

## EchosMaroc

- 12 Le Maroc et la Russie signent un nouvel accord de pêche
- 13 Les pépinières des Eaux et Forêts seront confiées au secteur privé
- 14 L'AFD dresse un état des lieux des politiques sociales
- 16 Professeur Rachid Yazami, invité de Conjoncture
- 20 Service économique de l'Ambassade de France
- 22 Indicateurs économiques et financiers

## EchosInternational

- 24 Brexit : un accord trouvé in extremis
- 24 La Zlecaf entre en vigueur



## ZOOM

### Secteur ferroviaire et mobilité durable : leviers d'attractivité des territoires

- 26 Le rail, au cœur de toutes les ambitions
- 30 Casablanca, véritable laboratoire pour les projets de mobilité
- 32 Interview de Nabil Belabed, Directeur Général de Casa Transports
- 33 Interview de Philippe Ratto, Vice-Président North Africa, RATP Dev
- 34 Industrie ferroviaire au Maroc : un écosystème en devenir
- 37 Interview de Nourddine Rhalmi, Président Directeur Général d'Alstom Maroc



## Regards d'experts

- 40 **Juridique** : Comptes courants d'associés et avances de trésorerie : enjeux juridiques, fiscaux et financiers

## Initiatives durables

- 42 2020, année la plus chaude de l'Histoire avec 2016
- 42 La DEPF et l'AFD surveillent les effets du changement climatique

## Actus CFCIM

- 44 Bureau de la CFCIM pour l'année 2021
- 44 Abdelmalek Alaoui, invité des Rendez-vous économiques de la CFCIM
- 45 En mars, mission sur les énergies renouvelables
- 48 Nouveau service pour les entreprises en difficulté
- 55 À Oujda, la CNSS anime une réunion d'information

## On en parle aussi...

- 58 **Billet d'humeur de Serge Mak**
- 58 **L'association du mois : INSAF**



## Les campagnes de vaccination montent en puissance dans les pays riches

Le déploiement des vaccins, jugé trop lent, est toutefois critiqué dans plusieurs pays. Au Maroc, aucune date n'a encore été annoncée officiellement pour le début de la campagne de vaccination. Le HCP s'attend à une croissance au Maroc de seulement 0,5 % pour ce trimestre, alors que le CVE adopte de nouvelles mesures de soutien.



**A**près le coup d'envoi britannique en décembre, de nombreux pays ont démarré leurs campagnes de vaccination, même si elles concernent pour l'instant essentiellement les pays riches. Aux États-Unis, près de 10 millions de personnes avaient reçu au moins une première dose de vaccin mi-janvier. Mais le rythme de cette campagne est critiqué, alors que le Président Trump, vivement contesté après l'attaque du Capitole par ses partisans le 6 janvier dernier, doit passer la main à son successeur Joe Biden le 20 janvier. Ce dernier a promis d'accélérer le rythme. Le 12 janvier, le pays le plus endeuillé par l'épidémie a battu un record de décès en 24 heures avec près de 4 500 morts.

Dans l'Union européenne, près de 3 millions d'habitants ont été vaccinés mi-janvier, selon un décompte de l'AFP. Là aussi, les polémiques se multiplient en ce qui concerne le rythme de la vaccination, en particulier en France où à peine 138 000 personnes avaient reçu, au 11 janvier dernier, une dose de vaccin.

Le Royaume-Uni, qui a quitté l'UE début 2019, fait mieux : 2 millions de personnes ont été vaccinées. Mais c'est Israël qui réalise la campagne la plus impressionnante, avec déjà près de 2 millions de personnes vaccinées sur 9 millions d'habitants. En Chine, berceau de l'épidémie, plusieurs millions de doses auraient déjà été administrées, avant même le feu vert des autorités médicales, relate l'AFP.

### Pas d'immunité collective en 2021

La plupart des pays en développement n'ont toutefois pas pu lancer de campagnes de vaccination, faute d'avoir reçu des doses de vaccin. L'opération Covax, élaborée par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), doit permettre d'assurer l'approvisionnement en vaccins dans les pays pauvres. Les premières doses vont commencer à arriver dans les prochaines semaines, a indiqué la responsable des vaccins à l'OMS, Kate O'Brien. Malgré ces efforts, l'immunité collective ne serait néanmoins pas atteinte dans le monde en 2021, selon la responsable scientifique de l'OMS Soumya Swaminathan, relayée par l'AFP.

Cette course à la vaccination intervient alors que l'apparition de nouveaux variants du coronavirus Sars-CoV-2 suscite une forte inquiétude. La détection de l'un d'entre eux mi-décembre au Royaume-Uni, qui connaît une flambée de l'épidémie, a entraîné la fermeture des frontières de nombreux pays, dont le Maroc, avec l'archipel. Un autre variant a été détecté en Afrique du Sud.

### « Amorce de baisse des cas graves » au Maroc

Au Maroc, la campagne de vaccination n'a toujours pas démarré alors qu'une toute première autorisation a été délivrée début janvier au vaccin du laboratoire anglo-suédois AstraZeneca et de l'Université d'Oxford. Mais aucune livraison n'a encore été annoncée. L'autre produit commandé par le Royaume, commercialisé par le laboratoire chinois Sinopharm, n'a pas encore été autorisé.

Sur le plan épidémiologique, les statistiques diffusées par le Ministère de la Santé semblent indiquer une situation tendue, même si la pression diminue peu à peu. Le nombre de cas actifs détectés est passé de 30 233 le 23 décembre à 18 654 le 12 janvier dernier, ces chiffres devant être relativisés en raison du faible nombre de tests réalisés. Invité sur 2 M le 6 janvier, le Pr Moulay Said Afif, Directeur du CHU Ibn Rochd à Casablanca, constatait une baisse significative du taux de positivité, mais seulement une « amorce de baisse des cas graves ».

Le 23 décembre, le Gouvernement a encore renforcé les mesures de restrictions en instaurant un couvre-feu sur tout le territoire national de 21 h à 6 h, la fermeture des restaurants, cafés et commerces à 20 h, l'interdiction des fêtes et regroupements, en plus des mesures déjà en vigueur.

Une fermeture totale des restaurants a aussi été édictée pour les villes de Tanger, Casablanca, Marrakech et Agadir pour trois semaines.

### 0,5 % de croissance au premier trimestre

La crise continue de peser lourdement sur l'économie du Royaume. Début janvier le Haut-Commissariat au Plan (HCP) a estimé la croissance du quatrième trimestre 2020 à -5,5 %. L'institution anticipe en outre la croissance au premier trimestre 2021 à 0,5 %, signe que la reprise n'est que très partielle.

Le Comité de Veille Économique, mis en place en mars 2020 par le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'administration, a d'ailleurs tenu, le 6 janvier, sa 11<sup>e</sup> réunion. Le Ministère a indiqué que la possibilité de souscrire à un crédit dans le cadre de la garantie Damane Relance (mise en place par la CCG en juin) serait prolongée jusqu'au 31 mars 2021. Les conditions pour y recourir ont de plus été assouplies.

Par ailleurs, les mesures de soutien au secteur du tourisme, de l'événementiel et des traiteurs, et des parcs d'attraction et jeux ont été prolongées jusqu'à la même date, notamment l'indemnité forfaitaire de la CNSS de 2 000 dirhams destinée aux employés. Cinq nouveaux contrats-programmes ont aussi été conclus pour les secteurs de la presse, des industries culturelles et créatives, des salles de sport privées, des crèches et des restaurateurs, sans détailler les mesures de soutien prévues. \*

► Rémy Pigaglio

## La Loi de Finances 2021 adoptée et publiée au Bulletin Officiel

La Loi de Finances 2021 a été définitivement adoptée par la Chambre des Représentants le 8 décembre dernier puis publiée au Bulletin Officiel du 18 décembre. Fin novembre, lors d'une rencontre avec la CGEM relayée par l'agence MAP, le Ministre de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration Mohamed Benchaâboun estimait que le texte répond à une triple nécessité : allouer davantage de ressources au profit du social, préserver un niveau d'investissement élevé et, enfin, contenir le déficit budgétaire dans le contexte de crise liée à l'épidémie de la Covid-19.

La loi prévoit en effet un déficit de 6,5 % en 2021, après le déficit de 7,5 % enregistré en 2020. Si des membres de l'opposition et certains économistes ont jugé le texte trop frileux, notamment en termes d'investissements publics, Mohamed Benchaâboun a jugé que la politique budgétaire mise en place était volontariste et expansionniste, selon la MAP.

Ce budget doit en outre mettre en œuvre les orientations annoncées par Sa Majesté le Roi Mohammed VI pour relancer l'économie via l'injection de 120 milliards de dirhams dans l'économie, dont 45 milliards affectés au Fonds Mohammed VI

pour l'investissement. Le texte doit aussi permettre d'amorcer la réforme des établissements et entreprises publics et de lancer la première phase de la généralisation de la couverture sociale, mesures également annoncées par le Roi. \*



## La Banque mondiale accorde trois financements au Maroc pour 800 millions de dollars

**L**e Ministre de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration Mohamed Benchaâboun et le Directeur des opérations de la Banque mondiale pour le Maghreb, Jesko Hentschel, ont signé le 22 décembre dernier trois conventions de financement totalisant 800 millions de dollars (7,2 milliards de dirhams), selon l'agence MAP.



Le Maroc va bénéficier de 400 millions de dollars pour la protection sociale, de 250 millions de dollars pour le programme de politique agricole « Generation Green » et de 150 millions de dollars pour la programmation et la modernisation du transport urbain.

En ce qui concerne le premier volet, alors que Sa Majesté le Roi Mohammed VI a annoncé cette année la généralisation de la protection sociale, la Banque mondiale indiquait début décembre (au moment de l'approbation du financement) que « ce programme financera une aide sociale [aux] catégories fragilisées tout en renforçant les capacités des plus démunis à surmonter la crise. Cet appui financier couvre à la fois les transferts monétaires d'urgence du Fonds spécial pour la gestion de la pandémie au Maroc et les allocations liées aux programmes existants de protection sociale ». Elle ajoute qu'il « comprend par ailleurs un dispositif de financement pour imprévus autorisant la réaffectation rapide des fonds pour réagir au plus vite aux éventuelles urgences des prochains mois ».

Le financement de « Generation Green » a quant à lui été accordé dans le cadre d'une opération conjointe avec l'Agence française de développement, annonçant mi-décembre l'institution de Bretton Woods. \*

## Mohamed Benchaâboun sollicite l'appui de l'UE pour le fonds Mohammed VI

**L**e Commissaire européen au Voisinage et à l'Élargissement Oliver Varhelyi a effectué début décembre une visite au Maroc au cours de laquelle il a notamment rencontré le Ministre de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration, Mohamed Benchaâboun. Selon un communiqué du Ministère, les deux responsables ont évoqué la possibilité de construire un « partenariat euro-marocain de prospérité partagée ». Mohamed Benchaâboun a également présenté le rôle du futur Fonds Mohammed VI pour l'investissement, qui doit permettre de financer et d'encourager des entreprises dans plusieurs secteurs considérés comme stratégiques pour la relance après la crise de la Covid-19.

Le communiqué indique que le Ministre « a sollicité le soutien de l'Union européenne pour participer de manière importante audit Fonds qui pourrait constituer un relais pour la promotion de la présence des investisseurs européens au Maroc et pour le renforcement de la diversification des sources d'approvisionnement dans le cadre d'une refonte intelligente des chaînes de valeur mondiales ».

Sans évoquer directement la réponse à cette sollicitation, le document précise qu'Oliver Varhelyi a exprimé « la volonté de l'Union européenne de continuer d'appuyer le Maroc ».



Rencontre entre Mohammed Benchaâboun et Olivier Varhelyi, le 1<sup>er</sup> décembre 2020

L'UE a d'ailleurs annoncé, le 23 décembre dernier, qu'elle déboursait 169 millions d'euros « dans le cadre du train de mesures visant à soutenir la lutte contre la Covid-19 en faveur du Maroc afin d'aider les autorités du pays à renforcer la réponse médicale à la pandémie de coronavirus et à mettre en place des mesures visant à atténuer son impact socio-économique ».

Une éventuelle contribution au Fonds Mohammed VI n'a pas été directement évoquée. Selon le communiqué qui annonce cette aide, 264 millions d'euros avaient déjà été versés au mois de mars. Un total de 450 millions d'euros a été promis par l'UE. \*

# Bâtissons

# ENSEMBLE

**un Maroc audacieux  
et plus compétitif  
que jamais**

 **AMDIE**

الوكالة المغربية لتنمية الاستثمارات و الصادرات  
AGENCE MAROCAINE DE DÉVELOPPEMENT DES INVESTISSEMENTS ET DES EXPORTATIONS

## « Amally est une main tendue à la femme chef d'entreprise qui a envie de survivre, de rebondir, de grandir »

L'AFEM vient de lancer un appel à candidatures pour le programme Amally. Celui-ci a pour objectif de soutenir les femmes entrepreneures pendant cette période de crise. L'association veut accompagner 100 femmes en 2021.

**Interview de**  
**Leila Doukali**, Présidente de l'AFEM  
(Association des femmes chefs d'entreprise du Maroc)

### **Pourquoi avoir décidé de lancer le programme Amally de soutien aux femmes entrepreneures ?**

J'ai été élue le 12 décembre 2019 avec un groupe de femmes engagées qui constituent le bureau de l'AFEM. Nous avons rapidement démarré un programme ambitieux. Puis le Covid-19 est arrivé. Cela a été un coup de frein brutal. Nous avons alors essayé d'être au plus près des femmes chefs d'entreprise pendant le confinement et la période qui a suivi.

La plupart des femmes travaillent dans le secteur du commerce et des services, notamment dans la communication, le coaching, l'événementiel... Ce sont des domaines qui sont frappés de plein fouet par cette crise.

Fin juin, alors que nous envisagions tous la reprise, la crise de la Covid-19 a perduré. Les femmes ont fait appel aux produits Damane Oxygène, Relance TPE, ainsi qu'à ceux de la CCG, mais elles les ont aujourd'hui consommés. Beaucoup d'entreprises ont été menacées de fermeture, car elles ne pouvaient plus faire face aux charges courantes.

En septembre, nous nous sommes donc réunies et nous avons décidé de revoir notre feuille de route. C'est à ce moment-là que nous avons commencé à élaborer ce fameux plan Amally, dédié aux femmes chefs d'entreprise en difficulté face à la Covid-19.

### **En quoi consiste ce programme ?**

Amally est une main tendue à la femme chef d'entreprise qui a envie de survivre, de rebondir, ou de grandir. Le programme, qui s'adresse à trois catégories d'entreprises, est articulé autour de quatre axes : coworking, formation, networking et plan personnalisé.

Amally Access est dédié aux entreprises créées en 2020, qui se sont retrouvées face au fléau de la crise. Leur désir d'entreprendre est là et nous voulons qu'elles le conservent.

Amally Rebound est dédié aux entreprises qui ont entre six mois et cinq ans. Elles se trouvent aussi en difficulté et se demandent si elles doivent adapter leur business model à la conjoncture actuelle.



Amally Growth est dédié aux entreprises de plus de cinq ans. Celles-ci se situent dans une sorte de zone de confort et peuvent grandir davantage. C'est pourquoi nous allons leur dire qu'elles en sont parfaitement capables et nous allons les aider à le faire.

Le plan personnalisé d'Amally se décline en deux axes : un audit organisationnel et un axe financier incluant un livrable. Nous aurons besoin d'un financement pour assurer ce soutien. Nous sommes en train de travailler sur cela.

En ce qui concerne le coworking, le siège de l'AFEM n'était jusque-là pas complètement exploité. Nous l'avons donc réaménagé avec nos fonds propres pour le rendre agréable et adapté au coworking.

À travers Amally, nous avons voulu marquer notre différence avec les autres plans de soutien : le nôtre est « one to one ». Il n'a pas été préétabli par un organisme gouvernemental ou autre. Nous pouvons le mettre en œuvre car nous avons l'expertise et la connaissance du terrain.

### Combien d'entreprises souhaitez-vous accompagner ?

Nous allons accompagner une centaine de femmes en 2021. Elles bénéficieront en moyenne de 18 000 à 20 000 dirhams de financement.

Un appel à candidatures pour les bénéficiaires a été lancé et doit être clos le 31 décembre 2020\*. Mais, comme beaucoup de femmes étaient prises dans les procédures d'assainissement et d'amnistie fiscale, je vais ajouter deux ou trois semaines supplémentaires au début de l'année.

### Quel est le profil de celles qui ont déjà répondu ?

Ce sont des TPE qui, vous le savez, constituent le tissu économique féminin au Maroc.

### Dans ce contexte de crise, le risque est-il encore plus important pour les entreprises dirigées par des femmes ?

Déjà, avant la crise, le taux d'entreprises créées par des femmes était en baisse. En 2015, il était de 15%. En 2018, il était tombé à 10%. Je n'ose donc même pas imaginer à quel niveau il sera en 2020.

La femme marocaine a pourtant une envie grandissante d'autonomie financière. Deloitte a récemment dévoilé un chiffre calculé par la BERD : 34% des femmes marocaines souhaitent créer leur entreprise, contre 17% en France. Nous avons donc toutes les raisons d'être optimistes.

D'après mes observations, trois problématiques principales freinent le développement de l'entrepreneuriat féminin : l'accès au financement, le cumul des charges familiales et professionnelles (car nous sommes dans une société patriarcale) et le manque de confiance en soi. Nous avons l'objectif de faire financer une étude pour comprendre plus précisément où est le problème.

Nous disons à nos partenaires gouvernementaux que leurs mesures de soutien existent, mais qu'elles n'ont pas assez de visibilité. L'AFEM peut être un relais et nous devons participer à informer sur les mesures qui sont en place au bénéfice de l'entrepreneuriat féminin.

### La reprise peut-elle constituer une opportunité pour les femmes entrepreneurs, qui le sont déjà ou qui veulent le devenir ?

Nous sommes à l'écoute et nous sommes optimistes. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique et nous sommes alignées sur le programme de relance industrielle. Beaucoup de femmes sont en capacité de se structurer pour s'inscrire dans cette dynamique.

Le Ministère estime, à juste titre, que la relance passera par l'industrialisation, qu'elle soit fortement ou faiblement capitalistique. Nous avons découvert, pendant cette période de crise liée à la Covid-19, que nous étions parfaitement capables de nous industrialiser et d'exporter.

Donc, une femme qui voudrait toucher à l'industrie, mais qui se sent toute petite face à cette ambition, pourra être accompagnée par l'AFEM avec le Ministère et Maroc PME. Si son produit est bon, nous pourrons la conseiller par exemple sur l'emballage, le branding, ou autre. On pourra l'aider à trouver des marchés à l'international ou encore à être en règle pour exporter. \*

► Propos recueillis par Rémy Pigaglio

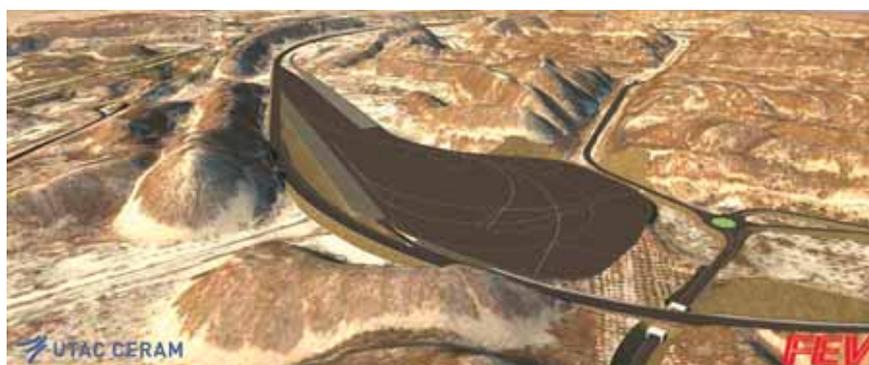
\*Entretien réalisé le 17 décembre



## Un centre d'essais automobiles va ouvrir à Oued Zem

**L**e français UTAC CERAM et FEV Group, basé en Allemagne, vont créer une joint-venture afin d'ouvrir un centre d'essais automobiles à Oued Zem en 2021. Selon le communiqué conjoint des deux entreprises, il s'agit d'une première en Afrique. Ce centre d'essais « proposera une offre de services complète répartie en plusieurs activités », indique le communiqué, dont les essais d'endurance et de fiabilité complète sur bancs/pistes/routes, les bancs d'essai pour le développement des chaînes de traction (véhicules à propulsion électrique, hybride ou conventionnelle), le développement et les essais acoustiques, le développement et les essais pour les chocs piétons, les essais de flottes véhicules automatisés et connectés ou encore la formation à la conduite et les prestations événementielles. Les deux partenaires ont prévu d'embaucher 100 collaborateurs d'ici à cinq ans.

UTAC CERAM met en avant les nombreux avantages et la politique dynamique menée par le Royaume dans le secteur automobile, mais également les conditions météorologiques favorables et les coûts salariaux locaux favorables. L'entreprise opère notamment dans le domaine des essais automobile, mais aussi dans la formation, le conseil, l'événementiel... De son côté, FEV Group est spécialisé dans le développement des chaînes de traction. \*



## Le Maroc et la Russie signent un nouvel accord de pêche

**L**e Maroc et la Russie ont signé, le 27 novembre dernier, un nouvel accord de coopération en matière de pêches maritimes. Celui-ci succède au précédent texte signé en 2016 et qui a expiré en mars 2020, selon un communiqué du Ministère de l'Agriculture, de la Pêche

Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts, relayé par l'agence MAP. Ce nouvel accord entrera en vigueur pour une durée de quatre ans. C'est le huitième texte du genre qui a été signé depuis le premier conclu en 1992. Il va permettre à une flotte de dix navires russes de pêcher des espèces de petits pélagiques dans les eaux marocaines au-delà de 15 milles nautiques, toujours selon le communiqué. Il porte plus précisément sur la zone économique exclusive (ZEE) du Royaume sur la côte atlantique, d'après le Porte-parole du Gouvernement, Saaid Amzazi, qui s'exprimait au moment de l'adoption du texte par le Conseil de Gouvernement, le 3 décembre dernier. L'accord indique que des marins marocains travaillent sur les navires russes concernés. Une commission mixte doit fixer le quota de pêche à accorder aux navires russes. Une contrepartie financière est prévue, mais le communiqué n'en dévoile pas le montant. Le texte organise aussi une coopération scientifique et technique pour le suivi de l'écosystème pélagique dans les eaux marocaines entre l'Institut National de Recherche Halieutique et son homologue russe. Des étudiants marocains bénéficieront également de bourses de formation dans les établissements russes spécialisés dans la pêche maritime. \*



# Les pépinières des Eaux et Forêts seront confiées au secteur privé

Une troisième réunion du comité de pilotage de la stratégie « Forêts du Maroc 2020-2030 » s'est tenue le 17 décembre dernier. Cette nouvelle stratégie a été lancée en février dernier par Sa Majesté le Roi Mohammed VI. À l'issue de la réunion, le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts a publié un communiqué dévoilant de nouveaux détails de la stratégie. Le comité de pilotage s'est notamment penché sur l'activité semence. Le communiqué indique que celle-ci est en train d'être restructurée et qu'elle vise à produire 460 millions de plants en 2030. Il précise en particulier que les pépinières du Département des Eaux et Forêts seront « progressivement confiées au secteur privé ». Et une « pépinière publique moderne » sera créée dans la forêt de Maâmora « selon les standards internationaux pour en faire un modèle à l'échelle continentale et préserver la spécificité génétique des forêts marocaines ». En février, d'après l'agence MAP, le Ministre de l'Agriculture, de la Pêche Maritime, du Développement Rural et des Eaux et Forêts, Aziz Akhannouch, annonçait que la stratégie « Forêts du Maroc 2020-2030 » a pour objectif de rendre le secteur forestier plus compétitif et durable, à travers un modèle de gestion inclusif et créateur de richesses qui place les populations usagères au cœur de la gestion des forêts. Ses orientations doivent être déclinées dans des contrats-programmes régionaux qui fédèrent les différents acteurs du secteur : institutions, secteur privé, organisations interprofessionnelles, établissements de



formation et de recherche et société civile. La stratégie inclut un premier axe qui vise notamment la création de 200 organismes locaux de développement forestier, la plantation de 50 000 hectares d'arbres chaque année ou encore la création d'un corps de 500 animateurs territoriaux pour assurer la médiation avec la population locale. Un deuxième axe prévoit d'impliquer davantage le secteur privé pour développer et gérer les espaces forestiers, mais également pour l'aménagement et la valorisation des dix parcs nationaux. Un troisième axe est consacré à la création de pépinières modernes, là aussi avec le secteur privé. Un quatrième axe a trait à la mise en place d'une Agence des Eaux et Forêts et d'une Agence de la Conservation de la Nature. \*

# La Méridionale lance une liaison maritime Marseille-Tanger Med

La compagnie maritime française La Méridionale a lancé début décembre une nouvelle ligne Marseille-Tanger Med. C'est la première fois que l'entreprise relie la France au Maroc. Selon un communiqué de La Méridionale, deux rotations hebdomadaires sont assurées par deux navires : le Girolata, d'une capacité de 606 passagers et 230 véhicules passagers, et le Pélagos, pouvant accueillir 269 passagers et 75 véhicules. L'objectif est de transporter chaque année 50 000 passagers. La compagnie met aussi l'accent sur le fret : elle a l'objectif d'acheminer chaque année 280 kilomètres de linéaire de fret, soit l'équivalent de 20 750 remorques. Selon le site de



Navire le Girolata.

