

Conjoncture

LE MENSUEL DES DÉCIDEURS

 CHAMBRE FRANÇAISE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU MAROC

www.cfcim.org

59^e année

Numéro 1040

15 octobre -

15 novembre 2021

Dispensé de timbrage
autorisation n° 956

L'INVITÉE DE CONJONCTURE
FATIHA EL BAYID



Aéronautique au Maroc

Le double défi de la relance et de la transformation



Réunion d'information
sur l'optimisation de
l'épargne



Réunion d'information
sur l'élection de la
Chambre des Conseillers



La Délégation Régionale
de la CFCIM à Fès lance
deux nouveaux clubs



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

Peut-on offrir mieux... ←

B2B

Maroc
Une sélection de
22.000
entreprises



kerix.net

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 immédiate.



www.kerix-export.net

Accès et inscriptions gratuits



- 2.000 Exportateurs
- 1.200 Produits
- Multi-sélections
- Chiffres **AFRIQUE**

**La première plateforme virtuelle*
dédiée à la promotion des entreprises
marocaines à l'export**

*en ligne depuis Mars 2015



Editorial

Secteur aéronautique au Maroc : le double défi de la relance et de la transformation

Un écosystème à pérenniser au Maroc

Jean-Pascal DARRIET
Président

En seulement 20 ans, le Maroc a réussi à construire une industrie aéronautique compétitive et répondant aux normes aériennes internationales les plus drastiques. Offrant des infrastructures de qualité et une main-d'œuvre qualifiée, le Royaume est devenu, au fil des ans, une destination « best cost » pour les constructeurs aéronautiques et leur écosystème.

Et c'est au moment même où elle enregistrait l'une de ses plus fortes croissances que cette industrie a été durement touchée par la crise du Covid-19. Bien que lourdement impacté, le secteur aéronautique marocain a toutefois bien résisté, comparativement à d'autres pays. Il est en effet parvenu à limiter les dégâts et à faire face aux difficultés engendrées par un arrêt brutal de l'activité durant les premiers mois de la pandémie.

Aujourd'hui, outre la reprise post-Covid, le secteur doit se restructurer en profondeur pour répondre à de nouveaux enjeux, en particulier celui de la décarbonation. Dans un monde de plus en plus souvent confronté aux effets du changement climatique, l'aéronautique poursuit sa mutation vers une industrie 4.0, plus propre et plus économe en énergie. Au Maroc comme ailleurs, elle doit moderniser son outil de production et développer les technologies du futur telles que les moteurs électriques ou à hydrogène.

Autre conséquence de la pandémie, le jeu international des relocalisations offre, là encore, de nouvelles opportunités au Maroc qui a définitivement une belle carte à jouer dans le domaine aéronautique.

Contribuer activement au rayonnement du Royaume dans le monde, telle est l'une des principales missions de la Fédération Maroc France Influence, dont nous recevons ce mois-ci la Présidente, Fatiha El Bayid. Dans le contexte actuel, nos deux pays ont plus que jamais besoin de resserrer leur lien en vue de soutenir leurs tissus économiques respectifs.

La CFCIM reste, pour sa part, fortement mobilisée auprès des entreprises marocaines et françaises dans le but de les aider à saisir toutes les opportunités d'affaires, de part et d'autre de la Méditerranée. En octobre, elle lance ainsi les Journées Économiques Maroc-France une nouvelle série de rencontres qui, dans les mois prochains, sera l'occasion de faire escale dans différentes régions françaises et marocaines. À l'image de la mission première de la CFCIM, ces journées visent à rapprocher les opérateurs économiques tout en donnant nouvel élan à leur business.



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. Site Web : www.cfcim.org
► **Directeur de la publication** Jean-Pascal Darriet ► **Rédacteur en chef** Jean-Charles Damblin ► **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, 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
Nadia Kaïs Tél. : 05 22 23 66 61 GSM : 06 69 61 69 01 kais.communication@gmail.com

CIH  **BANK**

La banque de demain dès aujourd'hui



green **DEV**

GEFF II

Une solution de financement intégrant une subvention
et une assistance technique gratuite pour accompagner votre transition verte

Pour toute demande d'information,
veuillez nous contacter sur greendev@cihbank.ma

Sommaire

Dossier spécial Covid-19

- 6 Le Maroc et l'UE accordent techniquement leurs pass sanitaires
- 8 Tests du Covid-19 : l'avis sévère du Conseil de la Concurrence

Echos Maroc

- 10 Containers maritimes : les raisons de l'envolée des prix
- 12 Construction d'une usine d'engrais OCP en Éthiopie
- 12 Forte hausse des créations d'entreprises au premier semestre 2021
- 14 Fatiha El Bayid, invitée de Conjoncture
- 16 Service économique de l'Ambassade de France
- 18 Indicateurs économiques et financiers

Echos International

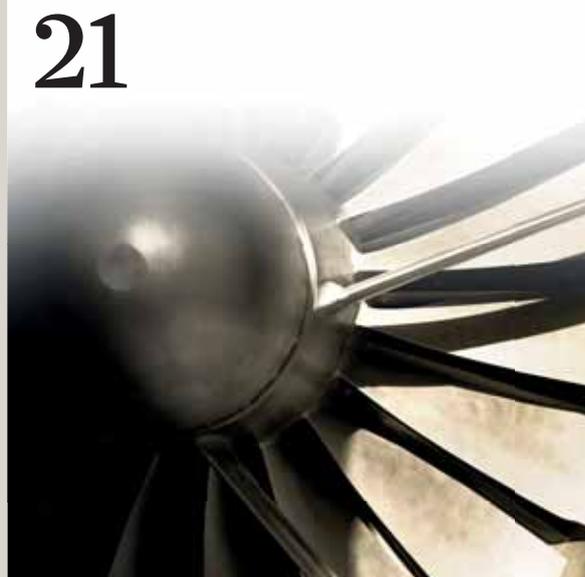
- 20 La Banque mondiale met fin à son rapport Doing Business
- 20 Fin des travaux du gazoduc controversé Nord Stream 2



ZOOM

Secteur aéronautique au Maroc, le double défi de la relance et de la transformation

- 22 Plongé dans une crise mondiale inédite, le secteur aéronautique mondial redémarre timidement
- 24 Interview de Habiba Laklalech, Directrice Générale de l'ONDA
- 26 L'aéronautique marocaine « best cost » au défi des transformations du secteur
- 30 Interview de Karim Cheikh, Président du GIMAS
- 32 Interview de Jean-Hugues Cousin, Directeur Général de Safran Aircraft Engine Services Morocco
- 34 Sous pression, les avionneurs se lancent dans la course à l'« avion vert »



Initiatives durables

- 36 Les institutions financières françaises dépendantes à 42 % de la biodiversité
- 37 Pour la première fois, ClimateLaunchpad sélectionne des startups marocaines
- 37 Une « war room » lancée pour soutenir l'économie verte

Actus CFCIM

- 38 La CFCIM nomme son nouveau Directeur Général
- 39 Rendez-vous le 27 octobre prochain pour la Journée Économique d'Essaouira
- 40 Réunion d'information sur l'élection des membres de la Chambre des Conseillers

On en parle aussi...

- 50 L'association du mois : Al Jisr Partenariat École-Entreprise





Le Maroc et l'UE accordent techniquement leurs pass sanitaires

Les pass sanitaires et vaccinaux de l'Union européenne et du Maroc, destinés à lutter contre l'épidémie de Covid-19, sont désormais techniquement compatibles. Depuis le 15 septembre dernier, le pass sanitaire européen est, d'un point de vue technique, accepté au Maroc, et le pass vaccinal marocain peut être lu sur le territoire de l'Union européenne. Plusieurs pays ne faisant pas partie de l'UE ont bénéficié de cette mesure, comme l'Albanie, la Suisse ou encore la Turquie.

Les pays de l'Union européenne ont standardisé en juillet dernier le dispositif technique de leurs pass sanitaires. En clair, ces derniers peuvent être lus dans n'importe quel pays de l'Union, mais les règles déterminant la validité d'un pass sanitaire restent toutefois du ressort de chaque pays européen (en fonction des types de vaccin et de test acceptés). Au Maroc, les personnes vaccinées disposent quant à elles d'un pass vaccinal, téléchargeable sur www.liqahcorona.ma, qui permet en théorie de se déplacer librement dans le pays et d'attester de la vaccination complète.

La décision a été interprétée par beaucoup au Maroc comme une acceptation du pass vaccinal valide en Europe, quel que soit le vaccin utilisé, et qui permettrait ainsi de se déplacer plus facilement en limitant notamment les périodes de quarantaine. Une évolution attendue par de nombreuses personnes vivant au Maroc, car le vaccin de l'entreprise chinoise Sinopharm est le plus utilisé dans le Royaume, mais sans être reconnu par la plupart des pays européens, y compris la France. Il est en revanche accepté en Espagne, par exemple. La France a décidé en effet de n'accepter que les vaccins homologués par l'Agence Européenne du Médicament (AEM). Sinopharm n'a déposé aucune demande d'homologation auprès de l'AEM, bien que son vaccin soit reconnu par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Le 21 septembre, la Délégation de l'Union Européenne au Maroc décidait de clarifier la situation. « L'équivalence entre les certificats sanitaires est purement technique et permet une lisibilité mutuelle



des QR code, que ce soit au niveau des pass vaccinaux ou des tests PCR : leur fiabilité et leur traçabilité sont ainsi assurées. Hormis cette normalisation technique, ceci ne change rien aux exigences sanitaires requises depuis toujours par chacun des États membres de l'UE pour pouvoir entrer dans chaque pays : toute personne, quelle que soit sa nationalité, qu'il s'agisse de ressortissants marocains ou d'un des États membres de l'UE ou de toute autre nationalité, doit se soumettre aux demandes sanitaires formulées par le pays de destination. Ces exigences dépendent 1/du vaccin administré, 2/de la catégorie de pays d'où l'on vient et où l'on va (vert, orange, rouge selon la nomenclature européenne et A, B, concernant la nomenclature marocaine) », indique un communiqué de la Délégation.

Néanmoins, des assouplissements sont progressivement mis en place. La France a ainsi décidé de délivrer, à partir du 23 septembre, un pass sanitaire valide aux personnes ayant été vaccinées par des vaccins reconnus par l'OMS, mais non acceptés en France. Il faudra pour cela avoir reçu une dose supplémentaire de vaccin à ARNm (comme les vaccins de Pfizer-BioNTech ou Moderna) et attendre 7 jours. *

Reports successifs de la rentrée scolaire

La rentrée scolaire a connu cette année deux reports successifs alors que le pays était confronté à une sévère troisième vague et que se mettait en place la vaccination des élèves. Fin août dernier, le Gouvernement annonçait que la rentrée initialement prévue le 3 septembre aurait lieu le 10 septembre. Le 6 septembre, le Ministère de l'Éducation Nationale indiquait qu'elle se déroulerait finalement le 1^{er} octobre prochain. La décision s'applique à toutes les écoles du pays, qu'elles soient publiques, privées ou gérées par les missions étrangères. Selon un communiqué du Minis-



tère de l'Éducation Nationale relayé par l'agence MAP, le report devait notamment permettre de réunir les conditions pour que les enseignements puissent être dispensés en « présentiel ». Il s'explique aussi, selon le communiqué cité par l'agence MAP, par « le souci de généralisation de l'accès à la vaccination pour tous les élèves ciblés par cette opération ». L'objectif est ainsi d'éviter de nouveaux foyers de conta-

mination dans les établissements. Une opération de vaccination des jeunes âgés de 12 à 17 ans a en effet débuté le 31 août, avec la mise en place de centres dédiés situés près des lycées. *

QUELLE QUE SOIT VOTRE DESTINATION, NOUS Y SOMMES DÉJÀ.