Le Matin, la première traversée, prévue le 2 décembre a néanmoins été retardée d'une journée en raison, d'après la compagnie, de démarches sanitaires et du mauvais temps. Cette liaison vient s'ajouter aux trois lignes reliant déjà la France et le Maroc : Sète-Nador de GNV, Sète-Nador de Balearia et Sète-Tanger Med de GNV. La Méridionale est un acteur

historique des liaisons maritimes entre la France continentale et la Corse. Celles-ci sont attribuées dans le cadre de délégations de service public et subventionnées par l'État français. Autrefois opératrice des principales liaisons vers l'île française, La Méridionale ne dessert plus que les ports secondaires de Corse. \*

## La zone d'accélération industrielle de Kénitra va gagner 96 ha

Un protocole d'accord a été signé le 8 décembre dernier par le Ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie verte et numérique, Moulay Hafid Elalamy, et le Directeur général de la Caisse de Dépôt et de Gestion (CDG), Abdellatif Zaghoun, pour étendre la zone d'accélération industrielle (ZAI, qui se sont substituées aux zones franches) de Kénitra de 96 hectares, a annoncé le Ministère dans un communiqué. Le taux d'occupation de la ZAI, inaugurée en 2012 et baptisée Atlantic Free Zone, est aujourd'hui de 94 %, toujours selon le Ministère. Elle accueille notamment l'usine du constructeur automobile français PSA, inaugurée en grande pompe en 2019. Cette unité, qui produit la Peugeot 208, « a été une locomotive attirant autour [d'elle] plus de 25 équipementiers dans la ZAI », qui accueille actuellement 39 sociétés et qui a permis de créer 36 571 emplois, indique le communiqué. C'est une filiale de la CDG, MEDZ, qui assurera la réalisation des études nécessaires au projet d'extension. \*



## Pour l'AFD, les résultats de la lutte contre la pauvreté et les inégalités sont encourageants, mais insuffisants



L'Agence Française de Développement (AFD) a publié en décembre un « papier de recherche » qui se penche sur « Les effets de la politique budgétaire sur la pauvreté et les inégalités au Maroc ». Disponible sur son site Internet, il réalise un état des lieux des politiques sociales et analyse leurs effets selon un cadre analytique développé par l'institut CEQ qui permet une comparaison avec des pays similaires. Les auteurs estiment que les résultats de la politique budgétaire sont encourageants sur le front de la lutte contre la pauvreté et de l'atténuation des inégalités. Mais ils constatent qu'ils sont insuffisants, notamment en comparaison avec d'autres pays émergents et en développement. Ils décrivent en détail les effets de la politique fiscale, des transferts monétaires et quasi-monétaires, des subventions et des services publics de base. Ces derniers, en particulier l'éducation et la santé, sont ceux qui contribuent de la façon la plus significative à la réduction de la pauvreté et des inégalités, grâce à l'importance des budgets consacrés, même s'il existe des défis considérables. Les auteurs émettent une série de propositions sur deux axes : l'optimisation des instruments budgétaires et l'inscription des exigences d'inclusivité sociale au cœur des politiques publiques du nouveau modèle de développement. \*

# Le GIMAS veut promouvoir une industrie aéronautique 4.0

**L**e Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales (GIMAS), qui regroupe les acteurs de l'aéronautique implantés au Maroc, a tenu son assemblée générale le 18 décembre dernier. Selon un communiqué relayé par l'agence MAP, le GIMAS a annoncé le lancement du programme « Le Maroc aéronautique 4.0 ». L'industrie 4.0, qui se caractérise par une très forte numérisation et automatisation, est perçue par certains comme une prochaine révolution industrielle, ou du moins comme une évolution considérable imminente du secteur industriel.

Le GIMAS veut créer en premier lieu un projet d'accompagnement « Industrie du futur 4.0 » pour les entreprises. Le programme prévoit aussi une mise en commun des savoir-faire et des méthodes des entreprises du secteur ainsi que l'organisation d'opérations de communication auprès de certains pays-clés. Alors que le secteur est très durement touché par la crise de la Covid-19, le Président du GIMAS, Karim Cheikh, a assuré que son Conseil d'administration souhaite « sauvegarder ce que nous avons mis 20 ans à construire, et continuer à développer le secteur ».\*



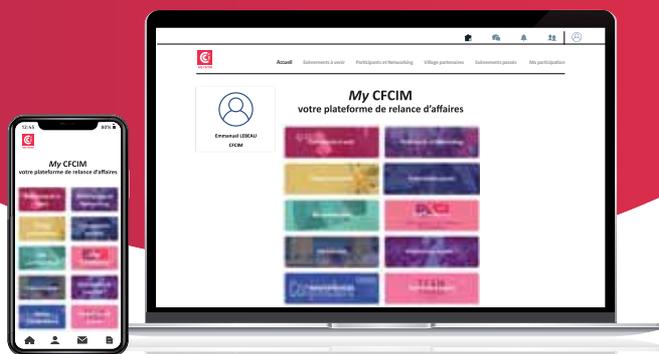
© Shutterstock



CHAMBRE FRANÇAISE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU MAROC

## My CFCIM, votre plateforme de relance d'affaires

Disponible sur votre mobile store



**Ciblez vos contacts**

**Participez au live**

**Organisez  
vos rendez-vous**

« Chers partenaires, mobilisons-nous pour accompagner durablement la résilience de nos entreprises. Motivés par un engagement sociétal et environnemental fort, contribuons ensemble aux actions vigoureuses à mener pour saisir les opportunités de relance. »

**Jean-Pascal DARRIET - Président de la CFCIM**



« Il faut réformer le système éducatif pour que l'innovation fasse partie de notre quotidien »

**Professeur Rachid Yazami, ancien Directeur de Recherche au CNRS, fondateur de KVI, entreprise spécialisée dans la recherche sur les batteries intelligentes.**

Le 14 décembre dernier, l'équipe du Professeur Rachid Yazami est parvenue à recharger totalement une batterie en six minutes. Le chercheur reconnu internationalement pour ses travaux sur les batteries à ion lithium revient pour Conjoncture sur les enjeux de cette découverte.

**Conjoncture** : Parlez-nous de votre découverte, de ses enjeux et de ses applications concrètes.

**Rachid Yazami** : Cette découverte est le fruit d'un travail qui a démarré il y a cinq ans. Je m'étais alors posé la question suivante : pourquoi l'industrie utilise-t-elle toujours la même méthode pour charger les batteries, à savoir appliquer un courant constant ? Il s'agit de la technique CCCV (Constant Current Constant Voltage). Une fois que la tension souhaitée est atteinte, on la maintient jusqu'à ce que la batterie soit chargée à 100 %. Cette méthode a été imposée par le premier producteur de la batterie lithium Ion, Sony, au Japon. Elle fonctionnait très bien pour charger un téléphone ou un appareil électronique mobile pendant la nuit, durant 6 ou 7 heures. C'est alors que vient la voiture électrique qui va représenter plus de 50 % du marché mondial des batteries au lithium dans les cinq prochaines années. Ce nouveau marché nécessite que l'on puisse charger plus rapidement et aussi que l'on puisse parcourir 400, 500 ou même 600 km entre deux charges. Ces deux contraintes posent de gros problèmes technologiques. Donc, nous avons atteint aujourd'hui une certaine limite : on ne peut pas charger la batterie d'une voiture électrique de 0 à 100 % en moins d'une heure. J'ai alors émis l'hypothèse suivante : cette limite d'une heure est peut-être liée à la méthode utilisée jusqu'à présent pour charger les batteries et qui n'a jamais été réellement remise en cause à part quelques variantes et améliorations. Deux choses m'ont aidé dans mon approche. La première est ma formation

d'électrochimiste et la seconde est le fait d'être un scientifique des matériaux. Ce qui m'intéresse, c'est ce qui se passe à l'intérieur de la batterie, un aspect qui n'intéresse pas spécialement les ingénieurs électroniciens.

Au lieu d'imposer un courant constant à la batterie, nous avons appliqué une petite variation de la tension aux bornes de la batterie de façon contrôlée puis nous avons observé comment elle répond à cette sollicitation en fonction de son état de santé, de son état de charge... En considérant cela, nous avons donc commencé à travailler sur la partie tension plutôt que sur la partie courant. Nous nous sommes ensuite aperçus que lorsqu'on suit un protocole bien défini, qui respecte les données thermodynamiques et cinétiques de la batterie, on peut la charger en six minutes.

**Est-ce que cela va permettre d'allonger la durée des batteries ?**

Absolument. Prenez l'exemple d'un athlète à qui l'on demande de courir 20 km en une heure. Le problème c'est que les ingénieurs électriciens sont partis de l'hypothèse que la route est plane et que l'athlète va courir à 20 km/h de manière constante. Or, si vous obligez l'athlète à aller à cette vitesse avec une pente de 10 ou 15 % vous le tuez ! Par contre, dans les descentes, il peut courir plus vite que 20 km/h.

Mon approche consiste à adapter la vitesse de l'athlète à la pente, à la difficulté. Je ne le force pas. En faisant cela, on prolonge la durée de la batterie par un facteur deux.

Si on applique le protocole CCCV la batterie dure trois ans. Avec mon protocole NLV (Non Linear Voltammetry) elle va durer six ans ou même plus. Il y a aussi le problème du recyclage : cette opération coûte de l'argent, du temps et de l'énergie. L'environnement y gagne et l'utilisateur amortira davantage son investissement.

### **Que pensez-vous des critiques qui s'élèvent en ce moment contre la voiture électrique, accusée ne pas être aussi écologique que l'on pense ?**

Prenons maintenant l'exemple d'un litre d'essence utilisé pour rouler dans une voiture. Si je prends ce litre d'essence et que je l'utilise pour produire de l'électricité qui servira à charger une voiture électrique, je vais pouvoir parcourir au moins 2,5 fois plus de distance qu'avec une voiture classique. Le bilan énergétique n'est pas du tout le même : il y a une forte déperdition thermique alors qu'une batterie de voiture électrique ne dépasse jamais les 50-60° C. Il est très important de connaître le rendement énergétique. C'est vrai, il y a les problématiques relatives aux métaux stratégiques tel le cobalt, mais il faut regarder le bilan sur le cycle de vie d'un système : l'environnement y gagne et cela est indéniable.

### **Dans un contexte où la pandémie a remis en cause les modes de consommation et les chaînes de production globalisées, est-ce que l'innovation peut apporter des solutions ?**

En ce qui concerne mon domaine, qui est celui des batteries, la Chine produisait jusqu'à il y a deux ou trois ans près de 70 % des batteries au lithium dans le monde. L'Europe et les États-Unis en particulier ont pris conscience de ce problème stratégique de dépendance vis-à-vis de la Chine. Actuellement, l'Europe est en train de rattraper ce retard de plusieurs dizaines d'années. Aujourd'hui, les gigafactories poussent comme des champignons, en France, en Norvège, en Allemagne, en Pologne... Pourquoi ? Parce que Monsieur Elon Musk a eu l'idée de demander aux Japonais ou aux Coréens de lui fabriquer sa gigafactory dans l'Arizona. La compagnie Tesla qui est toute récente, qui n'a même pas 10 ans est plus cotée que General Motors âgée d'un siècle. Donc, l'Europe est en train de rattraper son retard pour produire les batteries pour les voitures européennes.

Alors, pourquoi ne pas faire la même chose au Maroc ? Nous avons les phosphates et le cobalt. Nous avons l'accès aux marchés européen, africain, américain, ainsi que ceux du Moyen-Orient... Pays avec lesquels nous avons signé des accords de libre-échange. Mais, on attend que les Européens viennent implanter leur usine alors qu'ils ont pratiquement copié-collé les modèles chinois et japonais. Si on m'avait entendu en 2014-2015, le Maroc disposerait déjà de sa gigafactory aujourd'hui. Cela se fera sans doute un jour, mais quand ? Malheureusement, le Maroc aurait pu mieux profiter de cette opportunité et devenir presque un leader mondial non seulement de la production des voitures électriques, mais aussi des bornes de recharges.

### **Le Maroc se positionne justement comme leader dans le domaine des énergies renouvelables : quel est votre regard sur cette stratégie ?**

Si les objectifs fixés par MASEN étaient remplis, à savoir que la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique atteigne 42 % de la production électrique en 2020 et qu'elle dépasse 52 % en 2030, cela serait une prouesse extraordinaire. Je ne connais pas les chiffres actuels et je ne sais pas si ces objectifs ont été atteints en 2020. Cela dit, le projet marocain de produire six gigawatts de puissance à partir des ressources renouvelables (solaire, éolien, hydroélectricité ou autre comme énergie marémotrice...) est ambitieux. J'aurais aimé que le même effort soit déployé en ce qui concerne le volet du stockage de l'énergie.



**« Le Maroc aurait pu devenir un leader mondial non seulement de la production des voitures électriques, mais aussi des bornes de recharges. »**

Car, le problème de l'énergie électrique, c'est qu'il faut la consommer au fur et à mesure qu'on la produit. L'autre problème, c'est le caractère intermittent des énergies renouvelables : il faut du soleil, du vent, de l'eau... Cela va donc évoluer selon les saisons. Toutes ces contraintes font que l'on doit nécessairement stocker l'énergie. Or, parallèlement à cette stratégie de développement des énergies renouvelables, on n'a pas prévu à la même échelle un projet (gigafactory) pour stocker l'énergie dans des batteries ou d'autres systèmes de stockage.

Aujourd'hui, on importe des batteries de Chine, qui utilisent le cobalt marocain. Ce dernier parcourt ainsi des milliers de kilomètres, cela n'a pas de sens. Cela illustre un peu un manque de vision d'un grand projet.

À cela s'ajoute une problématique supplémentaire : il faut intégrer dans le réseau de l'ONEE cette électricité produite à partir des énergies renouvelables. Or, cela n'est pas du tout évident : l'électricité est produite à Ouarzazate alors qu'elle est consommée à Casablanca. Il y a donc également un problème de transport de l'électricité. Tous ces aspects doivent être pensés et optimisés dès le départ pour avoir le meilleur rendement et la meilleure efficacité énergétique possibles.



### **CV express du Professeur Yazami**

- Inventeur de l'anode en graphite en 1979, invention distinguée notamment par le Prix Charles Stark Draper de l'Académie américaine d'ingénierie.
- Directeur de Recherche au CNRS.
- Chercheur invité à l'Université de Kyoto, à l'Institut Californien de Technologie et à l'Université Nanyang de Technologie de Singapour.
- À l'origine de plus de 150 brevets et auteur de plus de 200 articles scientifiques et technologiques.

# L'invité de Conjoncture

»»» Ce qui est important, ce ne sont pas les slogans, mais la réalité du terrain : l'ingénierie, les investissements, les technologies... C'est vraiment cela qui compte.

## Selon vous, comment le Maroc peut-il rattraper son retard dans le domaine de l'innovation ?

Tout simplement, il faut changer la manière dont on forme les cerveaux des Marocains. J'espère que le projet du nouveau modèle de développement y apportera des changements significatifs. Depuis l'école maternelle, en passant par l'école primaire jusqu'au collège, au lycée et à l'université... tout ce parcours-là doit être adapté à la réalité de l'économie marocaine et aux besoins de la population. Il faut surtout développer l'esprit de curiosité et ne pas avoir peur de l'échec. C'est en effet un gros problème : les gens ne font rien parce qu'ils ont peur de se tromper. En Californie où j'ai vécu, se tromper est considéré comme une chose positive : cela veut dire que vous avez essayé et que vous allez recommencer autant de fois que nécessaire en apprenant de vos erreurs.

Si on ne change pas les mentalités en disant « Ce n'est pas grave ! Trompez-vous ! », on n'avancera pas.

L'innovation change la manière dont les gens font les choses au quotidien. Elle ne touche pas uniquement la technologie, mais elle couvre énormément de domaines du quotidien comme la gestion des entreprises, l'agriculture... Nous devons toujours nous poser la question : est-ce qu'il existe une autre manière de faire ? Qu'est-ce que je peux améliorer pour rendre les choses plus pratiques ? Tout en gardant à l'esprit que les innovations doivent pouvoir être commercialisées et rendre service à l'économie.

Il faut vraiment changer la mentalité des gens et c'est la chose la plus importante pour que l'innovation fasse partie de leur quotidien. Parce que les Marocains sont des génies ! Ils arrivent à résoudre des problèmes avec les moyens dont ils disposent. Ces jeunes qui ont un esprit innovateur, même s'ils sont âgés de 10 ans, il faut les encourager à se poser des questions et à chercher des réponses.

## Est-il possible de développer la recherche sans disposer de gros moyens financiers ?

Ce que j'ai développé actuellement, la charge rapide en 6 minutes, n'a pas demandé des millions d'euros, ni des millions de dirhams. Dans mon laboratoire, nous ne sommes même pas 10 personnes et nous sommes en train de secouer les grosses industries ou « gigacompanies » mondiales. Il n'y a pas besoin de très gros moyens pour innover. Il est vrai que certains secteurs de la recherche scientifique, comme le génie biologique, demandent de gros moyens.

## Vous avez mis en place un centre d'excellence sur les batteries en partenariat avec l'Université Privée de Fès : à quelle étape se trouve le projet ?

Le projet, qui vise la recherche fondamentale avec des applications industrielles, avance à grands pas. Les bâtiments sont en construction, la recherche de financement pour les équipements est en cours.

Vous ne pouvez pas imaginer l'engouement de mes collègues chercheurs et professeurs des universités de Fès et de Meknès qui sont très enthousiastes à l'idée de redorer le blason de la ville de Fès, capitale scientifique et spirituelle. Mais ce type d'initiative peut être mis en place partout au Maroc.

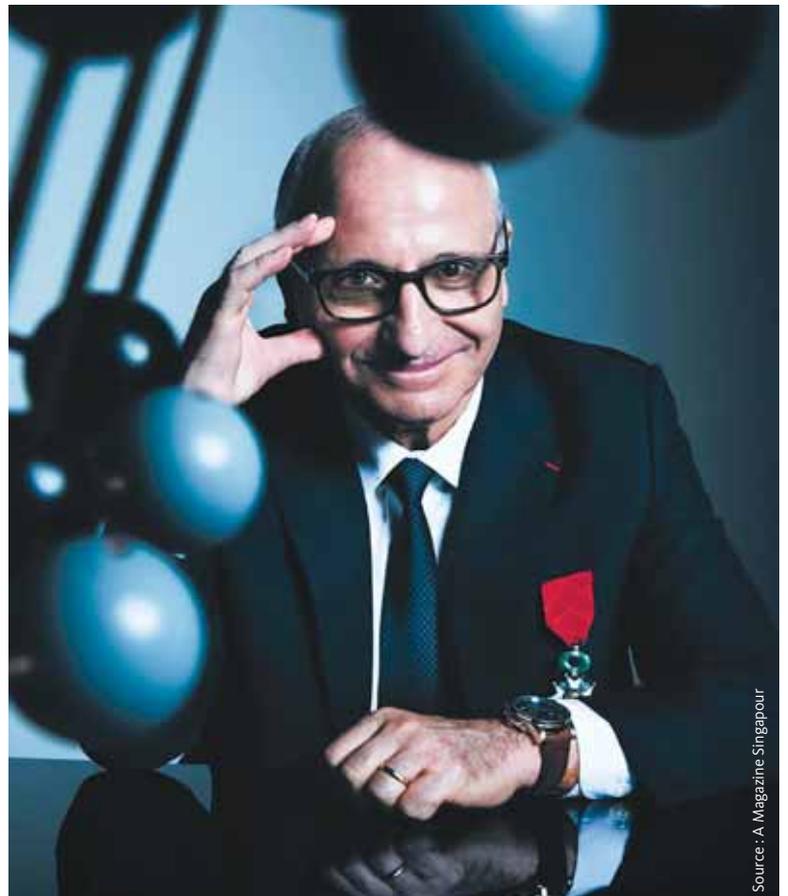


**« Ces jeunes qui ont un esprit innovateur, même s'ils sont âgés de 10 ans, il faut les encourager à se poser des questions et à chercher des réponses. »**

## Avez-vous d'autres projets en perspective ?

Toujours ! Mais on ne peut pas tout dévoiler d'un coup ! Il est vrai que je me considère comme privilégié de travailler dans un domaine qui me passionne depuis plus de 40 ans. Chaque jour, il y a des choses nouvelles à découvrir, de nouveaux domaines à explorer et cela va durer encore longtemps si Dieu le veut ! Effectivement, je prévois de nouvelles annonces en 2021 et cela risque de susciter encore beaucoup d'étonnement. \*

► Propos recueillis par Nadia Kabbaj



Source : A Magazine Singapour



### 3 supports complémentaires pour encore plus de visibilité

- Une revue mensuelle distribuée à 7 000 exemplaires
- Un site d'information de la CFCIM : [www.conjoncture.info](http://www.conjoncture.info)
- Une newsletter Conjoncture express envoyée à près de 20 000 contacts

**Conjoncture**  
LE MENSUEL DES DÉCIDEURS

[www.conjoncture.info](http://www.conjoncture.info)  
[conjoncture@cfcim.org](mailto:conjoncture@cfcim.org)  
05 22 20 90 90

 CHAMBRE FRANÇAISE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU MAROC

## Mot de la Chef du Service économique de l'Ambassade de France



Cécile HUMBERT-BOUVIER

2021, l'année du redémarrage et de la relance. C'est ce que l'on peut nous souhaiter collectivement après une année 2020 difficile et éprouvante qui aura mis à l'épreuve la résilience de nos économies, de nos modèles sociaux et sociétaux, de notre tissu industriel et de chacun individuellement face à cette crise inédite. Malgré les contraintes, qui ont aussi bouleversé nos méthodes de travail, tous les acteurs de la

présence française au Maroc ont travaillé, de concert avec les autorités marocaines, à l'approfondissement des relations franco-marocaines, avec de beaux résultats : visites ministérielles nombreuses (Bruno Le Maire, Florence Parly, Jean-Yves Le Drian, Franck Riester, Gérald Darmanin et Eric Dupond-Moretti), maintien du flux d'étudiants, approfondissement du partenariat économique, soutien à plusieurs secteurs essentiels au développement du pays... 2021 doit nous permettre de consolider et d'amplifier cette dynamique pour dessiner de nouvelles pistes de partenariat en faisant levier à la fois des plans de relance déployés respectivement dans nos deux pays mais aussi des opportunités suscitées par la nécessaire adaptation de nos politiques industrielles pour mieux sécuriser les chaînes de valeur de nos entreprises. Les travaux que nous conduisons avec le Ministère de l'industrie, du commerce, de l'économie verte et numérique du Royaume pour la déclinaison d'un nouveau partenariat économique franco-marocain vont également en ce sens. En espérant que nous saurons être au rendez-vous de ces défis et opportunités, je vous présente, au nom de toute l'équipe du Service économique régional de l'Ambassade de France au Maroc, mes meilleurs vœux pour 2021. ▀

## L'économie en mouvement

### Un chiffre en perspective

# 3 Mds USD

#### Le Maroc lève 3 Mds USD sur les marchés financiers internationaux

Après être sorti sur les marchés financiers internationaux (MFI) en septembre 2020, le Maroc a réitéré le 8 décembre dernier, sur le compartiment dollar cette fois. Le Royaume a ainsi levé 3 Mds USD en trois tranches de 750 M USD à maturité 7 ans, 1 Md USD à maturité 12 ans, et 1,25 Md USD à maturité 30 ans, assorties de coupons de respectivement de 2,375 %, 3 % et 4 %. Comme le constate la directrice du Trésor marocain, Mme Fouzia Zaaboul, « le Maroc a enregistré une nette amélioration de sa qualité de crédit » depuis septembre. En atteste la baisse du niveau des spreads depuis la dernière sortie sur les MFI : alors que ceux pour les tranches 5,5 et 10 ans de l'émission de septembre étaient de respectivement 190 et 240 pbs, les spreads de l'émission de décembre pour les tranches de 7 et 12 ans s'élèvent à 175 et 200 pbs.