DACHSER Morocco

Avec l'un des plus puissants réseaux de transport au Maroc et en Europe, pour des livraisons rapides et flexibles, vers toutes les destinations, de la Scandinavie à l'Amérique, de l'Oural à l'Atlantique, nous pouvons améliorer votre logistique. Fiabilité. Efficacité. Partout dans le monde.



Concurrence non respectée et prix trop élevés des tests du Covid-19, selon le Conseil de la Concurrence

Le Conseil de la Concurrence a rendu le 6 septembre dernier un avis sévère sur la supervision des prix pratiqués par les laboratoires privés pour les tests de dépistage du Covid-19. L'institution présidée par Ahmed Rahhou, saisie le 31 août dernier par le Ministère de l'Économie et des Finances, estime que « malgré les efforts



déployés par les autorités publiques compétentes afin d'assurer un approvisionnement continu du marché national, les conditions d'une concurrence effective entre les laboratoires privés d'analyse de biologie médicale n'ont pas été préalablement réunies ». Le Conseil critique l'absence de diversification de l'offre, constatant que, dans un premier temps, un nombre beaucoup trop restreint de laboratoires a été autorisé à pratiquer les tests. Le cahier des charges élaboré par les autorités mettait ainsi « haut et de manière disproportionnée » la barre des exigences techniques, logistiques et humaines. C'est le 23 août dernier, seulement, que le Ministère de la Santé a permis à tous les laboratoires de pratiquer les tests. Ces derniers ont ainsi été facturés à un « prix élevé » d'environ 700 dirhams. Selon le Conseil, « le caractère élevé de ces prix a privé une grande partie des citoyens d'accéder à ces services ». Les laboratoires concernés ont, de leur côté, réalisé des surmarges, selon l'institution. Ainsi, le Conseil de la Concurrence indique notamment ne pas avoir d'objections à ce que des mesures temporaires de réglementation des prix soient adoptées. Dès le lendemain de la publication de l'avis, le prix des tests a d'ailleurs été réglementé par le Gouvernement, qui a fixé en particulier celui du test PCR à 400 dirhams. *

Allègement des mesures de restriction et baisse du nombre de nouveaux cas

Les autorités marocaines ont décidé d'alléger les mesures de restriction à partir du 1^{er} octobre dernier. Le début du couvre-feu est ainsi repoussé de 21 h à 23 h, les restaurants et cafés peuvent fermer à 23 h et fonctionner à 50 % de leur capacité, les transports publics peuvent fonctionner à 75 % de leur capacité, les rassemblements de 50 personnes maximum sont permis sans autorisation préalable... Par ailleurs, l'utilisation du pass vaccinal est étendue à tous les déplacements entre provinces et préfectures (à moins qu'une autorisation administrative ait été délivrée). Cette déci-



sion semble avoir été motivée par l'amélioration de la situation épidémiologique, après la sévère vague de nouveaux cas de Covid-19 et de décès qui touchait le pays depuis le milieu de l'été. Début octobre, moins de 1 000 cas étaient détectés et entre 10 et 20 personnes décédaient chaque jour à cause du nouveau coronavirus. Par ailleurs, la campagne de vaccination continue de progresser avec près de 23 millions de personnes ayant reçu une première

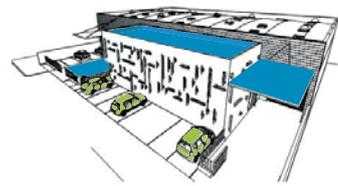
dose de vaccin et 20 millions une seconde dose le 8 octobre. En outre, une campagne d'administration d'une troisième dose a débuté le 4 octobre dernier. *



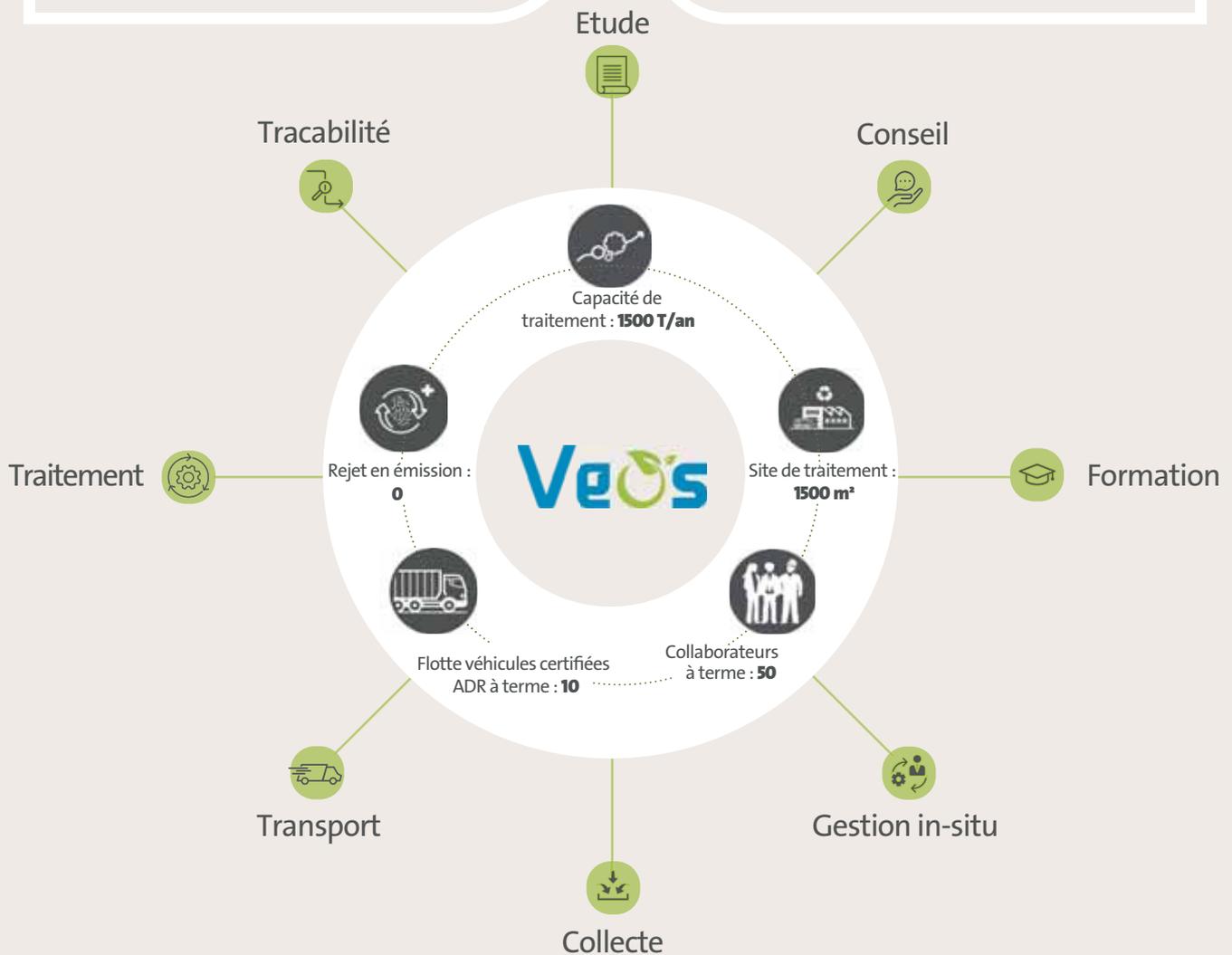
, filiale du groupe Veolia et spécialiste de la gestion des déchets médicaux et pharmaceutiques, arrive sur le marché marocain.



Solution conçue sur mesure pour tous les producteurs de DMP, du plus petit au plus grand.



Unité moderne aux normes internationales et proche des principaux centres de production de DMP.



Groupe Veolia, expert et leader mondial de la gestion des DMP depuis plus de 40 ans.

opéré par **VEOLIA**

Containers maritimes : les raisons de l'envolée des prix

Depuis quelques mois, les prix du transport de marchandises ont connu une hausse sans précédent. Un effet de la crise sanitaire, mais pas seulement. Le point avec Mustapha El Khayat, expert du domaine.

Quel est votre regard sur la crise que connaît actuellement le transport international ? Comment peut-on expliquer une telle hausse du prix du fret maritime ?

Derrière l'augmentation spectaculaire de la valeur du fret maritime se cache ce que l'on appelle la « crise des conteneurs », c'est-à-dire une pénurie inhabituelle d'espace disponible pour transporter des produits de l'Asie vers l'Occident. Au problème du manque de conteneurs s'ajoutent les encombrements qui touchent les plus grands ports internationaux et la fermeture temporaire de certains terminaux maritimes, notamment chinois, en raison des mesures strictes de contrôle de la pandémie de Covid-19.

La hausse effrénée et inédite du prix de location des conteneurs pourrait se traduire par une forte augmentation du fret maritime dans son ensemble. À ce titre, au Maroc, le déficit de la balance des paiements pourrait passer du simple au double cette année : 30 milliards de dirhams contre 15 milliards en 2019.

L'actuelle flambée du fret par conteneurs est le fait du pouvoir des géants armateurs des lignes conteneurisées. Ce marché est en effet dominé par trois conglomérats planétaires : 2M Alliance, Ocean Alliance et The Alliance. Ces derniers contrôlent 70 % du trafic conteneurisé mondial et la valeur de leur flotte se monte à 70 milliards de dollars.

Quel bilan peut-on dresser de la stratégie nationale en matière de transport et de logistique ? Comment peut-on structurer ce secteur et accompagner son développement ?

Le Maroc a réalisé des efforts très appréciables au niveau de l'infrastructure et de la politique logistique. Malheureusement, au niveau des transports routiers et maritimes c'est le constat d'échec. Le transport routier connaît un dysfonctionnement sur le plan de sa modernisation et de son cadre institutionnel (flotte relativement vieille, multiplication des micro-transporteurs, développement de l'informel depuis la loi 16.99 et ses décrets d'application, absence d'un régulateur...). En ce qui concerne le transport maritime, l'échec est total, notamment en raison de la disparition de la flotte nationale suite à la mise en place d'une politique d'open sea qui n'a pas été accompagnée par une poli-



3 questions à Mustapha El Khayat, Président de l'AMLOG

tique de développement de l'armement marocain.

Le secteur de transport doit avant tout être doté d'une institution qui s'occupe de sa bonne gouvernance ainsi que d'une réglementation adéquate et appliquée. Il faut également une fiscalité et une politique d'investissements (publics et privés) spécifiques pour chaque mode de transport et des mesures pour le développement du transport multimodal.

Au niveau de la logistique, beaucoup de choses ont été faites, mais il reste encore beaucoup à faire pour permettre au Maroc de devenir un hub logistique euro-africain.

Il faut notamment encourager l'émergence de prestataires de services logistiques (PSL) marocains, assainir le marché de l'immobilier logistique et former des compétences en fonction du type d'activité. Malheureusement le nouveau

modèle de développement n'accorde pas une place très importante au secteur de transport et à la logistique. Mais il n'est pas trop tard : au moment de sa mise en œuvre, on pourrait corriger le tir et lui donner sa place stratégique de secteur transversal et indispensable à toute politique de développement.

Quels sont les projets et perspectives de l'AMLOG ?

Après presque vingt ans d'existence, l'AMLOG s'est orientée vers l'Afrique en participant à la création de la Fédération Africaine des Associations des Logisticiens (FAAL) au Bénin dont je suis le Vice-Président. De même, l'association fait partie de l'Arab Federal of Chamber of Shipping Alexandria. Actuellement, l'AMLOG a pour objectif de renforcer sa présence à Tanger à Agadir, dans un premier temps. Nous envisageons de revoir l'organisation de l'AMLOG afin de l'adapter à l'évolution du secteur logistique au Maroc et ailleurs. Nous organiserons en 2022 une rencontre internationale sur les défis de la logistique après le Covid-19 et une autre sur le thème « Digitalisation de la supply chain : quelles stratégies pour les PME au Maroc ? » ainsi qu'un débat sur les compétences en logistique au Maroc et en Afrique. *

► Propos recueillis par Nadia Kabbaj



DÉVELOPPEZ VOTRE BUSINESS DANS UN ESPACE DE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE À PARTIR DE **5 DHS/M²/MOIS**

- Offre locative adaptée à votre besoin (terrains et bâtiments industriels)
- Parc sécurisé disposant de services de proximité (restauration et commerce)
- Disponibilité immédiate
- Projet certifié **HQE**[®]
AMENAGEMENT



Confirmation du partenariat pour la construction d'une usine d'engrais d'OCP en Éthiopie à 3,7 milliards de dollars

OCP construira une usine d'engrais à Dire Dawa, en Éthiopie, a annoncé le Ministère éthiopien des Finances le 18 septembre dernier. Le gigantesque investissement de 3,7 milliards de dollars sera réalisé dans le cadre d'une coentreprise avec un partenaire éthiopien. Il vient confirmer le partenariat qui avait été signé en 2016 au moment de la visite en Éthiopie de Sa Majesté le Roi Mohammed VI au cours de laquelle le projet et son montant avaient été annoncés. Le Gouvernement éthiopien indique que l'accord a été trouvé à l'occasion de la visite au Maroc d'une délégation éthiopienne menée par le Ministre des Finances Ato Ahmed Shide, sans préciser quand elle avait eu lieu. L'usine d'engrais utilisera du gaz éthiopien et de l'acide phosphorique marocain. Une première phase prévoit un investissement de 2,4 milliards de dollars pour une capacité de production de 2,5 millions de tonnes d'engrais par an. *



Forte hausse des créations d'entreprises au premier semestre 2021

L'Office Marocain de la Propriété Industrielle et Commerciale (OMPIC) a publié début septembre les statistiques de créations d'entreprises au premier semestre 2021 dans son bulletin de la propriété industrielle et commerciale. Il révèle que 57 661 entreprises ont été immatriculées entre le 1er janvier et le 30 juin 2021, soit une hausse importante de 84 % par rapport à 2020. Cette augmentation est largement due aux 40 131 créations de personnes morales, ce qui représente une progression de 113 %. Les immatriculations d'entreprises individuelles (« personnes physiques ») ont quant à elles augmenté de



40 %. L'organisme indique aussi que les intentions de créations d'entreprises ont connu une hausse de 46 % au premier semestre 2021. Celles-ci sont calculées grâce aux délivrances du certificat négatif attestant de la possibilité d'utiliser la marque. Sur l'ensemble de l'année 2020, marquée par le pic de la crise économique liée à l'épidémie de Covid-19, les créations d'entreprises sous forme de personne morale avaient augmenté de 9 % par rapport à 2019 tandis que celles créées sous forme de personne physique avaient nettement baissé, soit un recul de 33,7 %, selon le rapport annuel d'activité 2020 de l'OMPIC. *

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

Disponible sur votre mobile store

App Store Google Play

My CFCIM

Votre communauté d'affaires à portée de main

A promotional banner for the My CFCIM app. It features the logo of the Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc (CFCIM) on the left. In the center, there are icons for the App Store and Google Play, indicating the app is available on mobile devices. Below this, the text 'My CFCIM' is written in a large, bold font, followed by the tagline 'Votre communauté d'affaires à portée de main'. On the right side, there is a smartphone and a laptop, both displaying the user interface of the My CFCIM app, which shows various colored buttons and text.

Stellantis s'engage sur 2,5 milliards d'euros d'achats au Maroc en 2023

Au début de ce mois de septembre, l'État marocain et Stellantis (groupe issu de la fusion de PSA et Fiat-Chrysler) ont conclu un nouveau partenariat venant amender le précédent accord signé en grande pompe en 2015. Pour rappel, ce dernier avait encadré la création de l'usine PSA de Kénitra ainsi que l'implantation d'équipementiers de l'écosystème du constructeur automobile français. L'amendement a été signé en présence du Ministre de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique, Moulay Hafid Elalamy, et de Samir Cherfan, Chief Operating Officer Middle East & Africa de Stellantis.

Dans le cadre de ce nouvel accord, le constructeur s'engage à atteindre un volume d'achats au Maroc de 2,5 milliards d'euros en 2023, et vise 3 milliards d'euros en 2025. Le groupe souhaite en outre créer 3 000 postes d'ingénieurs et de techniciens supérieurs en 2022, « en complément des 2 500 emplois de production déjà créés à l'usine de Kénitra », précise un communiqué du Ministère de l'Industrie.

L'intégration locale de la production sera renforcée, et « le Royaume du Maroc [...] soutiendra les efforts d'investisse-



ment et assurera la fourniture d'une énergie décarbonée compétitive », selon le document. Ouverte en juin 2019, l'usine de Kénitra a fait passer sa capacité de production de 100 000 à 200 000 voitures par an dès l'année suivante. Elle produit aujourd'hui la Peugeot 208 et deux véhicules électriques, la Citroën Ami et l'Opel Rocks-e. En juillet dernier, c'était Renault qui signait une nouvelle convention et s'engageait à s'approvisionner au Maroc pour 2,5 milliards d'euros en 2025. *

Une prestation de la

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

Partenaires Majeurs

BMCI
GROUPE BNP PARIBAS

InfoToll
dun & bradstreet

SAP

Partenaires

AFMA
EILLEN HERMES

Grand Thombon
MAHAROUA

Soutien Institutionnel

Vendeurs de la Boutique

ALD
Jawabti Auto Hall
AVIS

CV
MAGASIN TRUCK

WBCO
SIXT

SCIF
SUD

NOUVEAU : LA BOUTIQUE My CFCIM

Boostez votre activité commerciale via votre Boutique B2B 100% en ligne



« Nous exigeons beaucoup d'exemplarité de la part de nos membres »

Fatiha El Bayid, Fédération Maroc France Influence, élue du Var.

Conjoncture : Comment est née l'idée de créer, il y a quelques mois, la Fédération Maroc France Influence ?

Fatiha El Bayid : Cela faisait 4 ou 5 ans que j'avais cette idée de fédérer tous les acteurs associatifs, économiques ou culturels à la fois en France et au Maroc autour de toutes les thématiques que peut couvrir une Fédération telle que celle-ci. Par manque de temps, je n'ai pas pu m'y pencher avant le premier confinement.

En mars 2020, avec l'arrivée de la Covid-19, comme tous les Français, je suis restée chez moi et je me suis dit que c'était peut-être le moment de réfléchir à ce projet et regarder comment nous pouvions le concrétiser. De là est née l'idée de la Fédération. Nous en avons parlé autour de nous et, au fur et à mesure, des acteurs issus à la fois du secteur de l'entreprise et du monde institutionnel se sont joints à nous.

Le but de la Fédération est de mobiliser toutes ces personnes pour travailler à des projets d'envergure, autour des thématiques liées au monde des affaires ou de l'entrepreneuriat féminin, mais aussi de porter des questions communes entre la France et le Maroc, relatives à l'éducation ou la santé.

En septembre 2020, nous avons déposé nos statuts ; depuis, la Fédération existe à la fois dans les 13 régions françaises, mais également dans les 12 régions marocaines ainsi qu'auprès des Marocains du Monde. Nous regroupons plusieurs associations au sein de cette entité, c'est la raison pour laquelle nous sommes légitimes pour porter le nom de fédération.

Au départ, nous nous étions limités à une dimension France-Maroc,

mais, très vite, la Fédération a pris une dimension internationale, car nous avons des ambassadeurs par exemple au Canada, aux Émirats arabes unis, aux États-Unis, en Europe, à Bruxelles, au Luxembourg ou encore en Allemagne.

Ainsi, nos adhérents sont Franco-Marocains, Marocains ou étrangers avec un ancrage local important et une valeur commune : faire grandir et perdurer la relation et l'amitié France-Maroc !

Beaucoup d'entrepreneurs souhaitant investir dans des projets au Maroc s'appuient aujourd'hui sur notre Fédération. Elle réunit en effet tous les acteurs qui leur permettent de bénéficier d'un réseau d'influence important, solide et reconnu sur place, mais également à la hauteur de leurs ambitions dans le cadre d'une stratégie de développement au Maroc. Un Maroc qui rayonne à la fois sur la Méditerranée, mais aussi sur l'Afrique, véritable porte d'entrée stratégique des deux côtés.

Nous avons aussi la volonté de promouvoir l'entrepreneuriat féminin, car la femme occupe une place centrale dans notre Fédération qui s'est donné pour but d'accompagner leur dynamisme et leur réussite aussi bien au Maroc qu'en France.

Je souligne par ailleurs que nous sommes une association apolitique, non religieuse et non communautaire.

Quels sont les services proposés par la Fédération ?

La Fédération est structurée par commissions, dont l'une des principales est celle de la santé (sociale et solidaire). Ensuite, il y a la commission éducation jeunesse et sport puisque qu'il existe beaucoup de liens entre la France et le Maroc autour de ces questions. Ces commissions ont pour objectif de proposer des projets et de

promouvoir l'action des membres à travers leurs activités. Parallèlement, nous avons souhaité donner une dimension plus importante au Club Business de la Fédération qui permet à nos membres de se retrouver lors de nos dîners, galas ou réunions pour un temps d'échanges b to b. Notre club rassemble des adhérents de premier plan de France comme du Maroc. Cela permet à beaucoup d'entre eux de se rencontrer à l'occasion d'événements aussi bien en distanciel qu'en présentiel.

C'est dans le cadre de ce club que nous allons participer aux Journées Économiques d'Essaouira, les 26 et 27 octobre prochains avec la visite d'une délégation d'entrepreneurs qui se rendra avec nous au Maroc. Cela permettra justement de concrétiser toutes nos discussions autour de thématiques liées au tourisme, à la protection de l'environnement, aux nouvelles technologies de l'information ou à des actions en lien avec le nouveau modèle de développement du Maroc.

La Fédération a déjà lancé des projets dans le domaine de l'artisanat, de la protection de l'environnement, de la réalité virtuelle... Nous portons notamment un projet très innovant : il s'agit de la première caravane VR [NDLR Réalité virtuelle]. Cette caravane, qui parcourra toutes les régions françaises et ensuite toutes les régions marocaines, fera ce lien entre les deux rives en faisant découvrir aux enfants dans les villages, les écoles, les collèges et les lycées, les merveilles de cette technologie immersive !