Pour rappel, la levée du Maroc sur le marché dollar était initialement prévue en mai 2020 mais a finalement été repoussée en raison de l'aversion au risque qui régnait sur les MFI au printemps dernier. Les conditions d'emprunt à l'international se sont toutefois détendues à partir de fin novembre, notamment du fait de l'espoir d'une reprise économique forte suscité par les progrès sur le vaccin contre la Covid 19. Enfin, force est de constater qu'en dépit des signaux négatifs de certaines agences de notation (rétrogradation de la note accordée par Fitch), la signature Maroc continue de susciter la confiance des investisseurs internationaux comme en témoigne la taille du livret d'ordres qui a dépassé 13 Mds MAD.

▀ arthur.francois@dgtrésor.gouv.fr

## La Chronique économique

### L'OMPIC encourage les inventeurs marocains

Le 16 décembre dernier, l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle organisait un séminaire, conjointement avec l'Office marocain de la propriété industrielle et commerciale (OMPIC). L'occasion de revenir sur cinq années de partenariat autour du programme « pro bono » d'aide aux inventeurs. Déposer un brevet n'est pas simple. De nombreux inventeurs y renoncent, quitte à perdre leur droit de propriété sur l'innovation et avec, les possibilités de voir leurs investissements récompensés. Partant de ce constat, le programme d'assistance aux inventeurs met en relation des chercheurs et TPME avec des spécialistes du brevet, qui leur fournissent une assistance juridique à titre gracieux. Parmi les six pays participants, le Maroc propose ce service aux innovateurs ayant besoin d'un soutien particulier. Cette prestation au cas par cas est assurée par l'OMPIC ainsi

que onze experts bénévoles du réseau des centres d'appui à la technologie et à l'innovation (réseau TISC). L'année passée, l'OMPIC a sélectionné cinq inventeurs parmi les quinze demandes d'assistance reçues. Ils suivront un programme de mentorat et seront aidés dans leur démarche de dépôt de brevet, au Maroc comme à l'international (selon leur business plan).

En 2019, l'OMPIC a enregistré 2 730 demandes de brevet, dont 192 d'origine marocaine émanant principalement des universités. Parmi ces 192 dépôts marocains, seuls 28 ont fait l'objet d'une demande d'extension à l'international. Un défi pour l'Office, qui souhaite continuer à soutenir la recherche et développement dans un environnement propice à l'entrepreneuriat.

▀ heloise.risac@dgtrésor.gouv.fr

## Secteur à l'affiche

### Le secteur bancaire au Maroc face à la crise du Covid

Reconnu pour sa résilience et sa bonne maîtrise prudentielle, le secteur bancaire n'en demeure pas moins touché par la crise. Pour l'heure, l'augmentation des créances en souffrance a été contenue, augmentant de 7,5 % à fin 2019 à 8,5 % fin octobre 2020. Toutefois, ces dernières pourraient augmenter à 10,0 % au terme de l'année 2020 et à 10,8 % en 2021 au fur et à mesure de l'accélération des défaillances d'entreprise (Banque Centrale). Cela entraînerait mécaniquement une dégradation des principaux ratios prudentiels : ainsi, selon le macro stress-test réalisé par Bank Al-Maghrib (juillet 2020), le ratio de fonds propres de catégorie 1 devrait diminuer de 11,0 % en 2019 à 9,9 % en 2020, tandis que le ratio de solvabilité reculerait de 15,1 % à 13,9 % (minimums réglementaires respectifs de 9 % et 12 %). Cependant, ce stress-test a été réalisé selon les projections macroéconomiques de juin, qui ont été révisées à la baisse depuis (passant d'une contraction du PIB de 5,2 % à 6,6 %). Le choc pandémique sur la solvabilité du secteur devrait ainsi être plus important, même si les banques resteront a priori capables de respecter les exigences réglementaires qui ont été, en prévision d'un scénario a maxima, réduites jusqu'en juin 2021 (à 8,5 % et 11,5 %).

En outre, l'envolée du coût du risque au 1<sup>er</sup> semestre (qui a doublé voire triplé selon les banques), cumulée aux dons des banques au Fonds de Gestion de la Pandémie Covid-19, se traduit par un recul significatif du résultat net des banques de la place (de -40 % à -80 % selon les banques au terme des six premiers mois). Fort de ce constat, Bank Al Maghrib a appelé les banques à ne pas distribuer de dividendes au titre de l'exercice 2019 et une nouvelle suspension pour l'exercice 2020 est à envisager.

▶ arthur.francois@dgtrésor.gouv.fr

## Relations France-Maroc

### L'ADD et l'AFD lancent un programme « Start-up d'Etat »



Mihoub Mezouaghi, Directeur de l'AFD au Maroc, Hélène Le Gal, Ambassadrice de France au Maroc, Youssef El Bari, Secrétaire général du ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie verte et numérique, et Sidi Mohammed Drissi Melyani, Directeur général de l'Agence de développement du digital.

Le 17 décembre 2020, s'est tenue la finale du programme innovant « Start-up d'Etat », lancé par l'Agence de développement du digital (ADD) et l'Agence française de développement (AFD). Ce programme de conception agile de services publics numériques, inspiré de la méthode utilisée au sein de l'incubateur public français Beta.gouv.fr, vise à conduire une expérimentation complète de mise en œuvre d'un dispositif de start-up d'État au sein de l'administration marocaine et à permettre à l'ADD et aux administrations partenaires d'appréhender cette méthode par la pratique.

Une start-up d'État est un service public numérique développé par une équipe autonome pour répondre à un problème concret lié à une politique publique. Elle a pour objectif d'améliorer un service public et n'a, le plus souvent, pas de personnalité juridique propre au moment de son lancement.

Il convient de souligner que huit administrations et entreprises publiques partenaires se sont impliquées dans cet ambitieux programme. Neuf finalistes parmi plus de 180 idées de start-up soumises par des intrapreneurs issus de l'administration marocaine, ont défendu leur projet devant un jury composé d'experts marocains et français.

À cette occasion, un protocole d'accord de financement et de mise en œuvre de ce programme pilote a été signé en présence d'Hélène Le Gal, ambassadrice de France au Maroc, d'Henri Verdier, ambassadeur de la France pour le numérique, de Youssef El Bari, secrétaire général du ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie verte et numérique, de Sidi Mohammed Drissi Melyani, directeur général de l'ADD et de Mihoub Mezouaghi, directeur de l'AFD au Maroc.

A l'issue de cette finale, les deux lauréats retenus sont :

Yassine Moumad, ministre de la Culture, de la Jeunesse et des Sports : développer la production de contenus audio visuels destinés aux réseaux sociaux à travers la transformation des Maisons des jeunes  
Salima Hda, Bank Al-Maghrib : accélérer l'éducation financière au Maroc.

[Extrait du communiqué de presse conjoint ADD-AFD].

▶ laurence.jacquot@dgtrésor.gouv.fr

## Affaires à suivre



▶▶▶ **Banque de projets industriels** : le Ministère de l'industrie, du commerce et de l'économie verte et numérique a lancé le 14 décembre dernier la 2<sup>ème</sup> banque de projets à développer dans différents secteurs, avec 100 nouveaux projets. Les projets sont décrits sur un site dédié en ligne <https://banquedeprojets.mcinet.gov.ma/>

▶▶▶ **Secteur portuaire** : à l'occasion du Conseil d'administration de l'Agence nationale des ports (ANP), la Directrice générale, Mme Nadia Laraki, a annoncé que l'Agence mobilisera 2,2 Mds MAD d'investissements pour la période 2021-2023, dont 802,6 M MAD au titre de l'année 2021

▶▶▶ **Energies renouvelables** : MASEN et la Banque islamique de développement (BID) ont annoncé le lancement d'une initiative commune visant le développement de projets renouvelables en Afrique. Seuls les pays membres de la BID sont éligibles. Dans ce cadre, les deux partenaires prévoient de soutenir la préféabilité des projets retenus qui, en cas de résultats probants, bénéficieront de l'expertise technique de MASEN. Quatre projets ont d'ores et déjà été présentés (Djibouti, Gabon, Niger et Sénégal)

▶▶▶ **Aménagement du territoire** : le Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme du Ministère éponyme a lancé un appel d'offre relatif à l'étude d'élaboration de la stratégie nationale des villes intermédiaires. Le Ministère a déjà identifié 108 villes à caractère intermédiaire. L'ouverture des plis est prévue le 19 janvier 2021.

Retrouvez l'actualité du Service économique sur



# Indicateurs économiques et financiers

Retrouvez chaque mois dans Conjoncture les principaux indicateurs économiques et financiers du Maroc.  
Une rubrique réalisée par la société de Bourse M.S.IN.



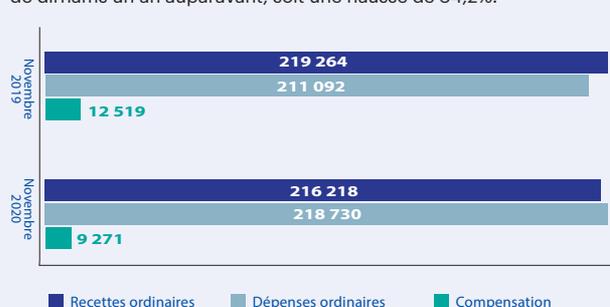
## Balance commerciale

À fin novembre 2020, le déficit commercial s'allège de 26,2% par rapport à la même période en 2019.



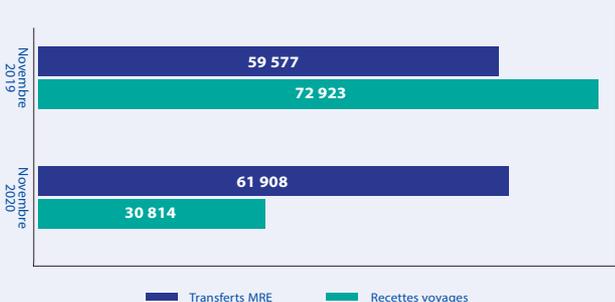
## Finances publiques

À fin novembre 2020, la situation des finances publiques fait ressortir un déficit budgétaire de 57,7 milliards de dirhams contre 43 milliards de dirhams un an auparavant, soit une hausse de 34,2%.



## Transferts des MRE & recettes voyages

Les envois de fonds effectués par les MRE ont enregistré une hausse de 3,9% ou +2331 MDH à fin novembre 2020.



## Bourse de Casablanca

Au terme du mois de décembre 2020, le MASI a enregistré une hausse de 2,7%, ramenant sa performance depuis le début de l'année à -7,27%.



## Inflation

L'inflation a décéléré de 1,3% en octobre à 0,2% en novembre, ramenant sa moyenne au titre des onze premiers mois de 2020 à 0,7%.



					Var %/pts
<b>Échanges extérieurs</b>	Importations globales (en mdh)	nov. 19/	449 198	378 000	-15,85%
	Exportations globales (en mdh)	nov. 20	261 256	239 224	-8,43%
	Déficit commercial		-187 942	-138 776	-26,16%
	Taux de couverture (en %)		58,2%	63,3%	512,62 Pbs
	Transferts des MRE (en mdh)		59 577	61 908	3,91%
	Recettes voyages (en mdh)		72 923	30 814	-57,74%
<b>Monnaie et crédit</b>	Agrégat M3 (en mdh)	nov. 19/	1 344 353	1 447 391	7,66%
	Réserves Internationale Nettes (en mdh)	nov. 20	246 817	291 845	18,24%
	Créances nettes sur l'administration centrale (en mdh)		205 882	258 807	25,71%
	Créances sur l'économie (en mdh)		1 058 173	1 107 983	4,71%
	Dont Créances des AID (en mdh)		938 211	942 650	0,47%
	Crédit bancaire		892 056	938 709	5,23%
	Crédits immobiliers (en mdh)		275 834	281 676	2,12%
	Crédits à l'équipement (en mdh)		179 825	182 477	1,47%
	Crédits à la consommation (en mdh)		56 642	54 753	-3,33%
<b>Prix</b>	<b>Indice des prix à la consommation (100=2006)</b>	nov. 19/			
		nov. 20			
	Indice des prix à la consommation		101,8	102,5	0,69%
	Produits alimentaires		101,3	102,5	1,18%
	Produits non-alimentaires		102,1	102,5	0,39%
<b>Taux d'intérêt</b>	<b>Taux de change (prix vente)</b>				
	1 EURO	déc. 19/	10,8	10,9	1,58%
	1 \$ US	déc. 20	9,6	8,9	-7,18%
<b>Bourse Des valeurs</b>	Taux d'intérêt (en %)				Pb
	(52 semaines)	déc. 19/	2,26%	1,81%	-45,0
	(2 ans)	nov. 20	2,29%	2,01%	-28,0
	(5 ans)		2,41%	2,18%	-23,0
	(10 ans)		2,74%	2,62%	-12,0
<b>Bourse Des valeurs</b>	MASI (en points)	déc. 19/	12 171,90	11 287,38	-7,27%
	MADEX (en points)	déc. 20	9 919,25	9 189,90	-7,35%
<b>Activités sectorielles</b>					
<b>Énergie</b>	Production nette (GWH)	oct. 19/	32 736	32 092	-1,97%
	Consommation d'électricité (GWH)	oct. 20	25 771	25 054	-2,78%
<b>Industrie</b>	Exportation de l'Automobile (en MDH)	nov. 19/	74 346	66 292	-10,83%
		nov. 20			
<b>Tourisme</b>	(milliers de touristes)	sept 19/	18,94	5,87	-69,01%
	Nuitées dans les EHC	sept 20	10,05	2,21	-78,01%
	Arrivées de touristes y compris MRE				
<b>Ports</b>	Trafic portuaire gérés par l'ANP (mille tonnes)	nov. 19/	80 495	84 722	5,25%
		nov. 20			
<b>BTP</b>	Vente de ciment (en milliers de tonnes)	nov. 19/	12 438	11 083	-10,89%
		nov. 20			
<b>Marché d'Auto-mobilité</b>	Ventes automobiles (en unités)	nov. 19/	143 993	111 882	-22,30%
		nov. 20			

## Échanges extérieurs

Les résultats préliminaires relatifs aux échanges extérieurs à fin novembre 2020 font ressortir une baisse de 26,2 % du déficit commercial (ou 49,2 MM DH) qui s'est établi à 138,8 milliards de dirhams. Cette évolution est liée à une baisse des importations (-15,8 % ou 71,2 MMDH) plus importante que celle des exportations (-8,4 % ou 22 MM DH). Cela a également entraîné une amélioration du taux de couverture qui est passé de 58,2 % à 63,3 % d'une année à l'autre.

## Crédit bancaire

La dynamique des crédits bancaires s'est poursuivie à fin novembre 2020. Ces derniers ont enregistré une progression de 5,2 % par rapport à la même période un an auparavant, pour s'établir à 938,7 milliards de dirhams. Cette hausse a concerné, particulièrement, les crédits à la trésorerie (+8,5 %) et, dans une moindre mesure, les crédits immobiliers (+2,1 %) et les crédits à l'équipement (+1,5 %). Les crédits à la consommation ont quant à eux reculé de 3,3 %.

## Croissance économique nationale

Au titre du troisième trimestre 2020, l'arrêté des comptes nationaux fait ressortir une contraction de 7,2 % de l'économie nationale. Les activités non agricoles ont affiché une baisse de 6,7 % et celles du secteur agricole un recul de 8,6 %. La valeur ajoutée en volume du secteur primaire, corrigée des variations saisonnières, a enregistré une baisse de 7,3 % au cours du troisième trimestre 2020, contre une diminution de 5,1 % durant la même période en 2019. De son côté, la valeur ajoutée en volume du secteur secondaire a connu une forte baisse, passant d'une hausse de 2,9 % au troisième trimestre 2019 à une baisse de 3,8 % au troisième trimestre 2020. La valeur ajoutée du secteur tertiaire est pour sa part passée d'un accroissement de 3,9 % au troisième trimestre 2019 à un replis de 8,4 % au troisième trimestre 2020.

## Bourse de Casablanca

À l'instar des marchés boursiers internationaux, le marché casablancais a fait les frais de la crise sanitaire mondiale liée à la pandémie de la Covid-19. L'indice du MASI s'est établi à 11 287,38 points à fin décembre 2020, ramenant sa performance depuis le début de l'année à -7,27 % contre une hausse de 7,11 % enregistrée en 2019.

S'agissant de l'évolution mensuelle, l'indice principal de la Bourse de Casablanca affiche, au terme du mois de décembre 2020, une performance mensuelle de 2,7 %.

Au niveau sectoriel, les plus fortes performances mensuelles ont respectivement été enregistrées par les secteurs Industrie pharmaceutique (+18,5 %), Assurances (+9,6 %) et Sociétés de portefeuilles (+9 %). Les performances négatives du mois ont concerné, notamment, Sylviculture et papier (-7,2 %), Ingénieries et biens d'équipement industriels (-5,5 %) et Électricité (-4,6 %).

Quant à la capitalisation boursière, elle s'est établie à 585 milliards de dirhams, en baisse de 6,7 % par rapport à fin 2019.

## Un accord trouvé in extremis pour régir les relations entre l'UE et le Royaume-Uni

**L**e 24 décembre dernier, après des mois de négociations très difficiles, l'Union européenne et le Royaume-Uni sont parvenus à un accord pour régir leurs relations post-Brexit. Si le Royaume-Uni est formellement sorti de l'Union européenne le 31 janvier 2020, les règles de l'Union continuaient de s'appliquer à lui jusqu'au 31 décembre. C'est donc in extremis que les deux parties ont conclu cet accord historique, applicable seulement quelques jours plus tard, et évitant ainsi tout blocage commercial aux frontières entre l'UE et le Royaume-Uni. Le texte de 1 246 pages donne un large accès au Marché commun de l'Union à son ancien État membre, sans droits de douane ni quota. Selon l'AFP, le traité prévoit néanmoins de strictes conditions : les entreprises européennes et britanniques devront respecter un certain nombre de règles en matière d'environnement, de droits du travail et de fiscalité pour éviter tout dumping. Toutefois, la circulation des biens, des services et des personnes entre les deux zones ne sera plus aussi aisée. Le texte fixe également un cadre à la

coopération sécuritaire et judiciaire entre Londres et Bruxelles. En prévision du Brexit, le Royaume-Uni et le Maroc ont signé fin 2019 un accord qui, d'après les déclarations officielles, instaure quasiment les mêmes avantages pour les échanges entre les deux pays que lorsque Londres était membre de l'UE. \*



## La Zlecaf entre en vigueur

**L**a Zone de libre-échange continentale africaine (Zlecaf), qui réunit 54 des 55 pays de l'Union africaine, est entrée en vigueur le 1er janvier dernier. Ce lancement a été retardé de six mois en raison notamment de la pandémie de coronavirus, mais aussi de difficultés rencontrées dans les négociations. Présentée comme la plus grande zone de libre-échange du monde, la Zlecaf doit



permettre de renforcer l'intégration économique des pays et des organisations régionales du continent. Celui-ci est aujourd'hui

et difficiles discussions afin, entre autres, de parvenir à diminuer les barrières tarifaires entre les pays membres. \*



**CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC**

Disponible sur votre mobile store

Téléchargez sur  **App Store** | Téléchargez sur  **Google Play**

**My CFCIM, votre plateforme de relance d'affaires**



# ZOOM

- 26** Le rail, au cœur de toutes les ambitions
- 30** Casablanca, véritable laboratoire pour les projets de mobilité
- 32** Interview de Nabil Belabed, Directeur Général de Casa Transports
- 33** Interview de Philippe Ratto, Vice-Président North Africa, RATP Dev
- 34** Industrie ferroviaire au Maroc : un écosystème en devenir
- 37** Interview de Nourddine Rhalmi, Président Directeur Général d'Alstom Maroc

## Secteur ferroviaire et mobilité durable : leviers d'attractivité des territoires



© shutterstock

Le secteur ferroviaire connaît de puis quelques années un nouvel essor dans le monde grâce aux nouvelles politiques de mobilité qui privilégient les solutions de transport les plus écologiques. Grâce à l'accélération des technologies, le rail a fait un bon significatif, devenant de plus en plus attractif pour les utilisateurs. Au Maroc aussi, l'État a misé sur les grands projets ferroviaires tels que la LGV ou le tramway qui ont eu un succès rapide auprès des Marocains. Il espère également faire de l'écosystème ferroviaire local une industrie dynamique à l'export, à l'instar de ce qui a été réalisé à l'ère "pré-Covid-19" dans le secteur automobile. Un beau projet qu'il reste encore à concrétiser.

Dossier réalisé par Nadia Kabbaj et Salaheddine Lemaizi

## Le rail, au cœur de toutes les ambitions

Écologique, connecté, intelligent... partout dans le monde, le rail a retrouvé une nouvelle jeunesse. Offrant une alternative plus durable à l'avion ou à la voiture, il représente aujourd'hui un véritable levier pour le développement territorial et la mobilité urbaine. Au Maroc, il a fait l'objet d'une attention particulière ces dernières années. Plusieurs projets structurants tels que la LGV Kénitra-Tanger ou les tramways de Rabat-Salé et Casablanca ont ainsi vu jour en moins d'une décennie. Retour sur ces projets phares.



**D**ans la plupart des pays, le développement du réseau ferroviaire est directement lié à l'attractivité économique des territoires. Au Maroc, les enjeux en sont d'autant plus importants alors que le pays repense son modèle de développement dans le but notamment de favoriser la montée en puissance des régions et de réduire les inégalités territoriales. Dans les grandes agglomérations comme Casablanca, marquée par une urbanisation galopante, le rail offre également une réponse durable aux besoins croissants de mobilité des populations.

Il joue aussi un rôle crucial dans les politiques d'aménagement du territoire, ainsi que dans les stratégies industrielles et logistiques à l'échelle nationale.

Selon les chiffres de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF), en 2018, le réseau ferré national totalisait 3 815 km de longueur de voies, 2 295 km de longueur de lignes et 137 gares. Le trafic ferroviaire a connu une hausse importante ces dernières années. En 2019, l'ONCF a transporté 38,3 millions de voyageurs, soit 3,3 millions de plus par rapport à 2018. Entre 2000 et 2018, ce nombre est passé de 13 à 35 millions.