Quel est le profil de vos membres ?

Il s'agit de personnalités de toutes nationalités, déjà en lien avec le Maroc ou qui y ont envie de découvrir le pays. Il s'agit également d'investisseurs souhaitant s'implanter dans le Royaume : intégrer notre Fédération leur permet de développer leur réseau d'affaires.



« Beaucoup d'entrepreneurs souhaitant investir dans des projets au Maroc s'appuient aujourd'hui sur notre Fédération. »

La Fédération propose en outre un accompagnement assuré par d'autres membres. Ce sont de véritables parrains sur place pour des actions locales. Ces liens de confiance sont indispensables et ne peuvent se créer qu'à travers des structures comme la Fédération, parce que nous exigeons beaucoup d'exemplarité de la part de nos membres.

Aussi, nous effectuons une vérification poussée concernant les informations fournies par nos membres au moment de l'adhésion. Pour entrer dans la Fédération Maroc France Influence - et surtout dans notre Club business fermé - il faut montrer patte blanche. Tous les membres doivent prouver qu'ils disposent d'un enregistrement au registre du commerce et que leur activité économique est effective. Ils doivent également démontrer leur volonté de s'investir et d'apporter leur aide et leur expertise aux autres membres adhérents. Après sélection, les membres sont intégrés dans différents groupes de travail, ce qui est une force pour avoir un impact local sur place au Maroc. *

► Propos recueillis par Nadia Kabbaj

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

JOURNÉE ÉCONOMIQUE MAROC-FRANCE ESSAOUIRA

Les 26 et 27 octobre 2021

Partenaires Institutionnels

Partenaires Bronze

Mot de la Cheffe du Service économique de l'Ambassade de France



Cécile HUMBERT-BOUVIER

Les 5, 6, 7 et 8 octobre s'est déroulée en France une séquence inédite mettant à l'honneur le partenariat entre la France et les pays africains dans laquelle le Maroc a eu une place de choix. Malgré les restrictions sanitaires qui n'ont pas permis à tous les acteurs invités de faire le déplacement, une cinquantaine d'entrepreneurs Marocains ont pu participer en présentiel aux quatre événements qui rythmaient cette séquence : BIG, l'événement international organisé le

7 octobre par BPI France pour la 7^{ème} année consécutive pour mettre en relation start-ups, grandes entreprises, investisseurs, business angels... qui a rencontré un vif succès et a notamment vu l'organisation d'une session intitulée : « Maroc, en route vers la future digital nation africaine ». Le lendemain s'est déroulée la 1^{ère} Journée économique Maroc-France, organisée au siège de la CCI Paris Ile-de-France par la Chambre française de commerce et d'industrie du Maroc en partenariat avec l'Ambassade du Royaume du Maroc en France pour mettre en lumière les atouts et les nouvelles opportunités de notre partenariat économique avec un focus sur le secteur digital et permettre les échanges entre entrepreneurs et institutionnels des deux pays. Cet événement était la 1^{ère} étape d'une tournée qui a vocation à se poursuivre dans les prochaines semaines dans plusieurs régions françaises. Au même moment avait lieu à Montpellier le sommet Afrique-France, plusieurs fois reporté en raison de la pandémie, consacré à la jeunesse d'Afrique et de France dont l'objectif était d'initier le renouvellement de la relation entre notre pays et le continent africain. Sans oublier la tenue les 5 et 6 octobre d'Ambition Africa organisé par Business France pour renforcer les relations d'affaires entre les entrepreneurs français et africains. Le Ministre marocain des transports avait été invité pour participer à une table ronde mais le nouveau gouvernement n'étant pas encore formé à cette date, il n'a pu y participer. Se clôt donc une séquence africaine particulièrement dense et riche en échanges qui permet de tracer de nouvelles perspectives dans cette période de sortie de crise. ▀

L'économie en mouvement

Un chiffre en perspective

+15,2%

La croissance s'est élevée à 15,2 % au deuxième trimestre 2021, confortant ainsi la dynamique de reprise

L'économie marocaine a connu un rebond significatif au deuxième trimestre 2021. Selon le dernier arrêté des comptes nationaux communiqué par le Haut-Commissariat au Plan (HCP), la croissance a atteint 15,2 % en glissement annuel. Cette hausse résulte d'une conjonction de facteurs favorables à la reprise de l'activité. Outre le succès de la campagne agricole, l'allègement des restrictions sanitaires durant le premier semestre a contribué à relancer la demande intérieure. Avec une augmentation de 15,2 %, la consommation des ménages a presque renoué avec le niveau d'avant crise tandis que l'investissement brut a enregistré une forte hausse de 28,9 %.

Comparé à la récession de 14,2 % enregistré au second trimestre 2020, au plus fort de la crise, ces chiffres viennent conforter les prévisions de croissance pour l'année 2021. Le Ministère des finances table en effet sur un taux de croissance estimé entre 5,5 % et 5,8 %. Le PIB non agricole devrait notamment croître au rythme de 4,2 % après avoir connu une récession de 6 % en 2020. Cependant, cette évolution demeure tributaire de l'évolution de la situation sanitaire dans le Royaume. Bien que la campagne de vaccination représente un succès indéniable, la troisième vague de la pandémie survenue durant l'été a porté un coup sévère à la dynamique de reprise.

La Chronique économique

Appréciation du dirham et intervention de Bank Al Maghrib sur le marché des changes

Le dirham s'est apprécié ces derniers mois : seulement 9,07 MAD pour 1 USD au 30 septembre contre 9,25 un an plus tôt. Et pour mémoire le dirham fluctuait autour de 9,60 MAD pour 1 USD courant 2019. Le dynamisme des transferts en provenance des MRE et des exportations notamment de l'OCP ainsi qu'une excellente année agricole ont contribué à un afflux de devises au Maroc. Les prix relativement modérés des matières premières, une demande de biens importés qui se révèle un peu plus longue que les exportations à repartir et les perturbations des chaînes d'approvisionnement observées au niveau mondial ont par ailleurs limité les sorties. Début septembre, le MAD s'est temporairement apprécié jusqu'à 8,86 MAD seulement pour 1 USD ce qui a certainement contribué à la

décision de Bank Al Maghrib d'intervenir sur le marché des changes à partir du 20 septembre. L'appréciation du dirham, qui reste mesurée, ne semblait pas de nature à pénaliser la compétitivité des exportations du Royaume. Mais le fait que le MAD se soit trouvé collé à la borne haute de sa bande de fluctuation depuis plusieurs semaines a pu potentiellement avoir des effets indésirables en pénalisant le volume d'activité sur le segment FX du marché interbancaire. Pour rappel, depuis le 9 mars 2020, la transition vers un régime de change plus flexible au Maroc a franchi une nouvelle étape avec la décision des autorités monétaires d'élargir la bande de fluctuation du dirham de $\pm 2,5\%$ à $\pm 5\%$.

▀ tarik.mouakil@dgtresor.gouv.fr

▀ leo.mineur@dgtresor.gouv.fr

Secteur à l'affiche

L'OEB et l'OMPIC renforcent leur coopération

Le président de l'Office européen des brevets (OEB), António Campinos, et le nouveau directeur général de l'Office marocain de la propriété industrielle et commerciale (OMPIC), M. Abdelaziz Babqiqi, se sont rencontrés pour la première fois lors d'une réunion virtuelle le 22 septembre, ouvrant ainsi un nouveau chapitre de la coopération entre leurs offices.

M. Campinos et M. Babqiqi ont fait le point sur l'accord de validation entre l'OEB et l'OMPIC, entré en vigueur le 1^{er} mars 2015 en tant que tout premier accord de validation de l'OEB. En vertu de cet accord, environ 400 brevets européens délivrés ont été validés au Maroc en 2020, un nombre qui devrait croître dans les années à venir. Ce système de validation offre aux demandeurs un moyen simple et peu coûteux d'obtenir une protection au Maroc. En effet, le brevet européen ou Euro-PCT possède les mêmes effets juridiques que les brevets nationaux.

La réunion s'est terminée par la signature d'un protocole d'accord entre l'OEB et l'OMPIC, selon lequel l'OMPIC devient le 31^{ème} office à classer les documents techniques en utilisant la classification coopérative des brevets (CPC). Cette classification gérée conjointement par l'OEB et l'Office américain (USPTO) offre un système mondial transparent et harmonisé, ce qui rend le processus de recherche plus efficace et pertinent. L'adhésion à ce système CPC fait partie de la modernisation des processus et des outils de l'OMPIC

francois.kaiser@dgtresor.gouv.fr

Relations France-Maroc

Reprise des échanges sur la formation des formateurs agricoles et la mise en place d'une inspection de l'enseignement agricole



Lancement du séminaire franco-marocain dans les locaux du centre d'ingénierie pédagogique de Mehdiya.

Du 27 au 30 septembre 2021, Anne Laurent et Franck Lapray, inspecteurs de l'enseignement agricole, et Marion Demay, directrice des relations internationales de l'ENSFEA (Ecole Nationale Supérieure de Formation de l'Enseignement Agricole) ont animé un séminaire de travail avec les équipes administratives et pédagogiques d'établissements marocains de formation professionnelle agricole et les principaux cadres de la Direction de l'Enseignement, de la Formation et de la Recherche du Département de l'Agriculture.

Précédé de la visite de l'Institut Royal des Techniciens Spécialisés en Elevage de Fouarat, qui a permis aux animateurs d'apprécier la qualité des installations pédagogiques des établissements d'enseignement agricole et la capacité de ces établissements à répondre à la demande du secteur agricole et agro-alimentaire, ce séminaire, tenu dans les locaux du centre d'ingénierie pédagogique de Mehdiya, avait pour objectif de bâtir un programme de travail franco-marocain pour les deux années à venir dans le cadre du partenariat entre les deux ministères en charge de l'agriculture. Il faisait suite à un premier séminaire tenu dans les mêmes locaux il y a deux ans, dont les conclusions ont servi de point de départ aux travaux.

Une feuille de route a ainsi pu être élaborée autour des deux priorités que sont, d'une part, la formation et l'accompagnement des nouveaux formateurs et, d'autre part, la préfiguration de la mise en place d'une inspection de l'enseignement agricole. Ce redémarrage du partenariat, à la veille de la rentrée en présentiel des établissements marocains, a été particulièrement apprécié de l'ensemble des participants, après une période où la gestion de la crise sanitaire avait été la principale préoccupation de tous, entraînant une mise sous cloche des établissements et un ralentissement des actions collaboratives.

bertrand.wybrecht@dgtresor.gouv.fr

Affaires à suivre



►►► **Santé** : La société Moldiag, spin-off de la Fondation Mascir, a lancé la production et la commercialisation du premier test marocain de diagnostic moléculaire de l'Hépatite C. Pour mémoire, dans le contexte de la pandémie, Moldiag avait conçu un kit de diagnostic du Sars-CoV2/Covid-19 et lancé sa production à grande échelle

►►► **Transition énergétique** : l'Institut de Recherche en Énergie Solaire et Énergies Nouvelles (IRESEN) et la Banque Européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) ont signé le 28 septembre à Rabat, un protocole d'accord par lequel ils s'engagent à renforcer leur coopération pour la promotion des investissements, visant à accélérer la transition énergétique verte du Royaume. Dans ce cadre, les thèmes d'intérêt commun sont les suivants : l'hydrogène vert, les énergies renouvelables, les réseaux électriques intelligents, l'efficacité énergétique, le stockage d'énergie et la mobilité durable

►►► **Hydrogène** : l'IRESEN, l'Université Mohammed VI Polytechnique, en partenariat avec le Cluster Hydrogène vert, ont annoncé l'organisation de la 2^{ème} édition du World Power-to-X Summit du 1^{er} au 3 décembre prochain à Marrakech

►►► **Environnement** : au cours de la dernière Conférence Ministérielle Africaine sur l'Environnement, le ministre de l'énergie, des mines et de l'environnement, Aziz Rabbah, a annoncé la candidature du Maroc à la présidence de la 6^{ème} session de l'Assemblée des Nations unies pour l'environnement, prévue en février 2022.

Retrouvez l'actualité du Service économique sur



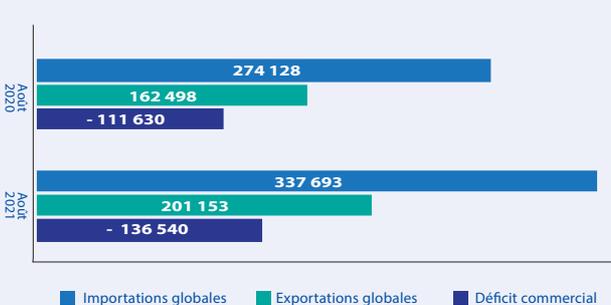
Indicateurs économiques et financiers

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



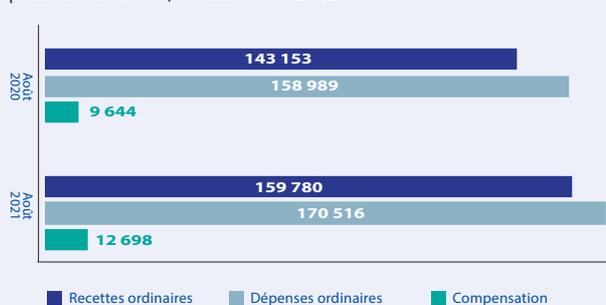
Balance commerciale

À fin août 2021, le déficit commercial s'alourdit de 22,3% par rapport à la même période en 2020.



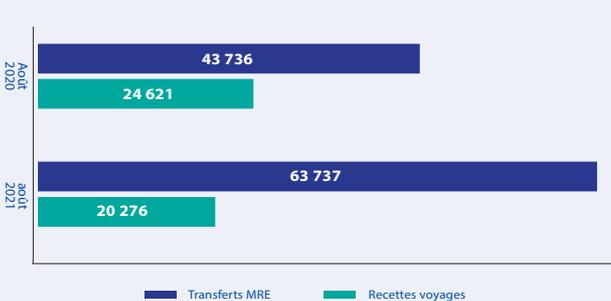
Finances publiques

À fin août 2021, la situation de la finance publique fait ressortir une atténuation, en glissement annuel, du déficit budgétaire de 6,9% pour se situer à 43,4 milliards de dirhams.



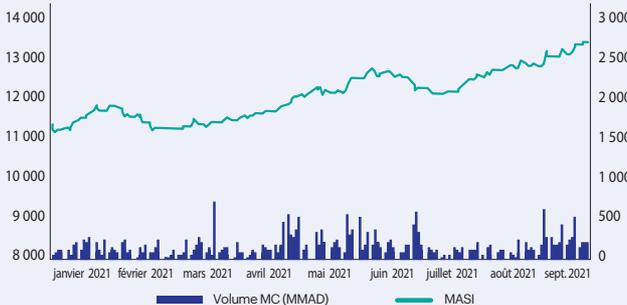
Transferts des MRE & recettes voyages

Les envois de fonds effectués par les MRE ont enregistré une hausse de 45,7% ou +20 MMDH à fin août 2021.



Bourse de Casablanca

Au terme du mois de septembre 2021, le MASI a enregistré une hausse de 3,9%, portant sa performance depuis le début de l'année à +16,8%.



Inflation

L'inflation a enregistré une décélération, passant de 2,2% en juillet à 0,8% en août dernier, portant sa moyenne sur les huit premiers mois de l'année 2021 à 1%.



					Var %/pts
Échanges extérieurs	Importations globales (en mdh)	août 20/	274 128	337 693	23,19%
	Exportations globales (en mdh)	août 21	162 498	201 153	23,79%
	Déficit commercial		-111 630	-136 540	22,31%
	Taux de couverture (en %)		59,28%	59,6%	28,87 Pbs
	Transferts des MRE (en mdh)		43 736	63 737	45,73%
	Recettes voyages (en mdh)		24 621	20 276	-17,65%
Monnaie et crédit	Agrégat M3 (en mdh)	août 20/	1 431 202	1 539 978	7,60%
	Réserves Internationales Nettes (en mdh)	août 21	295 513	312 627	5,79%
	Créances nettes sur l'administration centrale (en mdh)		246 923	275 132	11,42%
	Créances sur l'économie (en mdh)		1 112 988	1 160 168	4,24%
	Dont Créances des AID (en mdh)		941 656	969 241	2,93%
	Crédit bancaire		936 048	963 633	2,95%
	Crédits immobiliers (en mdh)		278 324	288 205	3,55%
	Crédits à l'équipement (en mdh)		183 508	175 654	-4,28%
	Crédits à la consommation (en mdh)		54 858	55 658	1,46%
Prix	Indice des prix à la consommation (100=2006)	août 20/			
	Indice des prix à la consommation	août 21	102,3	103,3	0,98%
	Produits alimentaires		102,1	102,3	0,20%
	Produits non-alimentaires		102,3	103,9	1,56%
	Taux de change (prix vente)				
	1 EURO	déc. 20/	10,9	10,5	-4,06%
1 \$ US	sept. 21	8,9	9,1	1,80%	
Taux d'intérêt	Taux d'intérêt (en %) (52 semaines)	déc. 20/	1,93%	1,57%	-36,0
	(2 ans)	août 21	2,18%	1,77%	-41,0
	(5 ans)		2,31%	2,04%	-27,0
	(10 ans)		2,62%	2,36%	-26,0
	Bourse Des valeurs	MASI (en points)	déc. 20/	11 287,38	13 186,80
	MSI20 (en points)	sept. 21	924,78	1 081,33	16,93%
Activités sectorielles					
Énergie	Energie totale appelée (GWh)	juil 20/	21 803	23 152	6,19%
	Consommation d'électricité (GWh)	juil 21	16 903	17 942	6,15%
Industrie	Exportation de l'Automobile (en MDH)	août 20/	41 634	52 250	25,50%
		août 21			
Mines	Chiffre d'affaires à l'exportation de l'OCPE (MDH)	juil. 20/	28 802	37 539	30,33%
		juil. 21			
Ports	Débarquements de la pêche côtière (mille tonnes)	août 20/	743	708	-4,71%
		août 21			
BTP	Vente de ciment (en milliers de tonnes)	août 20/	7 412	8 841	19,28%
		août 21			
Marché d'Automobile	Ventes automobiles au Maroc (en unités)	août 20/	70 344	118 382	68,29%
		août 21			

Revenus semestriels des sociétés cotées

Le chiffre d'affaires global des sociétés cotées à la Bourse de Casablanca, au titre du premier semestre 2021, affiche une hausse de 7,4 %. Il atteint 125,6 MMDH, contre 117 MMDH l'année précédente pour la même période, soit 8,7 MMDH supplémentaires. Ce niveau de revenus est également en hausse par rapport au 1^{er} semestre 2019, enregistrant ainsi une progression de 2,4 %. Le résultat net affiche pour sa part une augmentation de 110,3 % comparativement à 2020 pour atteindre 14,6 MMDH, même s'il a connu au premier semestre une légère baisse de 5,1 % par rapport à la même période de 2019.

Crédit bancaire

Au terme du premier semestre 2021, le Produit Net Bancaire des banques cotées enregistre une hausse de 1,7 % pour s'établir à 34,1 milliards de dirhams. Pour sa part, le résultat d'exploitation du secteur a progressé de 114,9 % pour atteindre 11,5 milliards de dirhams. De son côté, le RNPG a progressé de 122,3 % à 6,1 milliards de dirhams après avoir été lourdement impacté au premier semestre 2020 par les dons distribués au fonds spécial Covid-19 d'une part, et une augmentation du coût du risque de près de 141 % à 8,8 milliards de dirhams d'autre part. Ainsi, à fin juin 2021, le coût de risque a chuté de 33,3 % à 5,9 milliards de dirhams.

BTP

Les ventes de ciment ont connu une hausse significative au cours du mois d'août 2021, soit une progression mensuelle de 31,06 %. Cette évolution a concerné l'ensemble des segments, notamment, la distribution (+21,86 %), le béton prêt à l'emploi (+85,42 %), le béton PREFA (+34,02 %), le bâtiment (+46,92 %) et l'infrastructure (+41,42 %). Compte tenu de cette évolution, les ventes de ciment se sont améliorées de 19,28 % à fin août 2021. Quant au financement des opérations immobilières, les crédits immobiliers ont enregistré une progression de 3,6 % à fin août 2021 pour s'établir à 288,2 milliards de dirhams.

Bourse de Casablanca

Au terme du mois de septembre 2021, le MASI s'est établi à 13 186,8 points, affichant une performance annuelle de +16,8 %.

Au niveau sectoriel, les plus fortes performances mensuelles ont respectivement été enregistrées par les secteurs Sylviculture et papier (+50,3 %), Bâtiment et matériaux de construction (+9,8 %) et Services de transport (+7,6 %). Les performances négatives du mois ont concerné, notamment, Services aux collectivités (-18,7 %), Immobilier (-6,4 %) et Sociétés de portefeuille (-5,0 %).

Quant à la capitalisation boursière, elle s'est établie à 677,2 milliards de dirhams, en hausse de 15,8 % par rapport à fin 2020.