Cette tendance devrait se poursuivre dans les années à venir, malgré le repli enregistré en 2020 en raison des restrictions de déplacements mises en place pour endiguer la pandémie de coronavirus. Du côté du fret en 2019, l'ONCF a transporté 25 millions de tonnes de marchandises, en particulier les produits phosphatés issus des différents sites d'OCP et les véhicules automobiles acheminés depuis l'usine PSA de Kénitra au port de Tanger Med.

### ONCF : une vision, deux stratégies

L'un des principaux acteurs du secteur du rail au Maroc est, bien entendu, l'ONCF sur lequel repose principalement la mise en œuvre la stratégie ferroviaire nationale. Cette dernière s'articule autour de deux programmes. Le premier, baptisé « Destination 2025 », vise notamment à faire de l'ONCF le leader national de la mobilité durable ainsi qu'à développer la filière ferroviaire au Maroc.

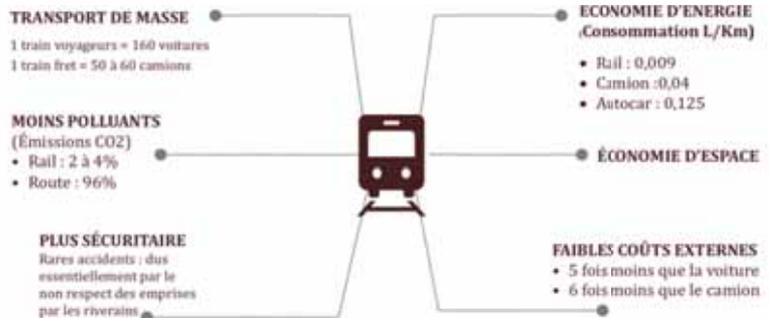
Le deuxième programme, le « Plan Rail Maroc 2040 » (PRM), est un schéma directeur du réseau ferré national à l'horizon 2040. Son objectif est d'étendre respectivement de 1 600 km le réseau ferré conventionnel (vitesse maximale de 160 km/h) et de 1 100 km le réseau à grande vitesse (allant de 220 à 320 km/h). Selon l'ONCF, le PRM sera bâti autour de hubs interconnectés par des lignes à grande vitesse (LGV), des trains régionaux et des navettes, à l'intérieur de corridors de déplacement.

Avec un budget de 375 milliards de dirhams, le PRM permettrait ainsi à terme de desservir par le rail 43 villes marocaines au total (au lieu de 23 actuellement), 12 ports (au lieu de 6 actuellement) et 15 aéroports internationaux (au lieu d'un actuellement). 87 % de la population aurait donc accès au réseau ferré, contre 51 % aujourd'hui.

Le réseau s'articulerait autour de deux grands axes : une ligne « Atlantique » partant de Tanger en passant par Rabat, Casablanca, Marrakech et Essaouira pour desservir Agadir et une ligne « Maghrébine » reliant Casablanca à Oujda, via Meknès et Fès. Cette dernière doit être prolongée dans le cadre du projet de ligne transmagnhrébine lancé au début des années 90 par l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Confronté à des difficultés politiques et financières, ce projet a été remis à l'ordre du jour en février 2019, à l'occasion des 30 ans de l'UMA. L'étude de faisabilité relative à la réhabilitation et au renouvellement de la ligne transmagnhrébine a été en partie financée par Banque Africaine de Développement.

Dans le domaine du fret, la stratégie de l'ONCF vise à intégrer le réseau ferré aux chaînes logistiques nationales de manière à desservir les grands pôles industriels.

### Les avantages du train



Source : rapport financier 2019 de l'ONCF

### Al Boraq permet de parcourir le trajet Casablanca-Tanger en 2h10 au lieu de 4h45.

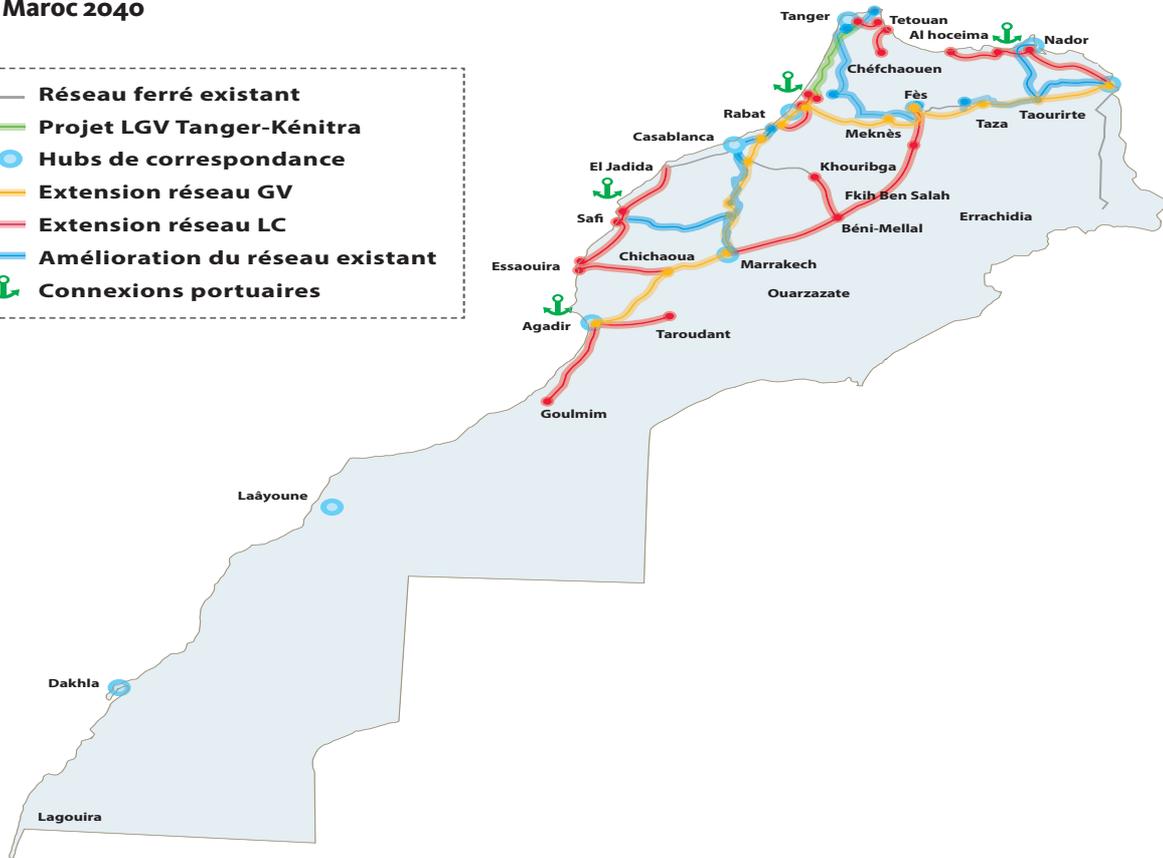
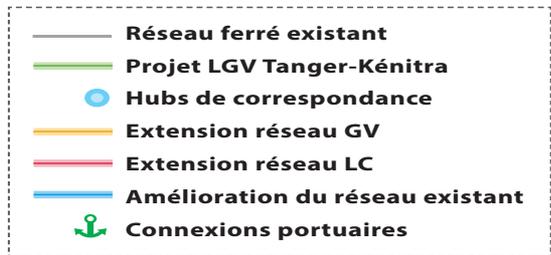
L'objectif étant, selon l'Office, de « répondre efficacement aux attentes évolutives des opérateurs économiques et d'accompagner activement la concrétisation de la stratégie nationale de compétitivité logistique ». Son offre couvre notamment les produits chimiques, les minerais, les matériaux de BTP, l'énergie, l'automobile et les produits agroalimentaires. L'ONCF a ainsi développé différents projets dédiés à la logistique tels que le port sec Mita à Aïn Sebaâ, les connexions aux ports de Nador West Med, de Safi et de Kénitra, le transport de charbon pour la centrale thermique ONEE de Jerada (suite à son extension), ou encore la connexion de la plateforme de distribution de ciment, CIMAT.

### La LGV, vitrine du rail marocain et succès de la coopération avec la France

C'est une véritable prouesse technique qui a été accomplie : inaugurée le 15 novembre 2018, la première LGV d'Afrique a été construite en sept ans. 90 % des travaux de génie civil ont été réalisés par des entreprises locales. Depuis sa mise en service, Al Boraq permet de parcourir le trajet Casablanca - Tanger en 2 h 10 au lieu de 4 h 45. La vitesse d'exploitation est de 320 km/h sur les 200 km entre Kénitra et Tanger (portion à grande vitesse de la ligne). Depuis son lancement, Al Boraq affiche un réel succès commercial : 3 millions de passagers ont été transportés durant la première année avec un taux de satisfaction de 92 %.

La LGV incarne aussi le succès de la coopération entre la France et le Maroc. Le projet, qui a nécessité un investissement global de 22,9 milliards de dirhams, a été financé à hauteur de 51 % par la France via différents prêts, notamment celui de l'Agence Française de Développement (AFD) portant sur un montant de 220 millions d'euros. En ce qui concerne le reste du financement, 28 % a été octroyé par les banques marocaines et 21 % par d'autres pays (Arabie Saoudite, Koweït et Émirats Arabes Unis).

### Plan Rail Maroc 2040



Projets	Longueur (km)	Investissement (milliards de dirhams)
Projets d'extension du réseau par des lignes conventionnelles (vitesse maximale de 160 km/h) vers les villes non desservies par le rail, en prenant en compte la viabilité économique du système ferroviaire et l'inclusion territoriale.	1 600	87
Projets d'extension du réseau par des lignes à grande vitesse reliant les hubs entre eux (vitesses allant de 220 à 320 km/h).	1 100	134
Projets de connexions ferroviaires des nouveaux ports.	100	7
Projets de maintien et d'amélioration de la robustesse du réseau existant (amélioration de la performance, désaturation des goulots d'étranglement électrification, sécurité, entretien...)	1 610	30

Source : site de l'ONCF

» Les entreprises françaises ont également largement participé au projet. L'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de l'ONCF a été réalisée par la SNCF et c'est l'équipementier Alstom qui a fourni les 12 rames Euroduplex de la gamme de train à grande vitesse Avelia (seul train au monde à deux niveaux circulant à plus de 300 km/h, selon Alstom). Le consortium Colas Rail - Egis a assuré quant à lui la mise en place des voies et caténaires tandis que le consortium franco-italien Ansaldo STS France - Cofely Ineo a réalisé la signalisation et le volet télécom, avec l'assistance de Thales Maroc. Cegelec a été mandatée pour les sous-stations. Autres volets associés au lancement de la LGV :

les chantiers des nouvelles gares de Tanger, Kénitra, Rabat-Ville, Rabat-Agdal et Casa-Voyageurs ainsi que la construction de l'atelier de maintenance Moghohgha de Tanger. En parallèle, un autre projet d'envergure a été finalisé en 2018, celui du triplement de la ligne Casablanca-Kénitra, incluant également la désaturation du carrefour ferroviaire de Casablanca et la réhabilitation du tunnel de Rabat-Ville. Parmi les projets d'extension de la LGV figure la liaison entre Marrakech et Agadir, la capitale du Souss n'étant pas encore reliée au réseau ferré national. Dans son discours du 6 novembre 2019, à l'occasion du 44<sup>e</sup> anniversaire de la

Marche verte, Sa Majesté le Roi Mohammed VI a notamment appelé à « une réflexion sérieuse sur l'établissement d'une liaison ferroviaire entre Marrakech et Agadir, en envisageant la perspective d'une extension ultérieure au reste des provinces du Sud ».

Le 22 décembre dernier, à l'occasion d'une séance de questions orales à la Chambre des Représentants, Abdelkader Amara, Ministre de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau, a indiqué que la LGV devant relier Kénitra à Marrakech nécessitera une enveloppe budgétaire de 40 milliards de dirhams. Toujours selon le Ministre, le projet de LGV Marrakech-Agadir devrait quant à lui représenter 50 milliards de dirhams d'investissement.

### **Les tramways de Rabat et Casablanca, autres fleurons du secteur ferroviaire marocain**

Rabat a été la première ville marocaine à accueillir le tramway. En février dernier, la Société du Tramway de Rabat-Salé (STRS), filiale de l'Agence du Bouireg et maître d'ouvrage du projet, annonçait que le tramway de Rabat-Salé avait transporté plus de 273 millions de voyageurs depuis sa mise en service en 2011 avec une moyenne de 110 000 voyages par jour ouvrable (mis à part l'année 2020 en raison de la baisse de fréquentation due à l'épidémie de coronavirus). La vitesse commerciale se situe entre 17 et 20 km/h. Le projet représente un investissement initial de 3,5 à 3,8 milliards de dirhams selon les sources. Il a été réalisé avec l'assistance technique de la ville de Lyon. L'exploitation a été confiée à la société Transdev dans le cadre d'un contrat de gestion déléguée. Équipé avec les rames Alstom Citadis, le réseau de la capitale compte deux lignes et s'étend aujourd'hui sur 27 km, après une extension de 7 km de la ligne 2 dont les travaux ont été finalisés en 2020. Cette extension desservira les quartiers Yakoub El Mansour à Rabat et le quartier Moulay Ismail à Salé et permettra d'accueillir 40 000 voyageurs supplémentaires chaque jour. Les prochains projets d'extension du réseau viseront à desservir la ville de Témara, l'aéroport de Rabat-Salé et Technopolis.

Casablanca est quant à elle dotée du tramway depuis décembre 2012, date à laquelle a été inaugurée la première ligne T1, initialement longue de 31 km et comprenant deux branches. Opérationnelle depuis janvier 2019, la ligne T2 s'étend sur 22,5 km et comprend 33 stations. Elle couvre une ancienne branche de la première ligne T1 qui s'étend aujourd'hui sur 23,5 km et comporte 37 stations. Une première extension de 1,8 km de la ligne T1 a par ailleurs été réalisée afin de desservir le quartier Lissasfa.

### **16 milliards de dirhams ont été alloués à la réalisation du complément de réseau de transport en commun en site propre de Casablanca à l'horizon 2015 – 2022.**

En 2019, le réseau de tramway casablancais, également équipé avec les rames Alstom Citadis, accueillait en moyenne 220 000 voyageurs par jour. Selon un communiqué de Casa Transport, de janvier à octobre 2020, la fréquentation a chuté de 51 % par rapport à la même période l'année précédente en raison du confinement, du couvre-feu et de la limitation de la capacité d'accueil des rames, diminuée de moitié.

C'est la Société de Développement Locale (SDL) Casa Transports qui est en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet tandis que RATP Dev Casablanca assure, selon les termes du contrat de gestion déléguée, la mise en service, l'exploitation et la maintenance de quatre lignes de tramway et de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

En effet, la mise en service de deux autres lignes de tramway, T3 et T4, est prévue à Casablanca à l'horizon 2024, pour un investissement de 7 milliards de dirhams. Elles totaliseront 26 km, compteront 38 stations voyageurs et 9 points de correspondance multimodaux, notamment avec les futures de lignes BHNS. Au sein du quartier Lahraouyine un 3<sup>e</sup> « centre d'excellence du réseau de transport en commun en site propre » sera réalisé en complément du centre d'opération et de maintenance existant de Sidi Moumen et au centre de maintenance de Sidi Bernoussi.

D'après Casa Transport, à l'horizon 2024, Casablanca sera dotée de 100 km de réseau de transport en commun en site propre (TCSP) incluant plusieurs parkings relais programmés, des services d'intermodalité et 160 stations voyageurs. Ce réseau permettrait ainsi de diminuer de 15 % les émissions de polluants de l'air dans les zones d'influence desservies.

Au total, 16 milliards de dirhams ont été alloués à la réalisation du complément de réseau de transport en commun en site propre à l'horizon 2015 – 2022. Le 2 novembre dernier, l'Agence Française de Développement (AFD) a accordé un prêt d'un montant de 1,1 milliard de dirhams, associé à une subvention d'assistance technique de 5,5 millions de dirhams pour la réalisation du projet des lignes T3 et T4.

Malgré l'épidémie de la Covid-19 qui a impacté la fréquentation des trains et tramways en 2020, le secteur ferroviaire marocain offre toujours de belles perspectives de développement. Il devrait poursuivre son essor dans les années à venir, une fois la crise surmontée. Car, dans un monde où les enjeux climatiques et écologiques se font de plus en plus pressants, il représente une solution de choix pour des collectivités confrontées à des problématiques complexes de mobilité. \*

► Nadia Kabbaj

## Casablanca, véritable laboratoire pour les projets de mobilité

Il s'agit d'une plainte récurrente des Casablancais : la difficulté de se déplacer. L'agglomération a connu ces dernières années un développement urbain difficile à anticiper dans les différents schémas directeurs d'aménagement. Les autorités locales ont pris conscience de l'urgence de restructurer en profondeur le réseau de transport en commun, en particulier pour les populations vivant dans les quartiers périphériques les plus enclavés.



**La Région de Casablanca-Settat abrite 20,3 % de la population marocaine.**

Surnommée la « ville champignon » dès le début du siècle dernier, Casablanca a connu un développement urbain accéléré et pas toujours contrôlé. Outre la multiplication des villes nouvelles, l'agglomération a dû également faire face à la problématique des quartiers informels et au relogement de leurs populations. D'après le dernier recensement de 2014 réalisé par le Haut-Commissariat au Plan (HCP), la Région de Casablanca-Settat (selon le dernier découpage régional) abrite 20,3 % de la population marocaine, soit 6 891 739 personnes. Son taux d'urbanisation s'élève à 73,6 %. Toujours selon le HCP, le Grand Casablanca abrite à lui seul 4 270 750

personnes. Sa population a ainsi augmenté de 17,6 % entre 2004 et 2014, ce qui représente un taux d'accroissement annuel moyen de 1,6 %. Face à la pression foncière et à la hausse du coût du logement, de nombreux Casablancais se sont installés dans les quartiers périphériques pas encore bien desservis par le réseau de transport en commun. Pour beaucoup d'entre eux, se rendre au travail était un véritable parcours du combattant : impossibilité d'entrer dans des bus bondés qui souvent ne marquaient même pas l'arrêt, lignes d'attente interminables devant les stations de taxi... Selon l'étude réalisée par Casa Transports de janvier à mai 2018, les Casablancais effectuent 7,8 millions de déplacements chaque jour, tout moyen de transport confondu.

## Le rail, pivot des réseaux de transports multimodaux

Dans les grandes agglomérations, l'intérêt du rail est qu'il permet de désengorger les axes routiers et de réduire la pollution tout en améliorant la mobilité. Pour répondre aux besoins de déplacement de ses habitants, la Région de Casablanca-Settat a présenté en 2017 un plan de mobilité régionale s'appuyant sur « un réseau de transport moderne, intégré et multimodal qui s'adapte au développement rapide de la Région et favorise sa compétitivité et attractivité ». Ce plan vise trois principaux objectifs : désengorger la ville de Casablanca (notamment via des projets de contournement), renforcer la connectivité entre les différents pôles régionaux et offrir un service de qualité aux habitants.

Dans ce cadre, plusieurs projets ont été proposés à l'horizon 2023 et 2030. Représentant un investissement de 16,6 milliards de dirhams, le projet de développement d'un Réseau Express Régional (RER) inclut la construction d'une ligne entre l'aéroport Mohammed V, Casablanca Finance City (CFC) et la gare de Casa-Port à l'horizon 2023. À partir de 2030, est prévue la potentielle extension du

## Le plan de mobilité régionale prévoit plusieurs projets de contournement pour désengorger Casablanca.

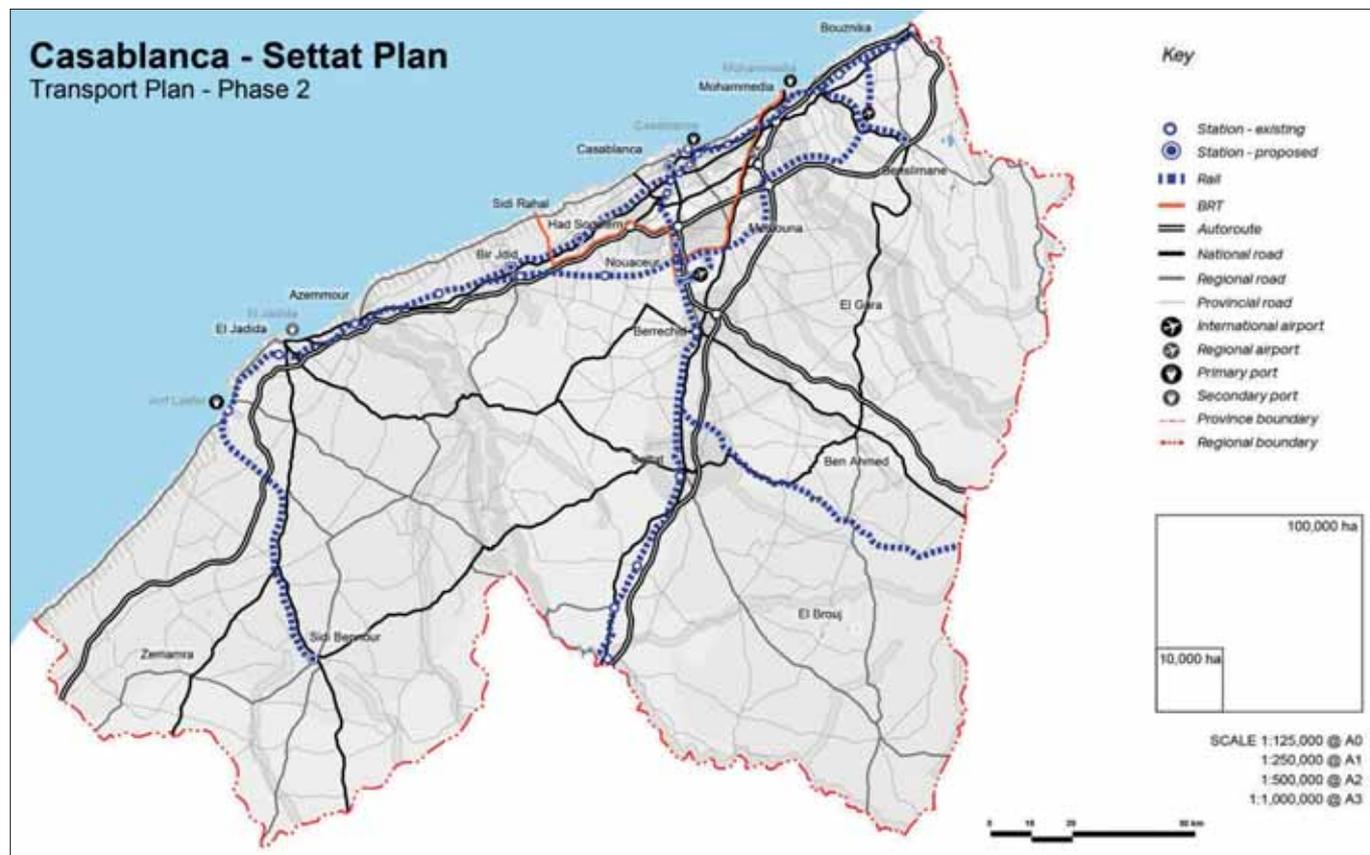
RER entre Mohammedia et Benslimane ainsi qu'entre CFC et El Jadida par la côte, via Sidi Rahal.

En complément du RER, la Région mise sur la création d'un réseau de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) radial circulant entre Bouskoura et l'aéroport Mohammed V et Médiouna à partir de 2023. Ce réseau pourrait être étendu entre Bouskoura et Sidi Rahal ainsi qu'entre Médiouna et Benslimane à partir de 2030.

En ce qui concerne le fret, le plan de mobilité régionale prévoit à l'horizon 2030 la construction d'une nouvelle ligne fret et passagers entre l'aéroport Mohammed V et Rabat via Mediouna et Benslimane ainsi que la construction d'une connexion ferroviaire pour le fret et les passagers entre Jorf Lasfar et Sidi Benour. Le montant de l'investissement estimé pour ces deux projets est de 4,6 milliards de dirhams.