La Banque mondiale met fin à son rapport Doing Business après des irrégularités

La Banque mondiale a annoncé le 16 septembre dernier qu'elle cessait la publication de son célèbre rapport annuel Doing Business. Ce dernier visait à juger de la qualité de l'environnement des affaires de 190 économies de la planète et s'accompagnait d'un classement. L'institution l'avait déjà suspendu en août 2020 en attendant le résultat d'enquêtes lancées après des soupçons d'irrégularités. Le rapport d'une enquête indépendante, menée par le cabinet d'avocats WilmerHale à la demande de Banque mondiale, vient d'être rendu public. Selon celui-ci, des responsables de la Banque mondiale ont bien altéré les résultats des rapports de 2018 et de 2020. Des manipulations, effectuées dans un climat de travail délétère, auraient été réalisées au profit de la Chine et de l'Arabie saoudite. D'autres actions ont, au contraire, dégradé la notation de l'Azerbaïdjan. L'enquête met notamment directement en cause la Directrice Générale de la Banque de 2017 à 2019, Kristina Georgieva. Devenue depuis Directrice Générale du Fonds Monétaire



International, elle a rejeté les accusations de manipulation. Pour rappel, le Maroc avait gagné en quelques années plusieurs dizaines de places dans ce classement, parvenant ainsi à la 53^e position dans l'édition 2020. *

Fin des travaux du gazoduc controversé Nord Stream 2

Le géant russe des hydrocarbures Gazprom a annoncé, début septembre, l'achèvement des travaux du gazoduc Nord Stream 2. L'infrastructure, qui relie la Russie à l'Allemagne en passant par la mer Baltique, suit le même tracé que celui du gazoduc Nord Stream 1, inauguré en 2012. Comme ce dernier, l'ouvrage dispose d'une capacité de 55 milliards de mètres cubes par an. Ce mégachantier a duré quatre ans et a nécessité un investissement d'une dizaine de milliards d'euros. Il a toutefois suscité d'intenses controverses, car il permet en effet à la Russie de doubler ses livraisons directes de gaz à l'Union européenne via la mer Baltique en évitant l'Ukraine. Cette dernière risque ainsi de perdre un atout stratégique et financier considérable dans un contexte de vives tensions avec Moscou. La Russie, qui a annexé la Crimée en 2014, soutient en effet des séparatistes dans l'est du pays.



Cette situation a poussé les États-Unis à imposer des sanctions à des entreprises collaborant à la construction de l'infrastructure, ce qui a provoqué de nombreux retards. Si le chantier est aujourd'hui achevé, en revanche, aucune date de mise en service du nouveau gazoduc n'a été annoncée.

Selon l'organisme public européen Eurostat, la Russie fournissait 34% du gaz de l'Union européenne en 2019, suivie par la Norvège (13%),

le Qatar (8%) et l'Algérie (7%). Cette dernière approvisionne le continent européen principalement via le gazoduc Medgaz qui la relie directement à l'Espagne et le gazoduc Maghreb-Europe qui traverse le Maroc puis atteint l'Espagne. Néanmoins, après avoir décidé de rompre ses relations diplomatiques avec Rabat, les autorités algériennes ont indiqué en août dernier le non-renouvellement du contrat d'exploitation de ce gazoduc conclu avec le Maroc et arrivant à échéance fin octobre prochain. *

ZOOM

- 22 Plongé dans une crise mondiale inédite, le secteur aéronautique mondial redémarre timidement
- 24 Interview de Habiba Laklalech, Directrice Générale de l'Office National des Aéroports (ONDA)
- 26 L'aéronautique marocaine « best cost » au défi des transformations du secteur
- 30 Interview de Karim Cheikh, Président du GIMAS (Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales)
- 32 Interview de Jean-Hugues Cousin, Directeur Général de Safran Aircraft Engine Services Morocco
- 34 Sous pression, les avionneurs se lancent dans la course à l'« avion vert »

Secteur aéronautique au Maroc

Le double défi de la relance et de la transformation



L'aéronautique a été l'un des secteurs économiques les plus touchés par la pandémie de Covid-19 à travers le monde. Relativement plus résiliente que dans les autres pays, la jeune industrie aéronautique marocaine a réussi à passer ce cap difficile en limitant les dommages. Mais les défis à relever sont de taille, au Maroc comme à l'international. La crise sanitaire a en effet frappé l'ensemble de cette industrie globalisée au moment où elle avait entamé une importante restructuration devant, à terme, lui permettre de mieux répondre aux enjeux environnementaux de la planète.

Dossier réalisé par Rémy Pigaglio et coordonné par Nadia Kabbaj

Plongé dans une crise mondiale inédite, le secteur aéronautique mondial redémarre timidement

L'épidémie de Covid-19 a provoqué la plus grave crise de l'histoire de l'aéronautique et du transport aérien, en clouant au sol l'immense majorité des avions de la planète. La filière a dû sa survie à d'imposants plans d'aide gouvernementaux. Alors qu'une timide reprise s'annonce, le secteur va être confronté à de nouveaux enjeux, comme les nouveaux usages ou l'avion vert.



la demande, calculée en kilomètres-passagers payants, avait chuté de 65,9 % par rapport à 2019, « ce qui constitue de loin le pire déclin de l'histoire de l'aviation ».

Ce plongeon a concerné tous les continents sans exception. Le trafic a baissé de 80,3 % en Asie-Pacifique, de 73,7 % en Europe, ou encore de 69,8 % en Afrique. La demande pour les vols intérieurs a été moins touchée, mais a tout de même diminué de 48,8 %, tandis que la demande pour les vols internationaux a régressé de 75,6 %.

« Les précédentes crises, comme celles du 11 septembre 2001 ou de l'épidémie de SRAS en 2003, ont été régionales. Cette fois, la crise est mondiale. Aussi, le secteur avait auparavant montré une résilience rapide, avec une chute brutale suivie d'une remontée rapide, en quelques semaines ou quelques mois. Cette fois, la reprise est lente », analyse Stéphane Alberne, Président du cabinet de conseil Archery Strategy Consulting.

Pertes pour Airbus et Boeing en 2020

Les compagnies aériennes, qui ont cloué au sol leurs avions, ont été nombreuses à demander le report des livraisons d'aéronefs ou l'annulation de leurs commandes. Le secteur aéronautique, à la santé insolente jusqu'au début de la crise, a en conséquence subi un coup d'arrêt majeur. Le groupe européen Airbus a enregistré en 2020 une perte nette de 1,1 milliard d'euros, relativement limitée au regard de l'ampleur de la crise. L'autre géant du secteur, Boeing, a connu de son côté une perte de 11,9 milliards de dollars.

« 2020, la pire année de l'histoire pour la demande de voyages aériens ». Pour l'Association du Transport Aérien International (IATA), cela ne fait aucun doute : la crise du transport aérien provoquée par l'épidémie de Covid-19 est inédite. En quelques jours à peine, à partir de mars 2020, le trafic aérien s'est effondré. Dans un communiqué publié en février dernier, la IATA révélait qu'en 2020,

En plus de la crise, le groupe américain a été plombé par les déboires du 737 MAX et le retard des premières livraisons du 777X, prévues pour 2023.

Face à cette situation inédite, les plans d'aide gouvernementaux ont joué un rôle central pour traverser les turbulences. La France a annoncé au milieu de l'année 2020 un soutien de 15 milliards d'euros au transport aérien et à la filière aéronautique. Selon le Gouvernement, cette dernière regroupe dans l'Hexagone 1300 entreprises représentant un chiffre d'affaires de 58 milliards d'euros en 2018 et 300 000 emplois directs et indirects.

En contrepartie, Paris demande notamment aux entreprises de la filière d'améliorer leurs relations avec leurs sous-traitants et d'accélérer le développement d'avions plus propres. Car, en parallèle de la crise, les avionneurs sont sous pression pour concevoir un « avion vert » (voir page 34), à côté d'autres enjeux industriels majeurs, comme de potentielles relocalisations (voir page 26).

Aux États-Unis, plusieurs plans d'aide fédéraux ont assuré 54 milliards de dollars aux compagnies aériennes. Tout récemment, en septembre, l'administration Biden a consacré 482 millions de dollars aux entreprises aéronautiques du pays pour éviter les pertes d'emploi et les baisses de salaires.

Tensions sur les RH

« Les plans d'aide gouvernementaux ont joué un rôle clé durant cette crise. Les principaux clients des constructeurs, que sont les compagnies aériennes, ont pratiquement tous été dans une situation difficile. Pour revenir à un BFR [besoin en fonds de roulement, NDLR] normal, il était nécessaire d'aider les entreprises du secteur aéronautique sur le plan financier en attendant que la tempête passe », explique Adnane Loukili, Associé de Mazars Maroc en charge du secteur de l'industrie et des services.

Alors que le trafic aérien reprend progressivement, le secteur aéronautique devrait retrouver des couleurs. De janvier à août 2021, Airbus a engrangé 269 commandes brutes et 137 commandes nettes (qui prennent en compte les annulations). L'avionneur, qui domine le marché depuis quelques années, avait reçu 268 commandes nettes en 2020 et 768 en 2019. Il vise par ailleurs 600 livraisons en 2021. De son côté, l'américain Boeing a enregistré 280 commandes nettes sur les huit premiers mois de l'année.

« Nous sommes dans un frémissement de reprise, qui ne se traduit pas encore dans les commandes », analyse un cadre du secteur

Les compagnies vont prendre soin de renouveler leurs flottes pour des avions plus économiques et plus écologiques. Aussi, elles vont privilégier des avions plus petits et plus faciles à remplir.

basé en France, qui s'inquiète des conditions du redémarrage pour les équipementiers. « La supply chain s'est arrêtée d'un coup. Le chômage partiel a permis de garder des compétences sur les métiers techniques. Mais, au niveau de l'encadrement, il y aura des lacunes, car beaucoup ont quitté le secteur. Il sera nécessaire de ramener les talents dans les usines », estime-t-il. Selon l'Insee, organisme public français de statistiques, le grand Sud-Ouest de la France, où est concentrée l'industrie aéronautique du pays, a perdu 8 800 emplois depuis le début de la crise, soit 5,5 % des effectifs.

« Des avions plus petits et plus écologiques »

Pour Stéphane Alberne, l'après-reprise sera délicate pour les compagnies aériennes et les entreprises aéronautiques, car une partie des usages a changé. « Ceux qui voyagent pour des raisons familiales ou touristiques vont rapidement se remettre à prendre l'avion. Mais c'est plus incertain pour ceux qui voyagent en classe business, qui est le cœur du modèle économique des compagnies aériennes. Avec le télétravail, vous vous déplacez pour signer le contrat mais, une fois que les relations sont installées, vous pouvez vous contenter d'échanger à distance. Ceux qui voyagent en classe first ou business représentent 15 % des passagers, mais c'est la partie la plus lucrative. Nous nous attendons à ce que le nombre de voyageurs de ce segment soit durablement impacté, possiblement jusqu'à -50 %. Cela inquiète beaucoup les compagnies », indique l'expert, qui précise que ce sont des analyses préliminaires.

Deux tendances pourraient répondre à ces nouveaux usages, selon Stéphane Alberne. Les compagnies vont renouveler leurs flottes pour des avions plus économiques et plus écologiques. Aussi, elles vont privilégier des avions plus petits et plus faciles à remplir. « Avec l'A321neo XLR, Airbus a d'ailleurs fait un coup de maître avec un avion à l'architecture des années 1980, donc déjà amorti, qui consomme moins, pollue moins, est plus flexible car plus petit et donc plus facile à remplir, estime Stéphane Alberne. Il pourrait répondre à des besoins sur les vols transatlantiques », qui étaient jusque-là réservés à des avions plus gros. L'expert anticipe aussi un fort retrait du modèle qui mise tout sur des hubs aéroportuaires de plus en plus grands pour privilégier les liaisons point à point. En conséquence, les commandes pourraient se concentrer sur de petits avions, comme l'A320 ou le Boeing 737, qui sont déjà les best sellers des avionneurs. *

► Rémy Pigaglio

« L'ONDA a revu ses priorités afin d'assurer la résilience face à la crise »

Interview de Habiba Laklalech,
Directrice Générale de l'Office National
des Aéroports (ONDA)



Conjoncture : Le Maroc a rouvert cet été ses frontières sous conditions et a notamment accueilli de nombreux Marocains résidant à l'étranger, sur instructions de Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Comment avez-vous géré cette période de reprise ?