Casablanca-Settat souhaite ainsi lancer la transformation de ses réseaux de transport, une opération dont le succès conditionnera durablement la qualité du climat des affaires et l'attractivité économique de la Région. \*

► Nadia Kabbaj



Source : Plan de Développement Régional de Casablanca-Settat

# « Le service de transport public sera d'une meilleure qualité dans les années à venir »



Interview de Nabil Belabed, Directeur Général de Casa Transports

**Conjoncture** : Quelles sont vos perspectives et projets phares pour l'année 2021 ?

**Nabil Belabed** : Cette année marquera le démarrage des travaux de réalisation de quatre lignes de transport en commun en mode capacitaire et en site propre. Il s'agit des lignes T3 et T4 du Tramway de Casablanca et des lignes 1 et 2 du Busway de Casablanca. Les travaux des lignes Casatramway consistent en la construction de la plateforme voie ferrée, de l'aménagement urbain de façade à façade et des travaux liés à la l'énergie et aux systèmes ; ils seront achevés fin 2023. Ceux des lignes Casabusway concernent les travaux d'aménagement de la plateforme, d'aménagement urbain de façade à façade et d'énergie et système ; ils seront quant à eux achevés mi-2022.

Ce sont des projets structurants pour notre métropole. Le projet des lignes T3 et T4 consolidera l'assise du réseau de tramways en desservant deux axes majeurs de Casablanca, le boulevard Oulad Ziane et l'avenue Mohammed VI. Pour un meilleur maillage du réseau, 10 points de correspondance avec les autres lignes Casatramway et les deux futurs lignes Casabusway seront réalisés. Par ailleurs, des places majeures, notamment la place de la Victoire au centre-ville, seront aménagées dans le cadre des travaux de façade à façade. En outre, et au-delà des transplantations opérées en phase préparatoire aux travaux de plateforme, plus de 5 500 arbres seront plantés.

Le projet des lignes 1 et 2 Casabusway induira au même titre que le tramway un aménagement de façade à façade sur une superficie de près de 90 hectares en plus de la plantation de plus de 2 200 arbres. Il est à rappeler que Casa Transport assure une gestion rigoureuse de ses chantiers, et s'engage à un certain nombre de mesures d'information et de sensibilisation vis-à-vis des riverains et usagers de l'espace public. Il s'agira notamment de qualité de signalisation, de préservation de l'accessibilité aux habitations, commerces et bureaux, de gestion des pollutions liées aux chantiers et d'écoute des citoyens. Pour tout renseignement, un numéro de service citoyen est mis à disposition des citoyens : 0801 00 92 92.

**Quel bilan faites-vous de la mobilité durable dans l'espace urbain ?**

Les performances du réseau de tramways opérationnel ainsi que le programme de mobilité en cours de réalisation nous laissent présager un bilan qui sera plutôt positif en ce qui concerne la mobilité durable. D'une part, ces modes lourds et structurants sont propres, et d'autre part, nous constatons une réelle adhésion des jeunes, des femmes, et des jeunes cadres au mode tramway. Il est pour certains le symbole d'indépendance et de modernité et, pour d'autres, il représente un style de vie urbain où l'on emprunte le tramway par choix.

L'opportunité est donc présente de fidéliser ces citoyens voyageurs à travers le développement continu de la connectivité de leur réseau, l'amélioration de la qualité de service, l'offre de services intermodaux et surtout l'échange et l'écoute de leur besoin.

**Quelle est votre vision pour le financement du transport public urbain au niveau des villes ?**

Les expériences de Rabat et de Casablanca ont permis l'établissement d'un fond d'appui aux réformes de transport. Cela constitue une opportunité pour les villes de développer les infrastructures de transport en commun pour constituer un levier important de croissance et d'essor de chaque ville. À Casablanca, grâce à l'intervention des pouvoirs publics et au mécanisme de financement des modes de TCSP, la ville est en train de mettre en œuvre les principales recommandations de son PDU de 2004-2007 et le service de transport public sera d'une meilleure qualité dans les années à venir.

**Comment Casa Transport se positionne-t-elle dans le débat sur la préférence nationale ?**

Casa Transport est une société de développement local, régie par le Dahir des marchés publics. Les clauses de la préférence nationale sont ainsi prises en compte dans nos marchés. \*

► Propos recueillis par Salaheddine Lemaizi

# « Il faut redonner confiance à nos usagers »



## Interview de Philippe Ratto, Vice-Président North Africa, RATP Dev

**Conjoncture :** Dans un contexte marqué par la Covid-19, comment s'est portée l'activité de RATP Dev durant l'année 2020 ?

**Philippe Ratto :** Notre principale priorité a été d'assurer la sécurité de nos collaborateurs et de nos voyageurs, tout en adaptant l'offre en accord avec les autorités organisatrices de transport. C'est ainsi que, depuis le début de la pandémie, nous avons géré diverses situations allant de l'arrêt complet du réseau à des services partiels ou complets.

La crise sanitaire de la Covid-19 nous a également confrontés à une chute sans précédent de notre activité depuis le début du mois de mars. À Casablanca, sur notre réseau de tramway, en 2020, la fréquentation a été en recul de 35 % par rapport à celle de 2019 et de 51 % sur la période de mars à décembre. À noter que le service ne s'est jamais arrêté en 2020. Seules des restrictions d'horaires et de capacité ont impacté la fréquentation.

Désormais, un de nos enjeux majeurs est de faire revenir nos voyageurs sur nos réseaux. Une opportunité pour nous et l'ensemble des acteurs du transport en commun, de repenser la façon de voyager. Un défi que nous avons choisi de relever chez RATP Dev en accélérant le déploiement de l'innovation afin de garantir à nos passagers un voyage plus confortable et plus sûr.

**Quels sont vos perspectives et projets phares pour l'année 2021 ?**

Au Maroc, notre priorité demeure le développement du réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de Casablanca aux côtés des autorités compétentes représentées par la SDL Casa Transports. D'une façon générale, nous restons bien entendu attentifs aux éventuelles opportunités qui pourraient se présenter tout au long de cette année au Maroc et nous tenons prêts à accompagner les différentes autorités dans leurs projets de mobilité.

**Comment la Covid-19 risque-t-elle changer la mobilité urbaine au niveau national ?**

Avec la crise du Covid-19, nous avons assisté dans le monde entier à un ralentissement ou même une fermeture des réseaux de transport en commun d'une manière totalement inédite. Nous entrons maintenant dans une ère où certains passagers n'ont peut-être pas utilisé les transports publics depuis de nombreux mois.

Il faut leur redonner confiance. C'est pourquoi la priorité des autorités et des opérateurs de transport est de s'assurer que les réseaux sont conçus de manière à garantir la sécurité réelle des passagers et à leur offrir une tranquillité d'esprit lors de leurs déplacements, grâce à des transports de haute qualité, de haute technologie et propres.

À Casablanca, depuis le début de la crise de la Covid-19, les équipes de RATP Dev ont ajusté en permanence l'offre transport pour tenir compte des différentes contraintes évoquées précédemment, mais aussi, et surtout, des besoins des voyageurs. C'est avec ces mêmes agilité et capacité d'adaptation que nous abordons cette nouvelle année et que nous pourrions, avec notre autorité de tutelle, retrouver les niveaux de fréquentations pré Covid-19 et poursuivre la croissance du réseau TCSP de Casablanca.

La crise sanitaire de 2020 offre une opportunité à moyen terme d'exploiter la puissance des données pour, à la fois, augmenter la résilience du système et restaurer la confiance entre l'opérateur et les passagers grâce à une transmission anticipée d'informations.

Sur notre réseau de tramway à Casablanca, que nous exploitons depuis 2012, nous avons mis en place un outil d'aide à la décision agile, grâce à Citio, une startup avec laquelle RATP Dev a développé des liens étroits. Grâce aux solutions de Citio, RATP Dev Casablanca a réussi à adapter ses horaires pour respecter au mieux les limites de capacité des tramways fixées par l'autorité organisatrice et a adapté l'organisation des agents du service clientèle dans les tramways et les stations pour gérer la foule et la sécurité.

Notre réseau casablancais a également utilisé le digital et l'intelligence artificielle en innovant dans de nouveaux services d'information : un chatbot baptisé « Trambot » a été lancé au printemps 2020 pour répondre aux interrogations des voyageurs sur l'offre de service en temps réel et les consignes sanitaires à respecter au regard de la pandémie de Covid-19.

Les temps sont compliqués mais, à bien des égards, c'est aussi le moment idéal pour que les autorités de transports investissent dans la redéfinition de leurs infrastructures et de leurs services. Le nombre de passagers reste faible, ce qui offre aux décideurs du secteur des transports l'opportunité d'une réflexion à plus long terme sur ce à quoi leurs réseaux devraient ressembler dans 10, 20 ou 50 ans. Les villes auront pour leur part l'opportunité de sortir de l'ère post-Covid mieux préparées et en tête du peloton des villes intelligentes et résilientes de demain. ✱

► **Propos recueillis par Salaheddine Lemaizi**

## Industrie ferroviaire au Maroc : un écosystème en devenir

Avec le lancement de projets d'envergure tels que la LGV ou les tramways de Rabat et Casablanca, le Maroc a l'ambition de réitérer dans le secteur ferroviaire le même succès que celui rencontré dans l'automobile. Si les compétences et le savoir-faire sont d'ores et déjà présents, le secteur doit encore être structuré et soutenu de manière à être plus compétitif sur les marchés internationaux.



À l'instar de l'automobile ou de l'aéronautique, les chaînes de production de l'industrie ferroviaire sont globalisées. Un phénomène que la crise de la Covid-19 a particulièrement mis en lumière ces derniers mois. Chaque pays qui se lance dans la course doit effectuer des arbitrages, à savoir sur quels métiers ou quels segments se positionner, car il lui sera impossible d'être compétitif sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Si le secteur est très concurrentiel, il offre toutefois de belles opportunités de croissance, notamment sur le continent africain où les

réseaux ferrés sont encore peu développés. Selon l'étude réalisée par le cabinet Roland Berger pour le compte de l'Union des Industries Ferroviaires Européennes (UNIFE), le marché aurait progressé de 3,6 % par an de 2015 à 2019. Cette année-là, il représentait 177,2 milliards d'euros, dont 65 pour les services, 61,9 pour le matériel roulant, 32,6 pour les infrastructures, 16,8 pour la signalisation et 1 pour le « management clé en main ». L'étude prévoit que le marché devrait croître de 2,3 % par an jusqu'en 2025. Ce dynamisme s'explique notamment par la volonté des gouvernements de favoriser des modes de transports plus écologiques.

De plus, l'industrie ferroviaire, historiquement l'une des plus anciennes, connaît actuellement de profondes mutations technologiques, notamment depuis l'avènement du digital et des « smart cities ». L'innovation sera donc dans les années à venir l'un des principaux critères de différenciation et, par conséquent, l'un des principaux vecteurs de compétitivité dans l'industrie ferroviaire. « Les équipements liés à la digitalisation et à l'industrie 4.0 seront de plus en plus courants dans un train ou un tramway et ils représenteront un coût très conséquent », annonce Saïd Benahajjou, Président du Cluster Électronique Mécatronique Mécanique du Maroc (CE3M). Les innovations telles que le train à énergie solaire vont également permettre de réduire davantage l'empreinte carbone du rail.

### Un écosystème marocain à développer...

Opérateur historique de la construction ferroviaire au Maroc, la Société Chérifienne de Matériel Industriel et Ferroviaire (SCIF) a été créée en 1946. Elle est notamment spécialisée dans la construction et la rénovation du matériel roulant. Impliquée dans le développement de l'écosystème ferroviaire marocain, elle œuvre pour améliorer le taux d'intégration dans le secteur. La SCIF est ainsi à l'initiative de la création Groupement des Industries Ferroviaires (Gifer).

Dans sa stratégie, l'ONCF s'est lui aussi fixé pour objectif de contribuer à la promotion et au développement de la filière ferroviaire marocaine ainsi qu'à son rayonnement dans la région. Afin de favoriser le transfert de compétence dans le cadre de leur coopération, l'ONCF et la SNCF ont créé l'Institut de Formation Ferroviaire (IFF), dont la mission est de former aux différents métiers ferroviaires et d'accompagner la mise en place de la nouvelle Ligne Grande Vitesse (LGV). En 2019, l'IFF a accueilli plus de 6 000 stagiaires et assuré 147 modules de formation.

Autres acteurs majeurs de la filière ferroviaire marocaine, les équipementiers comme Alstom ou Bombardier (qui s'est aujourd'hui retiré du Maroc) ont cherché à développer leur propre écosystème autour de leurs activités. À Fès, c'est un véritable pôle industriel qui a vu le jour autour d'Alstom, notamment avec sa nouvelle usine Cabliance (voir l'entretien avec Nourddine Rhalmi, PDG d'Alstom).

Selon l'ONCF, il existe au Maroc un tissu industriel local mature dans les domaines suivants : la chaudronnerie, le câblage, le vitrage, le montage et l'assemblage, la peinture, les matériaux composites et le caoutchouc, les contrôles et les essais, ainsi que dans les aménagements et le confort. Certaines unités travaillent même exclusivement à l'export.



### Annoncé pour 2017, le contrat-programme spécifique à l'écosystème ferroviaire marocain se fait toujours attendre.

L'un des atouts de cet écosystème, c'est que certains métiers rejoignent ceux d'autres filières comme l'automobile ou l'aéronautique. Il est donc possible de mettre en place des synergies inter-filières. « Les secteurs comme l'automobile, l'aéronautique, le naval ou les énergies renouvelables utilisent les mêmes moyens industriels que le ferroviaire. Hormis quelques entreprises spécialisées à 100 % dans l'aéronautique ou autre, la plupart sont multi-domaines », explique Saïd Benahajjou. Toujours selon l'ONCF, les domaines à développer sont les suivants : l'ingénierie et les méthodes, la certification et la normalisation, les systèmes de traction, les organes de roulements, la transmission et la suspension et, enfin, les essieux, roues et rails.

#### ... et à structurer

L'un des freins au développement de l'écosystème ferroviaire marocain est l'absence d'une réelle vision commune pour fédérer les opérateurs du secteur et promouvoir leur savoir-faire sur les marchés internationaux. Créé en 2016, le Gifer, réunissant une trentaine de membres, avait justement pour mission de fédérer, de représenter et de défendre les intérêts des entreprises de la filière ferroviaire.

Malheureusement, bien qu'annoncé pour 2017, le contrat-programme spécifique à l'écosystème n'a toujours pas été conclu avec l'État. Or, pour aller à la conquête de nouveaux marchés à l'export, les entreprises doivent bénéficier d'un accompagnement complet. D'après Saïd Benahajjou, « il faut mener un vrai lobbying et de vraies grandes actions pour faire reconnaître le "Made in Morocco" ». \*

► Nadia Kabbaj

### Peut-on parler aujourd'hui d'un réel écosystème ferroviaire au Maroc ?

Il existe un écosystème marocain autour du secteur ferroviaire. Il est assez complet, mais il n'est pas encore suffisamment volumineux. Ce qui est important, ce sont surtout les compétences disponibles au Maroc. Aujourd'hui nous ne sommes pas loin des 40 % de taux d'intégration dans le secteur aéronautique et au-delà des 50-60 % dans l'automobile. Idem pour la partie énergies renouvelables et d'autres industries où le taux d'intégration est de plus en plus élevé. Les métiers qui servent ces domaines-là sont très proches du ferroviaire. Il est aisé de demander à ces entreprises de s'orienter un peu plus vers le ferroviaire.

Si on considère cet écosystème comme un écosystème de sous-traitance, on peut estimer qu'il est suffisamment mature. En effet, il existe déjà une multitude de composants pour le ferroviaire : depuis la mécanique à l'électronique en passant par le câblage, l'assemblage et les armoires électriques.

Maintenant, si l'on parle de créer d'un écosystème de fabrication de produits propres « Made in Morocco », c'est d'autres outils dont on a besoin. C'est là qu'interviennent la préférence nationale, l'accompagnement aux investissements, à la R&D, à l'export, à la formation... Le ticket d'entrée est de plusieurs millions de dollars et le marché marocain n'est pas suffisamment important pour couvrir les investissements ou une partie des investissements que devront réaliser les industriels marocains. Il y a notamment l'investissement en R&D, mais aussi celui d'industrialisation qui est très lourd ou celui de qualification qui est encore plus lourd.

À cela s'ajoutent les investissements sur les normes. Cela ne veut pas dire que l'on ne sait pas le faire, cela veut juste dire que les investissements seront colossaux et qu'il faudra les amortir en vendant au-delà du marché marocain et c'est une excellente chose. Cela va pousser les industriels marocains à s'exporter vers l'Afrique ou ailleurs.

### Présentez-nous le cluster CE3M

Il s'agit d'un cluster spécialisé dans l'électronique et la mécanique qui peut être assimilé à un écosystème. Nous fabriquons beaucoup de produits Made in Morocco dans le cluster. Il réunit plus de 80 membres, dont des PME, des TPE, des donneurs d'ordre dans le ferroviaire, l'aéronautique... On y intègre aussi des centres techniques, des universités, des laboratoires de recherche...



### 3 questions à

**Saïd Benahajjou,**  
Président du Cluster  
Électronique  
Mécatronique  
Mécanique du Maroc  
(CE3M)

Ce cluster a vocation à créer des projets collaboratifs pour créer des produits ou des services à valeur ajoutée.

Dans ce cluster, des consortiums travaillent pour le ferroviaire. Nous fournissons par exemple des convertisseurs d'énergie fabriqués à 100 % au Maroc et qui sont installés dans les trains à travers le monde. D'autres entreprises travaillent dans le domaine de l'analyse de la voie, les équipements pour la rectification des roues ou encore le contrôle commande, qui étaient auparavant importés de l'étranger.

Au lieu de se dire « nous allons construire un train 100 % marocain », ce qui n'a pas de sens, il est plutôt intéressant de savoir quel sous-ensemble on peut construire.

Pourquoi ? Parce que demain, le train ne sera plus seulement un véhicule. Aujourd'hui les trains et les trams sont de plus en plus intelligents et autonomes. Les équipements liés à la digitalisation et à l'industrie 4.0 seront de plus en plus courants dans un train ou un tramway et ils représenteront un coût très conséquent.

Nous allons devoir aller chercher la valeur ajoutée à ce niveau-là.

On doit encourager nos entreprises à travailler sur le train de demain. Le moteur diesel est dépassé et les moteurs de demain fonctionneront avec de nouveaux systèmes de conversion d'énergie révolutionnaires sur lesquels on doit travailler dès maintenant. Aujourd'hui, on constate l'accélération du passage au tout électrique et le ferroviaire n'y échappera pas.

### Quel a été l'impact de la crise actuelle sur les membres du cluster ?

Évidemment que tout le monde a été impacté, puisqu'il s'agit d'une crise mondiale, mais le secteur ferroviaire marocain a pu résister de par son importance dans la supply chain mondiale.

Il s'agit de longs programmes, sur plusieurs années. Il n'y a donc pas autant d'annulations de commandes que dans d'autres secteurs où la consommation est directe. L'industrie marocaine a également su faire preuve d'une certaine résilience et se réadapter. Dans notre cluster, une vingtaine d'entreprises ont par exemple travaillé sur les respirateurs. Nos industries ont même été moins impactées qu'à l'étranger. Nous avons une perte de chiffre d'affaires autour de 20 % alors que cela atteint les 30 ou 40 % dans les autres pays. \*

► Propos recueillis par Nadia Kabbaj



CHAMBRE FRANÇAISE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU MAROC



**SERVIR INFORMER ACCÉLÉRER PARTAGER**

**LA CFCIM, VOTRE BUSINESS PARTNER !**

# « Il y a tout un écosystème dont nous avons besoin pour mener notre activité »



**Interview de Nourddine Rhalmi, Président Directeur Général d'Alstom Maroc**

**Conjoncture :** Comment s'est comportée l'activité d'Alstom Maroc durant l'année 2020 ?

**Nourddine Rhalmi :** Globalement, l'activité d'Alstom Maroc a évolué en 2020 de la même manière qu'en 2019. Nous avons bien évidemment subi un impact suite aux contraintes liées à la Covid-19 qui continue à peser lourdement sur l'économie mondiale. Nous espérons grandement que le vaccin mettra un terme à cette crise sanitaire qui nous a essentiellement pénalisés au niveau de la mobilité. Prenons l'exemple du transport de biens. Il a été fortement impacté. Le matériel destiné au Maroc, notamment les rames, restait plus de temps qu'habituellement aux douanes et il n'était pas facile d'obtenir les autorisations d'accès au territoire marocain de nos experts. Mais cela ne nous a pas empêchés de continuer à rester proches de nos clients.

Ceci étant, il faut reconnaître que cette crise nous a permis de nous renouveler et de nous inscrire dans l'ère du numérique. Il a fallu mettre en place de nouveaux modes de fonctionnement et de nouvelles solutions informatiques, ce qui a permis à nos experts de rester au contact de nos clients et l'expertise en présentiel s'est transformée en distanciel.

**Quelles sont vos perspectives et vos projets phares pour l'année 2021 ?**

L'année 2021 s'annonce importante. Comme vous le savez, Casa Transport a renouvelé sa confiance auprès d'Alstom Maroc avec l'attribution du contrat d'équipement des rames pour les futures lignes 3 et 4 de Casablanca, sachant que nous avons déjà équipé les lignes 1 et 2. Nous allons nous appliquer à répondre à cette demande.

Concernant l'ONCF, le partenariat se poursuit sur la partie maintenance des locomotives que nous avons déjà livrées, et de celles que nous sommes en train de livrer (ndlr : contrat signé en 2018 pour 30 locomotives électriques, nouvelle génération – Prima 4). 2021 sera l'année du renforcement de notre partenariat sur l'activité de maintenance.

Aussi, nous avons toujours la garantie sur les tramways qui ont été livrés et ceux qui sont en cours de livraison à Rabat. Nous disposons d'un dépôt afin d'être proches de notre client.

En plus de l'activité maintenance, Alstom Maroc développe une activité purement industrielle, à Fès sur le site de la zone ex-Cotef. Certes, ce site n'est pas encore officiellement inauguré, mais la production y est déjà lancée. Nous sommes en train de monter en puissance : notre objectif est de passer d'une production annuelle de 350 000 heures à 800 000 heures et d'atteindre le million d'heures dans les deux prochaines années. Autrement dit, une forte croissance en termes d'activité va se concrétiser en 2021.

**Comme votre business model se base essentiellement sur les investissements publics, ne pensez-vous pas que 2021 serait une année difficile suite à la baisse générale de l'activité du secteur à cause de la crise économique induite par la pandémie ?**

Si on se projette dans trois ans, je dirais non. Pour la raison suivante : les budgets concernant les contrats relatifs aux projets que je vous ai cités et qui sont déjà en cours ont été votés et accordés. Et aujourd'hui notre priorité est la livraison des commandes conformément à ces contrats.

Concernant le site de Fès, on se projette sur des contrats qui sont déjà gagnés avec un plan de charges déjà figé.

Toute l'activité que nous prévoyons est faite sur un horizon que nous connaissons. Mais effectivement, il se peut que d'ici 4 ou 5 ans, on connaisse un ralentissement des investissements lié à la crise que nous subissons actuellement.

**Plusieurs projets sont en cours de réalisation au niveau du site de Fès, peut-on avoir une idée de l'écosystème industriel local ?**

Le site de Fès est une unité 100 % Alstom qui livre des faisceaux et des armoires électriques. La production est destinée à l'export. Certains équipements qui y seront fabriqués seront intégrés dans du matériel destiné au marché marocain, comme c'est le cas pour les lignes 3 et 4 du tramway de Casablanca, ainsi que les tramways de Rabat.

Il y a tout un écosystème dont nous avons besoin pour mener notre activité. Nous avons une vingtaine d'entreprises avec qui nous collaborons et qui nous livrent du matériel que nous intégrons dans nos fabrications et que nous adressons ensuite à l'Europe. >>>>

»»» C'est un écosystème qui s'est mis en place depuis 2011 et que nous allons continuer à développer, grâce notamment au fort soutien de la Wilaya, du Président de la Région et surtout le Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement, de l'Économie Verte et Numérique. Nous sommes favorisés par l'existence d'un vrai bassin industriel qui a connu des périodes de gloires dans les années 80, ce qui représente de belles perspectives d'avenir pour notre activité. D'autre part, nous essayons de nouer des partenariats avec des écoles et des universités pour tirer profit des compétences et des potentialités de la région, dont le dynamisme nous a incités à agrandir le site.

Outre la production des armoires électriques et des câblages, nous réfléchissons à développer d'autres activités en parallèle et donc à inviter d'autres fournisseurs à rejoindre notre écosystème pour mieux se développer dans la région.

### Quels seront les relais de croissance pour les années à venir tout en prenant en compte le contexte post-Covid et le contexte du marché au Maroc ?

Alstom a l'intention de se positionner comme un acteur important dans la mobilité au niveau mondial et au niveau du Maroc où nous suivons de très près les projets relatifs à la mobilité urbaine qui seront décidés ou lancés par l'État marocain, l'ONCF et les différentes villes. Alstom Maroc, c'est surtout une grande histoire avec le Royaume où nous sommes présents depuis une centaine d'années. Nous sommes l'une des rares sociétés à être installées ici avec un effectif marocain important.

### Quelle évaluation faites-vous de l'évolution du ferroviaire et de la mobilité au Maroc ?

Pour le Maroc au même titre que le reste du monde, il existe toujours deux phases : une phase où les gens optent pour le transport individuel (voitures) et une autre phase qui fait la part belle au transport collectif. Le Maroc s'inscrit dans une logique qui tend vers une mobilité plus verte. C'est une volonté politique.

De plus, la saturation du réseau poussera les citoyens à se tourner vers un moyen de transport plus sain et en harmonie avec l'environnement. On voit dans les projets annoncés qu'on s'oriente de plus en plus vers des lignes

ferroviaires et des modes de transport un peu plus collectifs et plus respectueux de l'environnement. Il va y avoir du changement, mais les usagers, pour accepter de se séparer de leurs voitures, doivent se sentir satisfaits du transport collectif comme c'est le cas aujourd'hui pour les tramways de Casablanca et de Rabat.

On est dans ce changement, ça prendra du temps, mais on tend vers une nouvelle approche de nos déplacements. La crise financière suite à la Covid-19 va freiner légèrement les investissements, mais nous sommes confiants en l'avenir et en la volonté politique de développer la mobilité.



**« Le Maroc s'inscrit dans une logique qui tend vers une mobilité plus verte. »**

### Comment la Covid-19 a-t-elle impacté la mobilité ?

Alstom essaie d'intervenir en étudiant le comportement du passager dans un contexte de pandémie où les mesures d'hygiène et de sécurité doivent être respectées. Alstom, à travers Healthier Mobility™ a mis à profit son expertise dans le domaine de l'innovation et collabore avec Bureau Veritas, pour favoriser un environnement de transport plus sain dans le monde entier. Des solutions pour la mise en œuvre immédiate ou en cours de développement ont été spécifiquement développées pour détruire les virus, dont la Covid-19. Notamment, des solutions pour le nettoyage et la désinfection ; Alstom étudie aussi des systèmes de traitement de l'air et de la ventilation pour éviter que le virus ne se propage à l'intérieur des trains. On propose aussi des peintures anti-bactériologiques. D'autre part, pour aider également dans la gestion des flux de passagers, Alstom propose la solution Mastria, utilisant l'intelligence artificielle. Elle permet aux opérateurs et aux autorités de transport d'adapter en temps réel leur offre de transport aux différents besoins de distanciation sociale et de gérer des flux importants de personnes. Toutes ces solutions sont ou seront disponibles pour les futurs appels d'offres, si le client le souhaite. \*

► Propos recueillis par Salaheddine Lemaizi

**SERVIR - INFORMER - ACCÉLÉRER - PARTAGER**

**CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC**

**LA CFCIM, VOTRE BUSINESS PARTNER !**

CCI FRANCE INTERNATIONAL CCI International TEAM FRANCE 2019-2021

[www.cfcim.org](http://www.cfcim.org)

# Regards d'experts

## Des solutions concrètes pour toutes les problématiques qui vous concernent.

Chaque mois dans Conjoncture, retrouvez les précieux conseils de nos experts qui abordent de manière pratique des sujets techniques dans le domaine du juridique, du management, de la communication, des IT, etc.

### **Vous aussi, rejoignez la communauté des experts de Conjoncture !**

Vous êtes adhérent et vous disposez d'une expertise ou d'un savoir-faire reconnu ?

La rubrique « Regards d'experts » vous offre la possibilité de publier vos contributions.



Les contributions à la rubrique « Regards d'experts » sont soumises à l'approbation du Comité de Rédaction de Conjoncture et peuvent faire l'objet d'une adaptation rédactionnelle. Sont exclus les contenus publicitaires et/ou à caractère promotionnel.

Contact : [conjoncture@cfcim.org](mailto:conjoncture@cfcim.org)

- **Juridique : Comptes courants d'associés et avances de trésorerie : enjeux juridiques, fiscaux et financiers**

## Comptes courants d'associés et avances de trésorerie : enjeux juridiques, fiscaux et financiers

Après un long débat houleux, les opérateurs économiques peuvent se réjouir de la nouvelle mesure fiscale introduite par la Loi de Finances 2021 concernant la suppression des droits d'enregistrement sur les actes constatant les avances en comptes courants d'associés, ainsi que sur certains actes relatifs aux obligations et reconnaissances de dettes. Toutefois, la vigilance doit rester de mise. Certains points d'ordre fiscal et juridique sont en effet à garder en tête avant de conclure des conventions d'avance de trésorerie ou de comptes courants d'associés.



**Bennaceur Bousetta,**  
Expert-comptable,  
Managing partner du cabinet  
BBO & Partners,  
Membre de la Commission  
Juridique et Fiscale de la CFCIM

Le recours aux comptes courants d'associés devient de plus en plus fréquent face au manque de trésorerie et à la pénurie de cash, surtout dans le contexte actuel où les entreprises, fragilisées par les répercussions de la pandémie de la Covid-19, éprouvent des difficultés à accéder au financement bancaire.

Cet engouement pour cette source de financement se justifie également par sa simplicité et sa flexibilité par rapport à une augmentation de capital ainsi que par un coût financier moindre comparativement aux crédits bancaires. Par ailleurs, chez les groupes de sociétés ou holdings, la centralisation de la trésorerie (cash pooling) devient la règle compte tenu des avantages et de la flexibilité qu'elle présente en termes d'optimisation des flux et de gestion rationnelle de la trésorerie. Cependant, ce mode de financement présente certaines problématiques d'ordre juridique et fiscal qu'il convient d'étudier avant de conclure une convention d'avance en compte courant ou encore de mettre en place une centrale de trésorerie (cash pooling).

### Le monopole bancaire : un point essentiel souvent occulté

Le « monopole bancaire » ne doit pas être confondu avec le monopole d'émission de la monnaie, lequel constitue une fonction traditionnellement dévolue à l'État régalien. Il ne concerne que la réception de fonds du public et la distribution du crédit.

Au Maroc, le monopole bancaire est régi par la loi n° 103.12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés, promulguée par le Dahir n° 1-14-193 du 1<sup>er</sup> Rabii I 1436 (24 décembre 2014). Celle-ci stipule dans son article 12 que seules les banques sont habilitées à recevoir du public des fonds à vue ou d'un terme égal ou inférieur ou égal à deux ans.

Toutefois, en vertu de l'article 2 de la loi précitée, « ne sont pas considérés comme fonds reçus du public (...) les sommes laissées en compte, dans une société, par les associés en nom, les commanditaires et les commandités, les associés, les gérants, les administrateurs, les membres du directoire ou du conseil de surveillance et les actionnaires, détenant 5 % au moins du capital social ».

L'avance en compte courant constitue alors un cas d'exception légale.

Par conséquent, pour pouvoir effectuer valablement des apports en compte courant d'associé, des conditions doivent être respectées par le titulaire :

- Dans les sociétés en nom collectif, les sociétés en commandite, les sociétés civiles et les commanditaires des sociétés en commandite : les associés en nom, c'est-à-dire les associés, indéfiniment responsables (associés en nom collectif, commandités) peuvent faire apport en compte courant ;
- Les associés, les administrateurs, les gérants, les membres du directoire ou du conseil de surveillance peuvent,

sans restriction aucune, consentir des avances en comptes courants à la société, pour une durée inférieure ou égale à deux ans ;

- En revanche, les actionnaires des sociétés anonymes ne peuvent consentir des avances en compte courant qu'à la condition de détenir 5 % au moins du capital social.

Par ailleurs, l'article 18 de ladite loi bancaire stipule également que « Toutefois, toute personne peut effectuer les opérations suivantes : (...), procéder à des opérations de trésorerie avec des sociétés ayant avec elle, directement ou indirectement, des liens de capital conférant à l'une d'elles un pouvoir de contrôle effectif sur les autres sociétés ».

### Une opération non courante même si elle est conclue à des conditions normales

Les avances de trésorerie entre les parties liées constituent une convention réglementée. En effet, l'avance en compte courant n'est pas considérée comme une opération « courante » même si elle est conclue à des conditions « normales ». Par conséquent, ces conventions doivent être autorisées préalablement par le Conseil d'administration ou le Conseil de surveillance selon le cas, conformément aux dispositions des articles 56 et 95 de la loi 17/95 relative à la SA telle que modifiée et complétée par la loi 78-12.

Par ailleurs, l'article 58 de la loi précitée stipule que « le président du conseil d'administration avise le ou les commissaires aux comptes de toutes les conventions autorisées en vertu de l'article 56 dans un délai de trente jours à compter de la date de leur conclusion et soumet celles-ci à l'approbation de la prochaine assemblée générale ordinaire ».

### Un formalisme à respecter

Bien qu'elle nécessite moins de formalisme comparé à celui exigé lors d'une augmentation de capital ou d'un financement bancaire classique, la formalisation par écrit de la convention de compte courant d'associé est fortement conseillée afin d'encadrer juridiquement les modalités de fonctionnement de cette opération en précisant notamment les parties concernées, l'objet de la convention et les sommes prêtées, sa durée, les clauses spécifiques relatives à la rémunération, l'échéancier de remboursement, blocage temporaire...

Le manque de ce formalisme pourrait présenter des dangers tel que le risque qu'un créancier (associé/actionnaire) réclame, sans prévenir, le remboursement immédiat de ses avances.

### Centralisation de la trésorerie entre holding et filiales et avances en compte courant : attention au risque fiscal

Les questions fiscales devant être examinées préalablement à la conclusion d'une convention de compte courant ou à la mise en place d'un système de cash pooling sont multiples et touchent à plusieurs impôts et taxes (IS, TVA, retenue à la source et droits d'enregistrement).

D'ores et déjà, il convient de signaler que la non-rémunération des avances de trésorerie aux conditions normales du marché exposerait la société les ayant consenties au risque fiscal de redressement en matière d'imposition des intérêts reconstitués à l'IS au taux normal du marché, et de soumission de ces intérêts à la TVA au taux de 10 % s'agissant d'opérations de crédit.

En cas de rémunération des avances en comptes courants, les intérêts supportés par la société emprunteuse sont déductibles du résultat fiscal dans la limite des conditions de déductibilité prévues par la législation fiscale (taux d'intérêt maximum admis fiscalement fixé à 2,23 % pour l'exercice 2020, capital entièrement libéré et plafonnement des avances au capital social libéré).



En matière de taxe sur les produits de placement à revenu fixe (TPPRF), la retenue à la source prélevée, au taux de 20 %, par les sociétés qui servent les intérêts, doit être versée à la caisse du percepteur du lieu de leur siège social dans le mois suivant celui au cours duquel les produits ont été payés, mis à disposition ou inscrits en compte comptes courants bancaires des bénéficiaires ou comptes courants de l'associé concerné à la date de l'échéance de ces intérêts. Chez l'associé/actionnaire, cette retenue à la source est imputable sur les acomptes provisionnels et, le cas échéant, sur l'impôt de l'exercice avec droit à restitution.

Pour rappel, avant la Loi de Finances 2021, les obligations et les reconnaissances de dettes étaient obligatoirement soumises à l'enregistrement, quelle que soit la forme de la convention (écrite ou verbale, authentique ou sous seing privé). La Loi de Finances 2021 exclut de cet enregistrement obligatoire les obligations et les reconnaissances de dettes qui, désormais, ne sont soumises à l'enregistrement obligatoire, avec mention «*Gratit* », que lorsqu'elles sont constatées par un acte authentique ou sous seing privé conformément à l'article 127-I-B-7° du CGI.

## « La Loi de Finances 2021 a rétabli l'exonération des droits d'enregistrement dont bénéficiaient, avant 2019, les conventions de trésorerie. Cette mesure, très attendue par les opérateurs économiques, permettra de fluidifier l'accès au financement et de soulager les entreprises déjà asphyxiées par la crise actuelle ! »

### Droits d'enregistrement : une nouvelle mesure fiscale à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021

La Loi de Finances 2021 a rétabli l'exonération des droits d'enregistrement dont bénéficiaient, avant 2019, les conventions de trésorerie. Cette mesure, très attendue par les opérateurs économiques, permettra de fluidifier l'accès au financement et de soulager les entreprises déjà asphyxiées par la crise actuelle !

Par ailleurs, la nouvelle Loi de Finances exonère des droits d'enregistrement les actes constatant les avances en comptes courants d'associés ainsi que les actes relatifs aux obligations et reconnaissances de dettes visés à l'article 18 de la loi n° 103-12 relative aux établissements de crédit et organismes assimilés conformément à l'article 129-V-9° du CGI. \*

## 2020, année la plus chaude de l'Histoire avec 2016



© Shutterstock

**L**e service européen Copernicus sur le changement climatique (C3S) a annoncé le 8 janvier dernier que l'année 2020 avait été la plus chaude de l'Histoire, avec 2016. En Europe, elle a été l'année la plus chaude. La température en 2020 a ainsi été de 1,25°C plus élevée que celle de l'ère préindustrielle. Ces changements varient considérablement selon les régions de la planète. En Arctique, par exemple, la température en 2020 a été de 6°C plus élevée que la moyenne des températures de la période 1981-2010, qui sert de référence. Dans cette région, l'exceptionnelle multiplication des feux de forêt l'an dernier a renforcé encore le réchauffement. Mais c'est la concentration de CO<sub>2</sub> émis par l'être humain qui est le principal facteur du réchauffement planétaire. Les émissions de CO<sub>2</sub> ont ralenti en 2020 probablement en raison de la pandémie de coronavirus, mais cela ne sera pas suffisant pour agir sur le réchauffement climatique, selon le C3S. \*

## La DEPF et l'AFD lancent un projet de suivi des effets du changement climatique au Maroc

**L**a Direction des Études et des Prévisions Financières (DEPF) du Ministère de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration et l'Agence Française de Développement (AFD), en collaboration avec plusieurs organismes, se sont associées pour lancer un projet de suivi des effets du changement climatique au Maroc. Ils « ont entrepris un projet de modélisation couplant une approche hydroagricole et une approche macroéconomique dans l'objectif d'analyser les impacts de différents scénarios climatiques sur l'économie marocaine à l'horizon 2050 », indique la DEPF dans une première note (ou « policy brief »), publiée en décembre dernier. Celle-ci se penche en particulier sur les effets du changement climatique sur les secteurs de l'eau et de l'agriculture.

Elle constate notamment que la température a augmenté de 1,5°C au Maroc depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle, plus rapidement que sur les autres continents. De plus, le cumul des précipitations a baissé de 20 % entre 1960 et 2018. « Le changement climatique se manifeste donc déjà au Maroc, avec un climat globalement plus chaud et sec et une extension vers le Nord du pays des zones arides à semi-arides, au détriment des zones semi-humides », précisent les auteurs du policy brief. Ils établissent deux scénarios à horizon 2050, selon la quantité de gaz à effet de serre émise d'ici là. Dans tous les cas, une forte diminution des ressources en eau est attendue, ce qui aura

« très vraisemblablement un fort impact sur l'agriculture ». Les auteurs modélisent ces évolutions, estimant que ces projections sont indispensables pour éclairer les décideurs publics confrontés aux enjeux du changement climatique, qui aura des conséquences considérables au Maroc, ainsi que pour déterminer l'efficacité des politiques mises en œuvre. \*



© Shutterstock

# L'IRESEN présente sa borne de recharge électrique

L'Institut de Recherche en Énergie Solaire et Énergies Nouvelles (IRESEN) a présenté le 21 décembre dernier une borne de recharge pour véhicules électriques, baptisée iSmart. Elle a été développée par le Green Energy Park (une plateforme de recherche de l'IRESEN et de l'Université Mohammed VI Polytechnique) et les entreprises EDEEP et Halmes Maroc, qui ont bénéficié du soutien du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique. La borne propose des gammes de puissance de 7,5 kW, 22 kW ou 50 kW « permettant la recharge d'une petite voiture en 30 min », indique l'Institut dans une publication sur Facebook. Selon Badr Ikken, Directeur Général de l'IRESEN, cité par l'agence MAP, iSmart serait la première borne de recharge de véhicules électriques développée et fabriquée au Maroc. Il précise qu'elle devrait être industrialisée en 2022, avec une production de 5 000 bornes par an. L'IRESEN, dans sa publication, évoque de son côté une production industrielle en 2021. La ligne de production, selon la MAP, serait installée

à Benguerir. D'autres modèles de bornes de recharge seraient aussi en développement. \*



Source : IRESEN

**ECOPARC**  
Parc Industriel de Berrechid

CHAMBRE FRANÇAISE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU MAROC



Initié par  
COMMUNE  
DE SIDI EL-MEKKI

Royaume du Maroc  
Ministère de l'Industrie, du Commerce,  
de l'Économie Verte et Numérique



**FAITES GRANDIR VOTRE PROJET DANS UN ESPACE  
DE HAUTE QUALITE ENVIRONNEMENTALE !**

**Location de terrains et bâtiments industriels  
prêts à l'emploi  
Tarif de loyer mensuel à partir de 5 dh/m<sup>2</sup>**

- EQUIPEMENTS DE HAUTE QUALITE
- SERVICES PRATIQUES
- GUICHET UNIQUE



DISPONIBILITE  
IMMEDIATE

Contact :  
Tél. : +212 (0)5 21 88 31 88  
E-mail : [ecoparc@cfcim.org](mailto:ecoparc@cfcim.org)  
Site web : [www.ecoparc.ma](http://www.ecoparc.ma)

## Bureau de la CFCIM pour l'année 2021 Vote au Conseil d'Administration du 17 décembre 2020

POSTE	NOM, PRÉNOM ET FONCTION
Président	<b>Jean-Pascal DARRIET</b> Directeur Général de la LYDEC
Première Vice-Présidente	<b>Claudia GAUDIAU FRANCISCO</b> Secrétaire Générale de TECTRA
Vice-Président, Président de la Catégorie Industrie	<b>Thibault CHATAL</b> Directeur Général AMP GEARS
Vice-Président, Président de la Catégorie Services	<b>Pascal CAPDEVIELLE</b> Gérant de RIAD LE KSAR DE FÈS
Vice-Président, Président de la Catégorie Commerce	<b>Sébastien Le BONTÉ</b> Directeur Général de INTERFER
Vice-Président Délégué aux Relations Institutionnelles	<b>Serge MAK</b> Directeur Général de CALLS 4 TRAVEL
Vice-Président Délégué aux Relations Institutionnelles Régionales	<b>Philippe RATTO</b> Directeur Général de RATP
Secrétaire	<b>Bernard MUSELET</b> Président du Directoire du Crédit du Maroc
Secrétaire Adjoint	<b>Yann LEBEAU</b> Chef de Mission Maghreb Afrique de FRANCE EXPORT CÉRÉALES
Trésorier	<b>André ROBELIN</b> Directeur Général de AR CONSULTANT
Trésorier Adjoint	<b>Gilles ABENSOUR</b> Directeur Général de SAINT-GOBAIN

## Abdelmalek Alaoui, invité des Rendez-vous économiques de la CFCIM

Le 16 décembre dernier, Abdelmalek Alaoui, Président de l'Institut Marocain d'Intelligence Stratégique et spécialiste des stratégies de communication d'influence, a animé une conférence dans le cadre des Rendez-vous économiques de la CFCIM. La rencontre s'est déroulée en visioconférence, via la plateforme My CFCIM, ainsi qu'en présentiel (places limitées, dans le respect des règles sanitaires). Abdelmalek Alaoui a notamment livré son analyse sur l'impact géopolitique de la crise de la Covid-19 et les différents enjeux socioéconomiques qu'elle a mis en lumière. Aujourd'hui, la plupart des pays sont en effet confrontés aux limites de la mondialisation et des modèles économiques associés et voient dans cette crise l'urgence de mettre en place de nouvelles stratégies de ruptures. \*



# Kluster CFCIM : découvrez le nom des startups bénéficiaires du programme INNOV IDEA de la CCG !

**E**n novembre dernier s'est tenu le Comité de sélection du programme INNOV IDEA de la Caisse Centrale de Gestion (CCG). Pour rappel, le Kluster CFCIM est l'une des structures labellisées par la CCG dans le cadre de ce programme de soutien aux startups innovantes. Le montant de subvention Innov Idea peut aller jusqu'à 100 000 dirhams par porteur de projet et jusqu'à 200 000 dirhams si l'entreprise est constituée par plusieurs associés. C'est dans le cadre de ce partenariat avec la CCG que le Comité

de sélection du Kluster CFCIM a étudié 40 candidatures, puis présélectionné 10 startups sur dossier, avant de désigner, à l'issue d'un pitch final, les 7 d'entre elles qui bénéficieront de la subvention Innov Idea de la CCG et de l'accompagnement du Kluster CFCIM pendant un an. Les startups bénéficiaires ont été sélectionnées sur la base de plusieurs critères, notamment leur caractère innovant, la pertinence de leur business model, les références de l'équipe ou encore l'utilisation pertinente de la subvention. \*

## Les 7 startups sélectionnées par le Kluster CFCIM dans le cadre du programme INNOV IDEA

- **KHDIMATY** : application mobile de divertissement garantissant un accès à de la donnée qualifiée. KHDIMATY vise à être un bureau d'études digitalisé, permettant de collecter de la data, de la structurer et de la mettre à disposition d'entreprises clientes, tout en valorisant le temps libre des utilisateurs qui peuvent gagner des récompenses.
- **SMART LOCKER** : projet de consignes intelligentes. Le projet, inspiré d'un service déjà existant à l'étranger, a pu apporter les premières preuves de son intérêt pour le marché marocain en menant les premiers tests avec un acteur majeur de la distribution de courrier et de colis.
- **BLASSTECK** : plateforme de mise en relation entre les acteurs professionnels du sport et les particuliers. La plateforme permet aux professionnels de mieux s'adapter en ayant accès à un nombre de services permettant de mieux commercialiser leurs prestations, d'interagir plus facilement avec l'écosystème sportif, tout en ayant accès à un jeu de données à travers une analyse statistique intelligente pour améliorer leurs activités.
- **AGENZ** : estimateur de biens immobiliers en ligne, qui est l'un des premiers outils que veulent développer les deux porteurs du projet AGENZ, une agence immobilière digitale développant des outils pour améliorer la transparence et la confiance sur le marché de l'immobilier marocain.
- **ARHAL** : projet de four solaire.
- **IOM SOLUTIONS** : service de maintenance pour les parcs solaires. Un drone équipé permet de mutualiser un nombre important de différents capteurs permettant de suivre à grande échelle, plus rapidement et avec plus de précision, la performance du parc solaire.
- **SBOOST** : plateforme de renforcement de l'employabilité des jeunes, du type marketplace, e-learning et réseau social, permettant de répondre à un besoin réel sur lequel trop peu - voire aucune - de plateformes existent pour faciliter le recrutement des jeunes.