Habiba Laklalech : Je tiens tout d'abord à préciser que nous n'avons, à aucun moment, fermé nos aéroports, même pendant la période de confinement décrétée au mois de mars 2020. Les aéroports du Maroc ont mis en place un plan de continuité des activités qui a permis d'accueillir dans les meilleures conditions les vols spéciaux de rapatriement et les vols cargo. Ces derniers ont joué un rôle important dans l'acheminement des biens et des équipements utilisés par notre pays pour faire face à cette crise sanitaire inédite.

Cette année, grâce aux Hautes Instructions Royales de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu l'assiste, données à la compagnie nationale pour adopter des prix raisonnables, un nombre important de passagers ont pu de nouveau visiter leur pays. Afin d'accompagner la reprise des vols internationaux décidée par le Gouvernement à partir du 15 juin 2021, les aéroports internationaux ont appliqué un ensemble de mesures pour offrir des conditions d'accueil optimales. Nous avons notamment mis en place sur les différentes zones aéroportuaires un dispositif sanitaire qui a reçu le label sanitaire AHA (Airport Health Accreditation), attribué à 16 aéroports marocains par le Conseil International des Aéroports (ACI).

Pouvez-vous nous transmettre des statistiques sur le trafic aérien de cet été ?

Depuis la reprise des vols internationaux et jusqu'à la fin du mois d'août, les aéroports du Maroc ont accueilli un important trafic international de passagers : plus de 3,56 millions de voyageurs et 31 202 vols. Ce qui représente, par rapport à la même période de l'année 2019, un taux moyen de récupération de 65 %. Ce taux est de 77 % en ce qui concerne les mouvements d'avions.

Certains aéroports ont même dépassé leur trafic enregistré durant la même période de l'année 2019. Il s'agit des aéroports de Tanger (114 %), Nador (127 %), Oujda (105 %) et Tétouan (133 %).

En ce qui concerne le trafic domestique, qui représente 11 % du trafic

global, nos aéroports ont accueilli 460 856 passagers avec un taux de récupération de 64 % par rapport à la même période de 2019.

En 2020, le trafic a diminué de 71,5 % par rapport à 2019. Comment l'ONDA a-t-il fait face à ce choc, notamment d'un point de vue financier ?

Cette régression du trafic aérien a entraîné une forte dégradation des indicateurs financiers de l'ONDA. Le chiffre d'affaires de 2020 a enregistré une baisse de 62,7 % en s'établissant à 1,581 milliard de dirhams. Pour contenir au maximum cet impact négatif de la pandémie, un plan de résilience a été adopté. Ce dernier concerne la gestion de l'ONDA, mais aussi les compagnies aériennes et les sociétés exerçant des activités commerciales et de services.

Ainsi, sur le plan interne, nous avons initié un processus de rationalisation des charges, notamment les charges variables liées à l'activité. S'agissant du budget d'investissement, nous avons reporté les projets non urgents et retenu les principaux projets déjà en cours, par exemple la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport Rabat-Salé ou encore la réalisation d'une zone centrale à l'aéroport de Casablanca Mohammed V.

Des mesures ont été prises pour accompagner les compagnies aériennes dans cette période de crise, en particulier le report des échéances de paiement. D'autres ont été adoptées en faveur des sociétés exerçant des activités commerciales et de services directement liées au trafic passagers.

L'ONDA a lancé un appel d'offres en début d'année pour aménager un centre de stockage et de déconstruction d'avions à Oujda, qui s'est révélé infructueux. Quelle sera la suite ?

Nous avons été sollicités, après le début de la crise, par des investisseurs nationaux et étrangers souhaitant développer des activités de ce type. L'ONDA a choisi l'aéroport Oujda-Angads. Il présente en effet de nombreux avantages, comme un terrain dédié de plus de 54 hectares, des conditions climatiques favorables, une bonne connectivité aérienne, ferroviaire et terrestre, la proximité du port de Nador, de la zone industrielle Technopole d'Oujda... Nous prévoyons de relancer cet appel d'offres une fois que nous aurons rencontré les entreprises qui

ont manifesté un réel intérêt pour le projet et amenderons le cahier des charges si nécessaire.

Vous avez été nommée Directrice Générale de l'ONDA au mois de février. Quels sont les projets structurants que vous souhaitez mener?

La crise sanitaire et financière induite par le Covid-19 a poussé l'ONDA à revoir ses priorités afin d'assurer la résilience face à la crise, de s'adapter au changement de l'environnement et du comportement du voyageur et de renouer avec une croissance durable.

L'ONDA a en outre adopté, le 28 juillet dernier, un nouveau plan stratégique pour la période 2021-2025. Cette feuille de route vise notamment le renforcement de la coopération entre les différents partenaires aéroportuaires, la mise en place de nouveaux services digitaux, le développement des infrastructures ayant atteint une saturation, l'excellence opérationnelle et environnementale...

Les projets d'infrastructure majeurs portent sur la poursuite de la construction du nouveau terminal de l'aéroport Rabat-Salé, le développement de l'aéroport de Tétouan, l'extension du terminal de l'aéroport de Dakhla, le réaménagement et l'extension du terminal de l'aéroport Agadir-Al Massira, le réaménagement du terminal 1 de l'aéroport Marrakech-Ménara et la construction d'un nouveau terminal à l'aéroport de Tanger.



« La crise sanitaire et financière induite par le Covid-19 a poussé l'ONDA à revoir ses priorités afin d'assurer la résilience face à la crise, de s'adapter au changement de l'environnement et du comportement du voyageur et de renouer avec une croissance durable. »

La loi-cadre de réforme des entreprises et établissements publics a été adoptée cet été. Que changera cette réforme pour l'ONDA?

En préparation de l'implémentation de cette loi, élaborée conformément aux Hautes Orientations Royales contenues dans le Discours du Trône et celui de l'ouverture de l'année législative 2020, l'ONDA travaille actuellement sur la transformation de l'institution en société anonyme. Cela permettra à l'ONDA de se doter de nouvelles sources de financement et lui donnera l'avantage d'une réelle flexibilité de gestion. Elle offrira également la possibilité d'assurer, dans un deuxième temps, le développement des grands aéroports rentables, qui pourrait s'effectuer à travers une politique de partenariats publics ou privés. *

► Propos recueillis par Rémy Pigaglio

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

ROYAUME DU MAROC
Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique

المملكة المغربية
وزارة الصناعة والتجارة والاقتصاد الأخضر والرقمي

DÉVELOPPEZ VOTRE BUSINESS DANS UN ESPACE DE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE À PARTIR DE 5 DHS/M²/MOIS

ECOPARC
Parc Industriel de Berrechid

Tél. +212 (0) 5 21 88 31 86 - E-mail : ecoparc@cfcm.org

- Offre locative adaptée à votre besoin (terrains et bâtiments industriels)
- Parc sécurisé disposant de services de proximité (restauration et commerce)
- Disponibilité immédiate
- Projet certifié **HQE**

L'aéronautique marocaine « best cost » au défi des transformations du secteur

En une vingtaine d'années, la filière aéronautique marocaine, partie d'une page quasiment blanche, a réussi à se positionner sur la carte mondiale du secteur. Avec 1,5 milliard d'euros d'exportations en 2019, ses entreprises ont bénéficié d'un fort soutien de l'État, d'un institut de formation, d'une zone franche dédiée... Au cœur de la crise, le secteur veut préparer les prochains défis écologiques et numériques.



« **A** la fin des années 1990, le secteur aéronautique était constitué de trois ou quatre entreprises, dont l'activité de maintenance de la RAM », se souvient Hamid Benbrahim El Andaloussi, l'un des fondateurs du Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales (GIMAS). Dès 1999, la RAM crée avec l'entreprise française Snecma (devenue Safran) ce qui allait devenir Safran Aircraft Engine Services Morocco, une société de maintenance des moteurs. En 2001, c'est avec Boeing que la RAM

fonde l'entreprise de maintenance d'avions Matis Aerospace, « C'était le début de l'aventure du secteur aéronautique marocain », décrit Hamid Benbrahim El Andaloussi.

Dans les années 2000, d'autres acteurs majeurs de la filière décident de s'installer au Maroc. Parmi eux, il y a les Français Ratier-Figeac, Figeac-Aéro, Le Piston Français, ou encore l'américain Hexcel. « Ces poids lourds ont progressivement entraîné autour d'eux des sous-traitants, ce qui leur a permis de gagner en compétitivité », relate Hamid Benbrahim El Andaloussi.

IMA et Midparc, des mesures structurantes

En parallèle, la filière se structure avec la création au milieu des années 2000 du GIMAS, qui réunit les entreprises aéronautiques du Royaume. « Un véritable partenariat industriel a été fondé entre le GIMAS et l'État, explique Hamid Benbrahim El Andaloussi. Il s'est traduit par la mise en place de deux mesures structurantes : la création de l'IMA et celle de Midparc », une zone franche dédiée à l'aéronautique située à Nouaceur, tout près de l'aéroport Mohammed V de Casablanca.

L'Institut des Métiers de l'Aéronautique (IMA), présidé par Hamid Benbrahim El Andaloussi, est une structure originale dédiée à la formation des techniciens et ingénieurs du secteur. Installé à Nouaceur, il est piloté par le GIMAS et ses formations sont organisées sur demande des industriels. « C'est un outil de formation par et pour les industriels », résume un cadre du secteur.

Au sein de Midparc, où sont installés la majorité des acteurs de la filière, les entreprises bénéficient des avantages d'une zone franche. La réforme appliquée sous la pression de l'Union européenne en 2020 a transformé les zones franches en « zones d'accélération industrielle » (ZAI), permettant au Maroc, en complément d'autres mesures, de sortir de la liste grise des paradis fiscaux de l'UE. Mais les sociétés installées dans ces zones continuent de bénéficier d'avantages conséquents : notamment l'exonération de l'impôt sur les sociétés pendant cinq ans suivi d'un taux d'imposition de 15 %.

Six écosystèmes aéronautiques

Par ailleurs, l'État marocain, à travers l'action du Ministère de l'Industrie du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique, a promu le développement de la filière. Celui-ci faisait partie des objectifs du Plan Émergence lancé en 2005, puis du Plan d'Accélération Industrielle qui couvrait la période 2014-2020. Le Ministère a ainsi parrainé la création de six écosystèmes : assemblage, câblage, ingénierie, moteurs, composite et MRO (maintenance et réparation). Dans ce cadre, les entreprises souhaitant s'installer au Maroc obtiennent des facilités foncières et un soutien financier de l'État.

Balbutiante il y a une vingtaine d'années, l'aéronautique s'est hissée parmi les premiers secteurs exportateurs aux côtés de l'automobile, de l'agriculture ou encore des phosphates. En 2019, la filière a exporté 1,5 milliard d'euros de marchandises. 142 entreprises sont aujourd'hui membres du GIMAS. « Le secteur connaissait avant la crise une croissance annuelle de 16 % de son chiffre d'affaires », décrit un responsable



En 2019, la filière aéronautique a exporté 1,5 milliard d'euros de marchandises. 142 entreprises sont aujourd'hui membres du GIMAS.

du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique. Le taux d'intégration (c'est-à-dire la proportion de composants achetés au Maroc par les entreprises installées dans le Royaume) a atteint 38 %.