## Les startups du Kluster CFCIM visitent le centre de maintenance du tramway de RATP Dev Casablanca

Le Kluster CFCIM a été invité à visiter le centre de maintenance Tramway de RATP Dev Casablanca à Sidi Moumen le vendredi 4 décembre dernier. La délégation de startups a pu ainsi échanger avec la Direction Générale et l'équipe du Lab Casaroc, le département innovation de RATP Dev Casablanca, et visiter le poste de commande centralisé et les ateliers de maintenance. Pour rappel,

Casaroc est le premier laboratoire d'innovation de RATP Dev, centré sur l'amélioration de l'expérience voyageur et l'exploitation de la data. Casaroc développe, à partir des données du terrain, de nouveaux services pour les voyageurs, puis les expérimente en vue de leur déploiement sur le réseau de Casablanca ainsi que sur l'ensemble des filiales de RATP Dev.

## En mars, la CFCIM organise une mission sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique

**D**u 23 au 25 mars prochain, la CFCIM organise une mission de prospection collective dans le secteur des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. Au programme de la mission, une réunion d'information sur le marché en présence des principaux d'ordres du secteur et des rendez-vous b to b personnalisés. \*

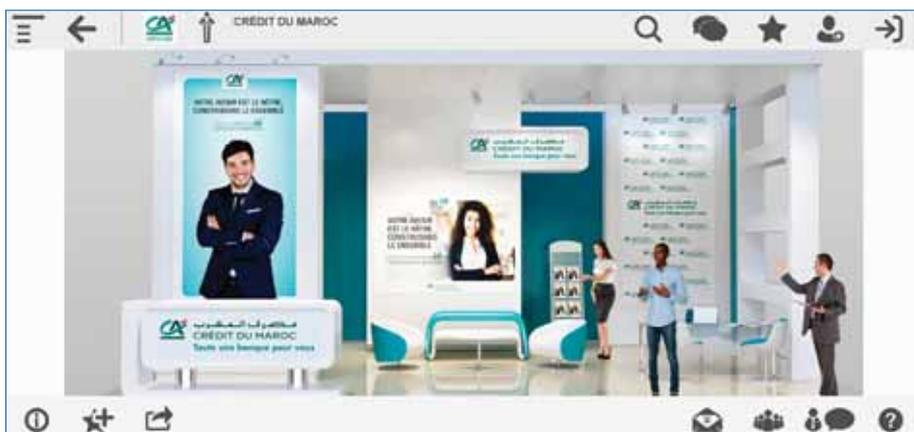
► Contact :  
Meriem FARIS  
Email : mfaris@cfcim.org



© Shutterstock

## Carrefour du Manager : succès sur toute la ligne pour la première édition 100% virtuelle

**P**our la première fois, le Carrefour du Manager a eu lieu en version 100% virtuelle, organisé les 16 et 17 décembre derniers par le Groupe ISCAE et la CFCIM. L'objectif était de permettre aux étudiants et lauréats des grandes écoles de participer à ce rendez-vous phare de l'emploi malgré les restrictions sanitaires et de pouvoir ainsi rencontrer les recruteurs et échanger avec eux sur une plateforme digitale ergonomique, pensée comme un véritable salon virtuel. La thématique principale de cette 36<sup>e</sup> édition était : « E-recrutement vers une nouvelle gestion et fidélisation des talents ». Elle a été déclinée en quatre econférences : « L'évolution du marché de l'emploi en période de la Covid-19 », « La transformation digitale et son impact sur le recrutement des entreprises », « Comment réussir



son e-recrutement ? » et enfin « Le leadership dans la transformation des entreprises ». Près de 25 000 entretiens en ligne se sont déroulés au cours des deux jours. Du côté des entreprises, l'opération a également été l'occasion d'enrichir leur vivier de talents tout en cultivant leur image de marque employeur auprès des jeunes candidats. \*

# Mission collective

## "Énergies renouvelables & efficacité énergétique"

### Du 23 au 25 mars 2021

Réunion d'information

Rencontre avec les donneurs d'ordre

Programmes de rendez-vous



Votre contact :  
**Meriem FARIS**  
mfaris@cfcim.org  
+212 (0) 522 43 96 27

## La CFCIM lance un nouveau service pour les entreprises en difficulté

**D**ans le contexte actuel lié aux conséquences de la crise de la Covid-19, la CFCIM lance un nouveau service d'accompagnement de ses entreprises adhérentes et des investisseurs. Cet accompagnement vise notamment à identifier des sources de financement adaptées, à mettre en relation les entreprises avec les partenaires financiers les plus appropriés et à gérer la cessation d'activité. Dans ce cadre, un groupe d'experts a été constitué, en partenariat avec la Commission Services aux Entreprises et la Commission Juridique et Fiscale de la CFCIM. \*



### En quoi consiste le service d'accompagnement des entreprises en difficulté ?

- **Identification des sources de financement**

Nos experts vous aideront à identifier les pistes de financement disponibles et à formaliser votre dossier.

- **Mise en relation avec les partenaires financiers**

S'appuyant sur le réseau d'affaires de la CFCIM, notre équipe vous facilitera le contact et la prise de rendez-vous avec vos futurs partenaires financiers.

- **Accompagnement à la cessation d'activité**

Nos experts vous accompagneront afin de clarifier le projet de cessation d'activité et de construire sereinement le protocole d'accord de cessation.

## Les « Rencontres entreprises » inwi reviennent sous un nouveau format



**A**près le succès des trois précédentes éditions de la tournée nationale « Rencontres Entreprises », le 3 décembre dernier, inwi a organisé en partenariat avec la CFCIM un webinaire autour du thème de la transformation digitale des entreprises. Afin de maintenir ce rendez-vous incontournable malgré les restrictions sanitaires, l'événement a été proposé sous un format innovant offrant « une expérience interactive 100 % virtuelle ». Modérée par Faïçal Tadlaoui, la rencontre a été animée par Hicham Arbah, Chef de Produit Cloud, Direction Cloud et Cyber Sécurité au sein d'inwi et Serge Daniel, Senior Cloud Provider Manager au sein de VMware. \*

## 12<sup>e</sup> promotion de la formation à la médiation commerciale inter-entreprises

**D**ébut décembre s'achevait la dernière édition du cycle de formation à la médiation commerciale inter-entreprises, qui en est à sa 12<sup>e</sup> promotion. Pour rappel, cette formation vise à permettre aux participants d'acquérir les compétences clés nécessaires à la maîtrise du processus de médiation et de résolution amiable des conflits commerciaux. Au-delà des aspects théoriques, elle s'appuie sur des exercices pratiques et des mises en situation concrètes. Animée par des médiateurs agréés par le CME et le CMAP, cette formation s'adresse aux professionnels issus du monde économique et du monde juridique. \*



## Réunion d'information sur le dialogue social

**L**e 9 décembre dernier, la CFCIM a organisé une réunion d'information sur le thème « Les relations sociales en entreprise : priorités et perspectives ». Retransmise en direct via la plateforme My CFCIM, la rencontre a été animée par Asmaâ Tazi, Directrice des Ressources Humaines de Lesieur Cristal, Jamal Rhamni, ancien Ministre de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, Consultant auprès de l'OIT et de l'Arab Trade Union Confederation (ATUC), Omar Bendada, Consultant expert dans la gestion des relations sociales, Khalid Boukaich, Conférencier, Professeur universitaire et ex-inspecteur divisionnaire du travail et Houbane Assid, Directeur Capital Humain Afrique du Nord et Logistique Europe de l'APTIV. Elle a été modérée par Salaheddine Sabik, DRH du Groupe Tectra. \*



## Réunion d'information sur le rôle de la fonction RH dans l'entreprise



**L**a CFCIM a organisé le 1<sup>er</sup> décembre dernier une réunion d'information sur le thème « La fonction RH de demain : rôles et défis ». La rencontre a eu lieu sous forme visioconférence, retransmise via la plateforme My CFCIM, et en présentiel (nombre de participants limités, dans le respect des règles sanitaires en vigueur). Elle a été animée par Nada Ihbane, DRH de Centrale Danone, Asmae El Cohen, DRH de l'ONDA, Asmaâ Tazi, DRH de Lesieur Cristal, Zakaria RBII, Directeur Exécutif du Capital Humain, Développement Durable, Communication & Technologies de l'Information de Managem, Bouchra Nhaili, DRH de Lydec, et Amine Bouhassane, DRH de Heyme Maroc. Elle a été modérée par Kamal Fahmi, Vice-Président de la Commission Capital Humain de la CFCIM et Directeur de Progress Consulting et Hassan El Aouad, Responsable Commercial d'UP Maroc. \*



## LA CFCIM, VOTRE BUSINESS PARTNER AU MAROC ET À L'INTERNATIONAL

### AGENDA DES MISSIONS COLLECTIVES ET ÉVÉNEMENTS 2021

#### INFRASTRUCTURES ET INDUSTRIE

#### Mission Ferroviaire

Février 2021  
Casablanca - Rabat

#### Mission Automobile

Avril ou septembre 2021  
Lieu à définir

#### Mission Infrastructures, Ports et Logistique

Du 6 au 8 juillet 2021  
Casablanca

#### RPI - Rencontre Mines et carrières

(Salon International  
des Mines et Carrières)  
27 septembre 2021

#### Rencontre Acheteurs Plastique

Septembre 2021

**Contact :** Afraâ SAMID / E-mail : [asamid@cfcim.org](mailto:asamid@cfcim.org) / Tél. : +212 (0)5 22 43 96 22

#### TECH ET SERVICES

#### Mission Collective Cyber sécurité et Fintech

21 mai 2021  
Casablanca

#### Mission Collective digitalisation des services (E-gov, e-education, e-sante...)

Novembre 2021  
Casablanca

**Contact :** Houssine OUASSAHI / E-mail : [houassahi@cfcim.org](mailto:houassahi@cfcim.org) / Tél. : +212 (0)5 22 43 96 08

AGRI ET AGRO

**Salon SIAM**  
(Salon International de l'agriculture)  
Avril 2021  
Meknès

**Tastin'France**  
1<sup>er</sup> juillet 2021  
Casablanca

**Salon CFIA MAROC**  
(Salon International de l'agriculture)  
Octobre 2021  
Casablanca

**Mission Collective Salon Dawajine**  
Novembre 2021  
Casablanca

**Contact :** Maria MOUHSINE / E-mail : mmouhsine@cfcim.org / Tél. : +212 (0)5 22 20 90 90

TOURISME, SANTÉ & SPORT

**Africa Sports Expo**  
Mai 2021  
Casablanca

**Colloque Santé en marge du salon Médical Expo**  
Du 03 au 06 juin 2021  
Casablanca

**Mission Equine**  
(Salon International du Cheval)  
Du 18 au 22 octobre 2021  
El Jadida

**Salon Maroc in Mode & Maroc Sourcing**  
Octobre 2021  
Marrakech

**Contact :** Nadia DAHBI / E-mail : ndahbi@cfcim.org / Tél. : +212 (0)5 22 43 96 07

CLEANTECH

**Mission Collective Solaire Expo**  
Du 23 au 25 février 2021  
Casablanca

**Pavillon France POLLUTEC MAROC**  
Octobre 2021  
Casablanca

**Mission collective « Smart Cities »**  
Décembre 2021  
Casablanca

**Contact :** Meriem FARIS / E-mail : mfaris@cfcim.org / Tél. : +212 (0)5 22 43 96 25

MISSIONS MULTISCTORIELLES

**Forum de partenariat**  
Date et lieu à définir

**Journée économique Essaouira**  
Date et lieu à définir

**Contact :** Khadija ELIDRISSI / E-mail : kelidrissi@cfcim.org / Tél. : +212 (0) 522 43 96 06

## Les détails du programme de mentorat des étudiants de l'ESA Casablanca



Ecole Supérieure des Affaires  
de Casablanca

**A**fin de garantir une insertion professionnelle rapide à ses futurs lauréats, l'École Supérieure des Affaires de Casablanca (ESA) a mis en place un nouveau programme de mentorat. Assuré par des chefs d'entreprise et des cadres dirigeants cet accompagnement s'adresse aux étudiants de première année et vise à les préparer au marché du travail et à les sensibiliser aux attentes des entreprises.

Il s'agit également d'une expérience enrichissante pour les mentors qui ont ainsi la satisfaction personnelle de partager leur expertise et leur expérience avec les jeunes générations et de contribuer activement à leur formation ainsi qu'à la construction de leur projet professionnel.

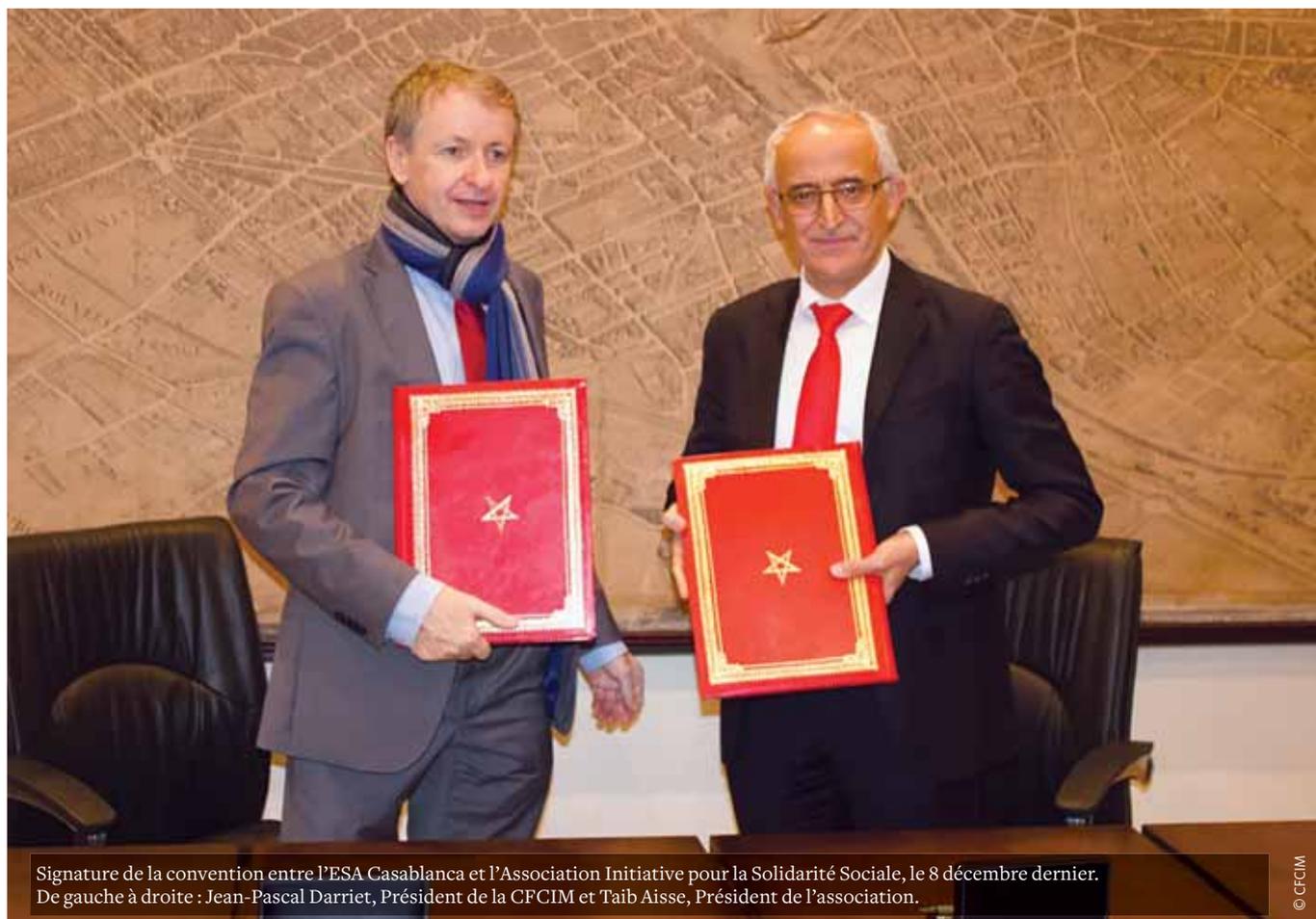
Cette relation d'aide et d'accompagnement sera organisée sous forme de rencontres et d'échanges tout au long des trois années de formation de l'étudiant à l'ESA Casablanca.

Chaque session devrait durer entre 45 minutes et 1 heure 30.

Par ailleurs, ce mentorat pourra prendre d'autres formes en fonction des possibilités offertes par chaque entreprise (stage de découverte de ses métiers, visites des services de l'entreprise...)

Afin de cadrer les échanges, différentes thématiques sont proposées telles que la rédaction du CV, la recherche de stage ou encore le networking. À l'issue de chaque rencontre, l'étudiant devra préparer et partager un compte-rendu de la session avec les sujets abordés, les éléments retenus ainsi que les objectifs de la prochaine séance.

Chaque mois, un débriefing sera programmé à l'école pour rappeler les objectifs du programme et sensibiliser les étudiants sur l'importance de chaque séance et des thématiques à aborder avec leurs mentors. \*



Signature de la convention entre l'ESA Casablanca et l'Association Initiative pour la Solidarité Sociale, le 8 décembre dernier.  
De gauche à droite : Jean-Pascal Darriet, Président de la CFCIM et Taib Aïsse, Président de l'association.

© CFCIM

# Cycles et séminaires CEFOR Entreprises

## octobre - novembre 2020



Thèmes et objectifs	Date de démarrage	Planning
<b>Cycle professionnalisant « Métier de Responsable Ressources Humaines » (7<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ce cycle vous permettra de vous approprier les principes, les outils et méthodes nécessaires à l'optimisation des ressources humaines de l'entreprise. C'est un véritable accélérateur de réussite dans la mesure où l'ensemble des domaines RH y est abordé.</li> </ul>	Jeudi 14 janvier 2021 (5 jours)	Semaine 1 : jeudi 14 & vendredi 15 janvier 2021 Semaine 2 : mercredi 20, jeudi 21 & vendredi 22 janvier 2021
<b>Cycle professionnalisant « Techniques de gestion des stocks et politiques d'approvisionnement » (3<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser les outils de gestion des stocks et les techniques de l'approvisionneur.</li> <li>Rationaliser et maîtriser les besoins de trésorerie.</li> </ul>	Mercredi 20 janvier 2021 (3 jours)	Mercredi 20, jeudi 21 & vendredi 22 janvier 2021
<b>Séminaire « Marketing digital » (4<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Acquérir une vision des opportunités liées à la transformation digitale.</li> <li>Appréhender les innovations digitales.</li> <li>Bâtir et déployer une stratégie digitale cross canal.</li> </ul>	Jeudi 21 janvier 2021 (2 Jours)	Jeudi 21 & vendredi 22 janvier 2021
<b>Cycle professionnalisant « Assistante de direction » (18<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Comprendre le rôle de l'Assistant(e) de direction au sein de l'entreprise.</li> <li>Comprendre le processus de la communication et comment le développer.</li> <li>Discuter les méthodes pour supporter le manager.</li> <li>Lire les messages par le langage verbal et corporel.</li> </ul>	Samedi 23 janvier 2021	5 samedis suivis
<b>Séminaire « Élaboration et suivi du plan de formation » (6<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utiliser le plan de formation comme :</li> <li>outil de pilotage et de communication.</li> <li>Recourir à une méthode et à des supports.</li> <li>adaptés au contexte de son entreprise.</li> <li>pour élaborer le plan de formation.</li> <li>Respecter les obligations légales.</li> </ul>	Mercredi 27 janvier 2021 (2 jours)	Mercredi 27 & jeudi 28 janvier 2021
<b>Séminaire « Gérer et manager un entrepôt logistique » (1<sup>re</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Comprendre les flux d'entreposage.</li> <li>Maîtriser les techniques d'inventaire.</li> <li>Gérer et manager les ressources d'un entrepôt logistique.</li> </ul>	Jeudi 28 janvier 2021 (2 jours)	Jeudi 28 & vendredi 29 janvier 2021
<b>Séminaire « HACCP Niveau 1 » (3<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Savoir détecter et maîtriser les risques de contaminations et de développements microbiens.</li> <li>Comprendre l'importance d'une méthode HACCP et pouvoir la mettre en pratique.</li> <li>Savoir bâtir un plan HACCP avec ses 12 étapes.</li> </ul>	Jeudi 28 janvier 2021 (2 jours)	Jeudi 28 & vendredi 29 janvier 2021
<b>Cycle professionnalisant « Métier de Formateur » (20<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>S'approprier les méthodes d'ingénierie et se positionner comme consultant auprès des donneurs d'ordres.</li> <li>Maîtriser les techniques et outils pour concevoir un support pédagogique facilitant l'apprentissage et l'acquisition de compétences.</li> </ul>	Samedi 30 janvier 2021 (5 jours)	5 samedis suivis
<b>Séminaire « Techniques de vente » (1<sup>re</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser les étapes de l'entretien de vente en face à face.</li> <li>Augmenter la compétence commerciale par l'acquisition de concepts, d'outils et de techniques professionnels.</li> <li>Accroître ses ventes en période de crise.</li> </ul>	Mercredi 3 février 2021 (2 jours)	Mercredi 3 & jeudi 4 février 2021
<b>Séminaire « Prévention des Risques, gestion des conflits et licenciement »</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser les modalités de prévention et de règlement des conflits individuels de travail.</li> <li>Cerner les procédures à mettre en œuvre pour le règlement des conflits individuels.</li> </ul>	Jeudi 4 février 2021 (2 jours)	Jeudi 4 & vendredi 5 février 2021
<b>Cycle « Techniques de communication et d'expression en anglais » (5<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pouvoir s'exprimer avec aisance en anglais lors de réunions, de présentations, ou dans le cadre des échanges avec des interlocuteurs anglophones.</li> </ul>	Samedi 6 février 2021 (60 heures)	Les samedis matin de 9 h à 12 h
<b>Séminaire « EXCEL : Maîtrise avancée » (3<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Maîtriser les fonctions les plus évoluées d'Excel, les outils de gestion et de synthèse de données.</li> </ul>	Mercredi 10 février 2021 (2 jours)	Mercredi 10 & jeudi 11 février 2021 (2 jours)

Thèmes et objectifs	Date de démarrage	Planning
<b>Séminaire « Maitriser les Incoterms® 2020 et la réglementation douanière » (2<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Choisir et recommander le bon Incoterm.</li> <li>• Enlever et livrer les flux internationaux dans le respect de la réglementation douanière.</li> </ul>	Jeudi 11 février 2021 (2 jours)	Jeudi 11 & vendredi 12 février 2021
<b>Séminaire « Le suivi de la politique de rémunération du personnel » (2<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprendre les enjeux de la politique de rémunération.</li> <li>• Savoir mettre en place et piloter une politique de rémunération efficace et cohérente.</li> </ul>	Mercredi 17 février 2021 (2 jours)	Mercredi 17 & jeudi 18 février 2021 (2 jours)
<b>Séminaire « Prise de parole en public » (3<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Surmonter son trac et savoir prendre la parole à l'improviste.</li> <li>• Exprimer intelligiblement ses idées et gérer son temps d'intervention.</li> <li>• Disposer d'un argumentaire percutant et dynamique en mode visioconférence, webinar...</li> </ul>	Jeudi 18 février 2021 (2 jours)	Jeudi 18 & vendredi 19 février 2021
<b>Cycle « Technique de communication et d'expression en français » (7<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualisation des structures grammaticales de base.</li> <li>• Acquisition d'aisance et d'efficacité à l'oral : conversations téléphoniques, échanges professionnels et réunions de travail.</li> <li>• Lecture, compréhension et synthèse rapides de documents propres au secteur d'activité.</li> <li>• Rédaction de courriers, de télécopies et de courriers électroniques.</li> </ul>	Samedi 20 février 2021 (60 heures)	Les samedis matin de 9 h à 12 h
<b>Séminaire « Le bilan social &amp; les tableaux de bord RH » (1<sup>re</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'intégrer l'importance du système de pilotage RH et de veille sociale dans la pratique quotidienne de la GRH.</li> <li>• D'acquérir les connaissances et la méthodologie nécessaires à la conception et à la mise en œuvre des indicateurs indispensables à l'élaboration, d'un bilan social et des tableaux de bord RH adaptés à leur entreprise.</li> </ul>	Mercredi 24 février 2021 (2 jours)	Mercredi 24 & jeudi 25 février 2021 (2 jours)
<b>Cycle professionnalisant « Programme d'accompagnement des Directeurs Financiers et Responsables Financiers » (animation par un collège d'experts) (6<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maitriser les outils nécessaires pour mieux piloter les procédures budgétaires et analyser la situation financière et fiscale de l'entreprise.</li> <li>• Mettre en valeur ses atouts et assumer ses responsabilités pour s'imposer dans l'entreprise.</li> </ul>	Samedi 27 février 2021 (8 jours)	8 samedis suivis
<b>Séminaire « Motiver et mobiliser ses équipes de vente » (1<sup>re</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier son style de management.</li> <li>• Mettre en œuvre des techniques pour valoriser et motiver chaque personne et l'amener vers l'excellence.</li> <li>• Diriger et encadrer les équipes de vente autour de la réalisation des objectifs commerciaux.</li> </ul>	Mercredi 3 mars 2021 (2 jours)	Mercredi 03 & jeudi 4 mars 2021
<b>Séminaire « Comment optimiser le recouvrement de vos créances » (11<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer et organiser sa fonction de Credit Management.</li> <li>• Mesurer son risque client et les étapes de sa gestion.</li> </ul>	Jeudi 4 mars 2021 (2 jours)	Jeudi 4 & vendredi 5 mars 2021
<b>Cycle professionnalisant « Marketing » (6<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comprendre la nécessité du marketing stratégique pour l'entreprise.</li> <li>• S'approprier l'ensemble des outils permettant de bâtir un plan marketing opérationnel de A à Z.</li> <li>• Apprendre à construire un argumentaire client et à transmettre des messages clés.</li> <li>• Améliorer la relation client.</li> <li>• Répertoire les meilleurs canaux de communication..</li> </ul>	Mercredi 10 mars 2021 (5 jours)	Semaine 1 : mercredi 10, jeudi 11 & vendredi 12 mars 2021 Semaine 2 : jeudi 18 & vendredi 19 mars 2021
<b>Cycle Professionnalisant « Savoir acheter avec efficience » (7<sup>e</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment passer des simples approvisionnements à une démarche d'achats structurée ?</li> <li>• Comment professionnaliser ma fonction achats ? Quels outils ? Quelles compétences ?</li> <li>• Comment structurer la réalisation d'économies durables ?</li> <li>• Comment mesurer et piloter ma performance achats ?</li> <li>• Comment valoriser la fonction achats vis-à-vis du client interne et du top management ?</li> </ul>	Jeudi 18 mars 2021 (5 jours)	Semaine 1 : jeudi 18 & vendredi 19 mars 2021 Semaine 2 : mercredi 24, jeudi 25 & vendredi 26 mars 2021
<b>Séminaire « Manager la sécurité alimentaire » (1<sup>re</sup> édition)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Appréhender les origines, enjeux et démarches relatives à la sécurité sanitaire, ainsi que les attentes des parties intéressées.</li> <li>• Identifier les principes de management de la sécurité sanitaire par les processus.</li> <li>• Identifier les exigences principales des référentiels.</li> <li>• Déployer et piloter un système de management intégré qualité et sécurité des aliments.</li> </ul>	Jeudi 25 mars 2021 (5 jours)	Jeudi 25 & vendredi 26 mars 2021

Ces formations sont toutes déclinables en version intra-entreprise pour le compte spécifique de votre société. Pour toute information complémentaire concernant les conditions d'inscription, tarifs et modalités de remboursement par l'OFPPT, merci de bien vouloir contacter :

Rédouane Allam, 06 67 03 03 25, rallam@cfcim.org  
 Salma Litim, 05 22 34 55 98, 05 22 35 02 12, slitim@cfcim.org  
 Naima Bouloud, 05 22 34 55 92 -05 22 35 02 12, nbouloud@cfcim.org

## À Oujda, réunion d'information sur les remises gracieuses accordées par la CNSS

La Délégation Régionale de la CFCIM à Oujda et la CNSS de l'Orient ont organisé le 23 décembre dernier une réunion d'information sur le thème « Les remises gracieuses sur les pénalités de retard, les astreintes et les frais de recouvrement ». La rencontre, qui s'est tenue sous forme de visioconférence, a été retransmise en direct via la plateforme My CFCIM. Elle a été animée par Abdelmajid Zaazaa et Mariam El Kaissi, respectivement Chef de la Division Développement et Relation Clients et Percepteur au sein de la Direction Régionale de la CNSS de l'Orient. \*



## À Fès, la CFCIM organise un afterwork



Le 15 décembre dernier, la Délégation Régionale de la CFCIM à Fès a organisé un afterwork visant notamment à présenter la plateforme de relance d'affaires « My CFCIM » aux chefs d'entreprises de la région. La rencontre, qui s'est déroulée à l'hôtel Les Merinides, a réuni une vingtaine de participants qui ont pu ainsi découvrir plus en détail les avantages de la plateforme et ses nouvelles fonctionnalités tout en échangeant dans un cadre convivial. \*



**3 supports complémentaires pour encore plus de visibilité**

- Une revue mensuelle distribuée à 7 000 exemplaires
- Un site d'information de la CFCIM : [www.conjoncture.info](http://www.conjoncture.info)
- Une newsletter Conjoncture express envoyée à près de 20 000 contacts

**Conjoncture**  
LE MENSUEL DES DÉCIDEURS

[www.conjoncture.info](http://www.conjoncture.info)  
[conjoncture@cfcim.org](mailto:conjoncture@cfcim.org)  
05 22 20 90 90

**CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC**

Communiqué

## Youssef Chakir nommé Directeur Général de Maisadour Maroc



**M**aïsadour Maroc, premier producteur et exportateur au Maroc de maïs doux frais ainsi que d'autres fruits et légumes, a annoncé la nomination de M. Youssef Chakir au poste de Directeur Général de la société à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2020. Tous les membres du Comité de Direction conserveront leurs fonctions sans changement. Youssef a succédé à M. Frédéric Faillières, qui a annoncé son intention de retourner en Europe pour un nouveau défi professionnel, et ce, après avoir été Directeur Général de Maisadour Maroc pendant près de deux décennies.

« Nous sommes reconnaissants à Frédéric pour toutes les réalisations au sein de notre entreprise. Il a réussi à construire et consolider Maisadour Maroc et Maisadour Agri-Maroc, en renforçant leurs positions au Maroc et au sein de l'ensemble du Groupe Coopératif Maisadour. Frédéric a contribué à maintenir et à valoriser les valeurs de l'entreprise et à approfondir la relation avec nos clients, à diversifier notre portefeuille et à améliorer les services.

Youssef a rejoint Maisadour Maroc en 2006 après avoir accompli des études supérieures en agriculture au Maroc et en France. À l'âge de 37 ans, il est marié et père de deux enfants. Nous sommes ravis d'avoir une personne de son calibre et de son expérience qui montre une profonde passion pour notre entreprise et qui apporte plus de 15 ans d'expérience en gestion de la production et l'exportation de fruits et légumes avec une attention particulière portée sur la qualité et le service client. Youssef est membre du Comité de Direction depuis 2014 » a déclaré Denis Villenave.

« Atteindre la tête de Maisadour Maroc est l'accomplissement de 15 années d'apprentissage et de progrès au sein du Groupe Coopératif Maisadour, avec lequel je partage des valeurs communes. C'est un signe clair de reconnaissance, de confiance ainsi qu'un engagement dans la continuité du projet marocain. Je suis prêt et déterminé à répondre aux attentes de tous nos partenaires. » a déclaré Youssef Chakir, le nouveau directeur général. \*

## Demande d'emploi

**H. 56 ans** - Bac+5 - Plus de 30 ans d'expérience dont 8 au Maroc - Principales compétences en management, gestion, pilotage multisites Homme de terrain, impliqué et de confiance - Recherche un poste de direction opérationnelle ou de consultant.

► **Siham Hassini**

Tél : 05 22 48 93 17

siham.hassini@diplomatie.gouv.fr



Retrouvez sur [www.cfcim.org](http://www.cfcim.org), notre annuaire en ligne proposant :

- un moteur de recherche par mot-clé
- la liste des entreprises classées par secteur d'activité
- la liste des nouveaux adhérents.

## Contacts CFCIM

### Service Adhésions

- Séloua El Maataoui  
Tél. : 05 22 43 96 11  
selmaataoui@cfcim.org
- Wafaâ Laachir  
Tél. : 05 22 43 96 48  
wlaachir@cfcim.org
- Karim Batata  
Tél. : 05 22 43 96 12  
kbatata@cfcim.org

### Déplacements Professionnels

- Loubna Marill  
Tél. : 05 22 43 96 47  
lmarill@cfcim.org
- Chantal Maurel  
Tél. : 05 22 43 96 17  
cmaurel@cfcim.org

### Promotion des Services de la CFCIM

- Fatima-Ezzahra Jamil  
Tél. : 05 22 43 29 80  
fejamil@cfcim.org

### Service Emploi

- Siham Hassini  
Tél : 05 22 48 93 17  
siham.hassini@diplomatie.gouv.fr

### Appui aux Investisseurs et à la Création d'Entreprise

- Khalid Idrissi Kaitouni  
Tél. : 05 22 43 96 04  
kidrissi@cfcim.org

### Pôle Salons et Évènementiel

- Nadia Aziz  
Tél. : 05 22 43 96 11  
naziz@cfcim.org

### Missions de Prospection sur les Salons Professionnels en France et à l'International

- Nadwa El Baïne  
Tél. : 05 22 43 96 23  
nelbaine@cfcim.org

### Pôle CFCIM-Business France

- Khadija El Idrissi  
Tél. : 05 22 20 90 90  
kelidrissi@cfcim.org

### Centre de Médiation pour l'Entreprise

- Khalid Idrissi Kaitouni  
Tél. : 05 22 43 96 04  
centredemediation@cfcim.org

### Parcs Industriels

- Mounir Benyahya  
Tél. : 05 22 59 22 04  
parcsindustriels@cfcim.org

### Campus de Formation

#### Ecole Supérieure des Affaires de Casablanca

- Amine Barkate  
Tél. : 05 22 35 02 12  
abarkate@cfcim.org

#### CEFOR Entreprises

- Salma Litim  
Tél. : 05 22 34 55 98  
slitim@cfcim.org

### Délégations Régionales

- Agadir**
- Maryam Sidat  
Tél. : 05 28 84 41 91  
agadir@cfcim.org
- Dakhla**
- Selma Zighem  
Tél. : 06 11 33 00 03  
dakhla@cfcim.org

### Fès

- Wissale Naaza  
Tél. : 05 35 94 30 36  
fes@cfcim.org

### Marrakech

- Siham Belain  
Tél. : 05 24 44 94 91  
marrakech@cfcim.org

### Meknès

- Noura Moustir  
Tél. : 05 35 52 22 10  
meknes@cfcim.org

### Laâyoune

- Mimouna Tolba  
+212 (0)6 66 28 43 33  
laayoune@cfcim.org

### Oujda

- Abdenbi El Bouchikhi  
Tél. : 05 36 71 05 71  
oujda@cfcim.org

### Rabat

- Bouchra Chliach  
Tél. : 05 37 68 24 29  
rabat@cfcim.org

### Tanger

- Karima Khdim  
Tél. : 05 39 32 22 22  
tanger@cfcim.org

### Bureau de Paris

- Faïza Hachkar  
Tél. : 0033 1 40 69 37 87  
paris@cfcim.org

# On en parle aussi...

## Billet d'humeur

# “ Une nouvelle année sous le signe de l'espoir ”

Par Serge Mak, Président du Comité de Rédaction de Conjoncture

Cette année qui se termine va marquer son temps par l'ampleur de cette pandémie qui aura touché le monde entier, au corps et au cœur, et aura montré la fragilité de l'équilibre économique mondial. Les générations nées après 1950 n'avaient jamais été confrontées à un tel événement et chacun croyait pouvoir s'installer dans un système plus ou moins programmé.

La Covid-19 nous a rappelés à la triste réalité : un organisme de quelques dixièmes de micron peut dérégler tout le système économique mondial en montrant les limites de notre société dans ses facultés d'anticipation. Mais quelqu'un pouvait-il prévoir ce nouveau fléau ?

Heureusement, la science et les technologies modernes nous ont permis d'obtenir des vaccins qui semblent efficaces et qui vont nous permettre de voir arriver l'année 2021 avec espoir.

Le monde s'est toujours relevé des grandes catastrophes, qu'elles aient été naturelles ou non, et, à chaque fois, il s'est relevé plus fort.

Mes vœux, au nom de toute la rédaction de Conjoncture, vont dans ce sens, transformons cette énergie négative en une formidable force qui nous permettra de retrouver des valeurs qui se perdaient ces dernières années, comme la solidarité et le respect de l'autre.

Je vous souhaite à chacun d'entre vous une année faite d'espoir, de rebond pour ceux dont les sociétés sont en difficulté. Mettons à profit cette expérience pour trouver de nouvelles opportunités et surtout vivre mieux.

Bonne année 2021 à chacun de vous ! Avançons ensemble en espérant que les êtres chers qui nous ont quittés à cause de la Covid-19 nous donnent cette force.

## L'association du mois

### INSAF, 20 ans de combats pour les droits des femmes et contre le travail des enfants



En 20 ans d'existence, l'association INSAF n'a cessé d'agir dans un seul but : préserver les droits des femmes et des enfants au Maroc. Ses membres se sont notamment donné pour mission de soutenir l'une des catégories les plus vulnérables de la société marocaine : les mères célibataires. Si leur statut s'est peu à peu amélioré ces dernières décennies, elles sont très souvent rejetées, victimes de violences, et discriminées.

L'INSAF leur ouvre les bras et dispose d'un centre qui leur est dédié dans le quartier casablancais des Roches Noires. L'objectif n'est pas simplement de leur offrir un refuge, mais surtout de les rendre autonomes. Elles bénéficient ainsi de formations dans les quatre ateliers du centre : coiffure et esthétique, textile et confection, cuisine, alphabétisation. Ceux-ci ont été mis en place en partenariat avec l'Union européenne qui a accompagné l'association ces cinq dernières années. 680 femmes ont été formées dans ce cadre, avec un taux d'insertion de 72 % dans le monde du travail. Mais, depuis la création de l'association, ce sont 10 000 femmes qui ont pu devenir autonomes ! Mais ce n'est pas tout. L'INSAF s'est également donné une autre mission fondamentale : lutter contre le travail des enfants. Chaque année, des milliers de mineures sont déscolarisées



pour devenir « petites bonnes », au détriment de leur avenir. Ce sont 550 filles qui, grâce à l'INSAF, ont pu reprendre l'école et éviter le mariage précoce et le travail domestique. Le principe : l'association alloue 250 dirhams par mois à la famille pour que l'enfant soit rescolarisée. Chacun d'entre nous peut aider : il suffit de parrainer une écolière, pour 250 dirhams par mois ! Au chevet des plus vulnérables, l'INSAF organise

aussi ponctuellement des actions d'urgence : soutien aux migrants subsahariens et aux villages enclavés pendant la crise de la Covid-19, collecte de vêtements en hiver ou pendant les épisodes pluvieux... Et pour que la situation change durablement, l'association, qui est reconnue d'utilité publique, n'hésite pas à faire du plaidoyer. Elle se mobilise notamment contre les ravages du mariage précoce afin que les lois évoluent et que les plus vulnérables bénéficient enfin de tous leurs droits.

#### ► Contact

05 22 90 74 30

05 22 90 68 43

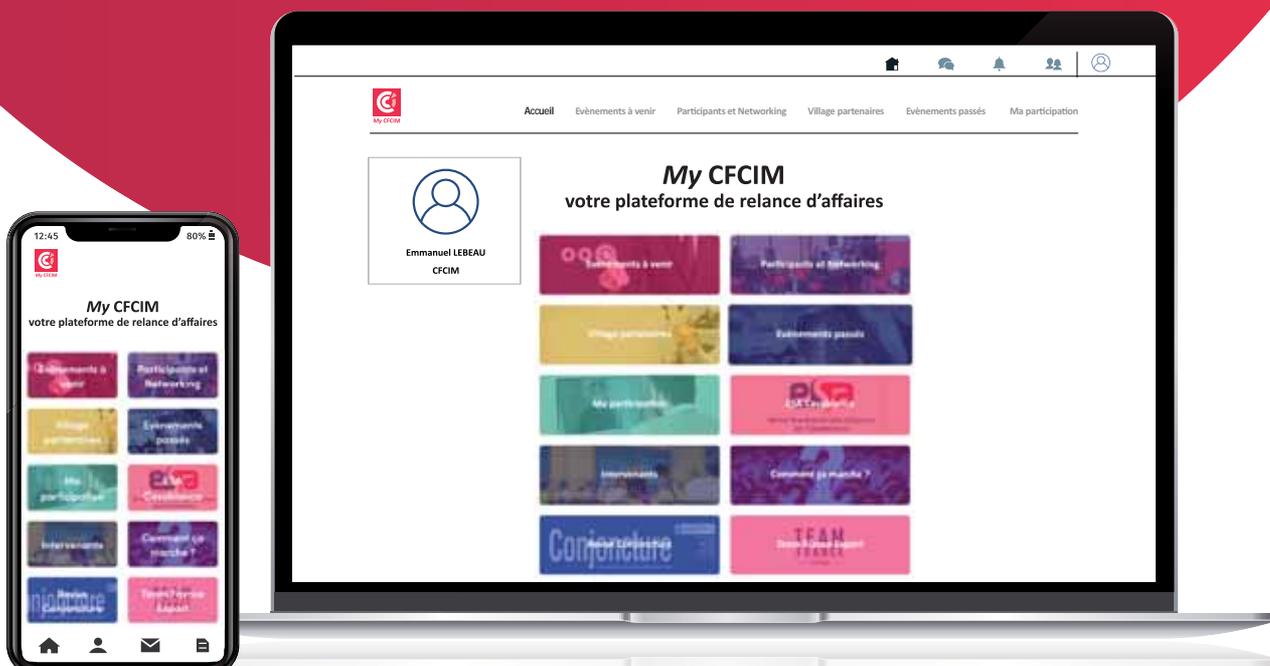
[www.insaf.ma](http://www.insaf.ma)



CHAMBRE FRANÇAISE  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE  
DU MAROC

# My CFCIM, votre plateforme de relance d'affaires

Disponible sur votre mobile store



**Ciblez vos contacts**



**Participez au live**



**Organisez  
vos rendez-vous**

« Chers partenaires, mobilisons-nous pour accompagner durablement la résilience de nos entreprises. Motivés par un engagement sociétal et environnemental fort, contribuons ensemble aux actions vigoureuses à mener pour saisir les opportunités de relance. »

**Jean-Pascal DARRIET - Président de la CFCIM**

# Peut-on offrir mieux...

# B2B

# kerix.net

Maroc  
Une sélection de  
22.000 entreprises

## Recherche multicritères

- Produit • Service • Mot-clé • Nom entreprise
- Marque • Nom dirigeant

## Affinement de la recherche par :

- Région • Ville • Type d'entreprise
- Effectif • Chiffre d'affaires

L'annonceur est prioritaire  
avec son référencement en tête de rubrique  
pour consultation immédiat.

The screenshot shows a search result for 'Tôles et feuillards' on the kerix.net website. The search bar contains 'batifer'. Below the search bar, there are filters for 'Produit / Service / Mot-clé', 'Nom entreprise / Marque', and 'Nom dirigeant'. The results are categorized under 'Tôles et feuillards (50)' with a sub-total of '50 ENTREPRISES'. A list of categories is provided: A: Feuilles en acier (29), B: Feuilles en aluminium (16), C: Tôles inoxydables (17), D: Feuilles plastiques (9), E: Tôles ondulées, nervurées (18), F: Tôles revêtues, plaquées, laquées (12), G: Tôles gaufrées, perforées, striées (17), H: Feuillards et bobines (12), I: Autres tôles et feuillards (6). There are buttons for 'Imprimer', 'Enregistrer le résultat', and 'Envoyer la recherche'. Below the list, there are buttons for '5 EXPORTATEURS' and 'Lancer une demande de devis'. The first result is for 'BATIFER' from 'Monammedia - Maroc', with a description: 'Tôles, tubes, profilés métalliques, feuillards, lames de rideaux, laminés, poutrelles'. There are buttons for 'Afficher le téléphone', 'Contacter', 'Sauvegarder', and 'Transférer fiche'. The second result is for 'ALO MÉTAL' from 'Casablanca - Maroc', with a description: 'Fabrication de ferronnerie, grilles, volets roulants, portes, portes coupe-feu'. There are buttons for 'Sauvegarder' and 'Transférer fiche'.

## Liens vers sites associés à la présence de cette entreprise



[www.maroc1000.net](http://www.maroc1000.net)

Les grandes entreprises, leur chiffre d'affaire et résultats d'exploitation - Classements divers.



[www.kerix-export.net](http://www.kerix-export.net)

Les 2000 exportateurs du maroc, leurs produits, zones de destinations.



[www.expomaroc.ma](http://www.expomaroc.ma)

50 salons virtuels • Les salons du Maroc, leurs exposants, vidéo du stand de cette entreprise.

## Référencement Complet :

- Présence du logo dans toutes les rubriques et dans la fiche détaillée de l'entreprise.
- Plan d'accès et Itinéraire.
- Bouton de contact rapide et lien vers site du client.
- Description de l'activité : Contenu indexé.
- Descriptif précis des produits.
- Les marques.
- Les certificats de qualité.
- Mots-clés / tags : Contenu indexé.

The screenshot shows the detailed profile for 'Batifer' on the kerix.net website. The profile includes the company logo, name, and address: '111 zone industr.- Lotiss. ElMasbahia, 20800 Mohammedia - Maroc'. There are buttons for 'Plan d'accès' and 'Y aller / Itinéraire'. Below the address, there are buttons for 'Téléphone', 'Fax', and 'Site internet'. There are also buttons for 'Envoyer un message' and 'Demander un devis'. The profile is 'Présent sur Maroc1000', 'Présent sur kerix-Export', and has participated in 'Salon SIB 2018', 'Salon SISTEP 2018', and 'Salon SIB 2016'. The company's 'Effectif' is between 50 and 100, and its 'Chiffre d'affaire' is between 100,000,000 and 500,000,000 DH. The company is a 'S.a.' with a 'Capital' of 30 000 000 DH, 'RC' 16803, and was created in 'Mohammedia' in '1979'. Below the profile, there are 'Annonces présentes sur l'annuaire KERIX - Batifer' with two images of product brochures. The profile also lists 'Administrateurs' (Catherine Hotelin, Président) and 'Dirigeants' (Sébastien Le Bonté, Directeur Général). The 'Activité' is 'Production de tubes de précision, feuillards et tôles à partir d'acier laminé à chaud, laminé à froid ou galvanisé'. The 'Produits / Services' include: 'Tubes et tuyaux : Tubes et tuyaux en acier et fonte.', 'Tôles et feuillards : Feuilles en acier, Tôles ondulées, nervurées, Tôles revêtues, plaquées, laquées, Feuillards et bobines.', 'Aciers : Tubes et tuyaux acier, Feuilles acier, Profilés acier.', and 'Profilés et barres : Profilés métalliques.'