Si la grande majorité des entreprises installées au Maroc travaillent principalement avec Airbus, en 2016, un pas vers la diversification a été franchi avec le lancement d'un écosystème Boeing dans le Royaume. Cinq ans plus tard, celui-ci peine toutefois à se concrétiser.

Au début des années 2010, le constructeur aéronautique canadien Bombardier décide aussi d'ouvrir une usine à Nouaceur avant de faire machine arrière en 2019 en se retirant du pays dans le cadre d'une restructuration de ses implantations. Le site a été racheté par Spirit Aerosystems, un spécialiste américain majeur des matériaux composites.

Une baisse d'activité de 29 % pendant la crise

« Dès le départ, le choix a été fait de ne pas être un pays low cost, car cela n'est qu'une question de temps avant qu'un autre pays ne devienne encore plus low cost que vous. Les acteurs institutionnels ont, avant tout, instauré une certaine flexibilité au profit des équipementiers. C'est une offre best cost », indique Adnane Loukili, Associé de Mazars Maroc en charge du secteur de l'industrie et des services. >>>>

»»» Selon l'expert, l'IMA joue notamment un rôle déterminant : « Les RH sont un élément clé dans le secteur aéronautique. L'État finance l'IMA et, quand les opérateurs expriment un besoin, celui-ci met en place les formations nécessaires ». En 2019, la décision a d'ailleurs été prise de transférer la gestion de l'autre centre de formation dédié à l'aéronautique, l'Ismala, de l'OFPPT au GIMAS.

La crise a, comme partout ailleurs sur la planète, mis un coup d'arrêt à cette success-story. La production est au ralenti depuis mars 2020. Selon le GIMAS, 10 % des salariés du secteur ont perdu leur emploi et l'activité a baissé de 29 %. Même si cette baisse serait moins forte que dans les autres pays : « [Le secteur aéronautique marocain] s'en sort mieux, car nous avons une base industrielle solide qui est fortement intégrée dans les grands programmes des principaux avionneurs et motoristes », juge Karim Cheikh, Président du GIMAS, qui ajoute que « la nature des groupes implantés au Maroc a permis d'amortir les effets de la crise sur les sites basés dans le Royaume, car il s'agit principalement de grands groupes et de PME solides ». Afin de conserver les compétences au sein de la filière, l'IMA a mis en place des formations transitoires pour les salariés du secteur ayant perdu leur emploi, afin de renforcer leurs compétences en prévision de la reprise.

« Avion vert » et industrie 4.0

Le secteur aéronautique marocain assure vouloir se tourner désormais vers l'avenir, alors que la filière va au-devant de transformations industrielles majeures dans les prochaines années. Au moment de son assemblée générale en décembre dernier, le GIMAS a annoncé le lancement du programme « Le Maroc aéronautique 4.0 » qui promeut le passage à l'industrie 4.0, selon un communiqué relayé par l'agence MAP. Celle-ci est définie par une très forte numérisation et l'automatisation des process industriels. Le 19 mai, les industriels signaient aussi une « lettre d'engagement moral des membres du GIMAS pour la décarbonation ».

« La reprise ne se fera pas dans les conditions qui existaient auparavant. Les inefficacités d'avant la reprise étaient pondérables, elles ne le seront plus. Les clients ne le toléreront plus. Il faut donc continuer à réduire les cycles. Cela passe par la modernisation. Le Maroc a l'avantage d'être un écosystème jeune, cela peut permettre de réaliser des bonds de compétitivité. La réussite dépendra avant tout des compétences, de l'humain. Il faudra créer les conditions pour que les RH suivent », explique le cadre du secteur.

Lors de son assemblée générale de décembre 2020, le GIMAS a annoncé le lancement du programme « Le Maroc aéronautique 4.0 » qui, comme son nom l'indique, promeut le passage à l'industrie 4.0

L'industrie 4.0, si elle est mise en œuvre au Maroc, pourrait permettre de progresser sur la question des enjeux environnementaux. « En digitalisant l'activité, il est possible de diminuer les frais de transport, de mieux maîtriser la consommation électrique, d'améliorer l'efficacité et donc de réduire les coûts. », explique ce cadre.

Une carte à jouer dans les relocalisations

Ainsi, à condition de moderniser et de rediriger son industrie aéronautique, le Maroc pourrait tirer profit des évolutions du secteur. A-t-il, aussi, une carte à jouer dans la fabrication d'un « avion vert » ? « Il y a 20 ans, nous nous sommes positionnés dans le secteur par la force de travail. Désormais, nous avons le potentiel, avec nos universités, nos ingénieurs, nos partenariats avec des établissements européens et américains, d'être au cœur du réacteur de la transformation de la filière », assure Hamid Benbrahim El Andaloussi. En Europe, les financements publics et privés, qui ont été déployés pour aboutir à des ruptures technologiques, ont fait la une des journaux ces derniers mois. « Le pays est inséré dans une chaîne de valeurs manufacturière, mais je ne crois pas que le Maroc créera demain l'avion vert. En revanche, il pourra tout à fait mettre en place une zone industrielle durable, une politique énergétique écologique. », anticipe le cadre du secteur.

Le Royaume pourrait aussi saisir des opportunités dans le cadre de potentielles relocalisations industrielles, prônées par des pays européens. « Cette dynamique n'a pas pu aboutir, à cause de la crise, poursuit cet expert. Pour relocaliser, il faut de la visibilité. Mais cela reste valable, car il s'agit d'une logique qui s'inscrit dans le long terme ». *

► Rémy Pigaglio

Chiffres clés de l'industrie aéronautique

- **20** ans d'existence
- **142** entreprises opérant dans le secteur aéronautique et spatial.
- **17 500** salariés hautement qualifiés
- **1,9** milliard de dollars de chiffres d'affaires à l'export
- **38 %** de taux d'intégration locale

Source : GIMAS

Organisée par :



JOURNÉE ÉCONOMIQUE MAROC-FRANCE ESSAOUIRA

Les 26 et 27 octobre 2021

Opportunités d'investissement



Industries culturelles
et créatives



Agroalimentaire,
pêche et produits
de terroir



Tourisme



Environnement
et énergies



Formation
Innovation

Programme

Le 26 octobre 2021 :

19 h 00 – 21 h 30 : Cocktail dinatoire B to B et projection du film documentaire « Dans tes yeux je vois mon pays »

Le 27 octobre 2021 :

08 h 30 : Accueil des participants

09 h 00 – 11 h 00 : Ouverture officielle en plénière

Allocutions d'ouverture

- M. André AZOULAY, Conseiller de sa Majesté le Roi Mohammed VI
- M. Adil EL MALIKI, Gouverneur de la province d'Essaouira
- M. Tarik OTTMANI, Président de la Commune d'Essaouira
- M. Jean-Pascal DARRIET, Président de la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc
- M. Daniel ROUACH, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie Israël-France

Présentation des opportunités sectorielles d'Essaouira

Débat

11 h 00 – 13 h 00 : Ateliers sectoriels

13 h 00 – 14 h 00 : Déjeuner Networking

14 h 00 – 15 h 00 : Rendez-vous B to B

15 h 00 – 17 h 30 : Visites de sites

17 h 30 – 18 h 00 : Clôture de l'événement

Les participants auront accès à un village start-up dédié à l'entrepreneuriat et à l'innovation

Inscriptions :

Siham MOUSSAOUI
+212 (0)5 22 43 96 38
smoussaoui@cfcim.org

Partenaires Institutionnels



Partenaires Bronze



« Nous sortirons plus forts de la crise »



Interview de Karim Cheikh, Président du GIMAS (Groupement des Industries Marocaines Aéronautiques et Spatiales)

Conjoncture : Plusieurs investissements ou inaugurations ont été annoncés ces dernières semaines dans le secteur (Hexcel, Pilatus, Le Piston Français...). Est-ce le signe d'une sortie de crise ?

Karim Cheikh : De par la nature de l'activité qu'ils amènent, ces investissements sont non seulement le signe que nous sortons de la crise, mais aussi que nous assistons à un tournant majeur pour notre industrie. Hexcel apportera le savoir-faire du leader mondial des matériaux composites. Le Piston Français produira quant à lui de nouvelles pièces de grande dimension pour la partie chaude des moteurs. ADI Maroc, dont l'usine est en cours de finalisation, est pour sa part spécialisée dans les pièces de moteurs. Enfin, Pilatus permettra la fabrication et l'assemblage des aérostructures d'un avion complet, le PC-12, par Sabca Maroc. La résilience de notre filière a été démontrée et cela sera encore le cas à l'avenir. En effet, aucun site n'a fermé et les projets que l'on vient d'évoquer ont été réalisés malgré le contexte très compliqué.

Quand retrouvera-t-on le niveau de production d'avant-crise, selon vous ? Par ailleurs, le Gouvernement estime que le secteur sortira plus fort de la crise. Qu'en pensez-vous et comment y parvenir ?

Malgré les prémices d'une reprise avant l'heure grâce, notamment, à l'accélération des cadences voulue par Airbus, l'Association du Transport Aérien International (IATA) prévoit un retour à la production d'avant-crise en 2024. Néanmoins, de premiers signes montrent que notre reprise, dans l'ère post-Covid, sera meilleure. Cette crise amène en effet des opportunités pour le Maroc. Il y a d'abord la décarbonation : il nous faudra ainsi produire au plus près des avionneurs et des équipementiers et encourager l'intégration locale. Cette dernière fait partie des enjeux clés pour nous. Aujourd'hui nous sommes à 38 % [de taux d'intégration, NDLR] et nous espérons aller jusqu'à la limite possible de ce que nous pouvons intégrer localement.

Par ailleurs, en ces temps de crise, les exigences des constructeurs aéronautiques et des équipementiers permettent aux entreprises

marocaines de se positionner sur de nouveaux marchés grâce à leur compétitivité best cost. Nous sortirons donc plus forts de la crise, nous réussissons ce pari et irons jusqu'au bout des chantiers stratégiques qui feront que le Maroc continuera à jouer un rôle dans l'échiquier mondial.

Le secteur aéronautique marocain s'en sort-il mieux que dans le reste du monde ? Si oui, comment l'expliquer ?

Il s'en sort mieux, car nous avons une base industrielle solide et qui est fortement intégrée dans les grands programmes des principaux avionneurs et motoristes. En 2020, la crise a provoqué une perte de 10 % des emplois du secteur, contre 33 % dans le monde. La baisse d'activité a été de 29 %, contre plus de 40 % ailleurs. Les opérateurs de notre base aéronautique ont continué à travailler même pendant le confinement.

Aussi, il faut dire que la nature des groupes implantés au Maroc a permis d'amortir les effets de la crise sur les sites basés dans le Royaume, car il s'agit principalement de grands groupes et PME solides.

Vous prônez la transformation du secteur en industrie 4.0. Comment y arriver ?

Nous la prônons, car elle est aujourd'hui exigée par les grands constructeurs et motoristes. Pour y arriver, il nous faut accompagner les entreprises avec de l'expertise et du financement incitatif en vue de mener à bien ce chantier, de manière harmonisée et approfondie. Pour cela, le plan d'actions est en préparation avec les équipes du Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique et Maroc PME.

La décarbonation, que vous avez évoquée, est un enjeu du secteur. Comment y parvenir ?

La décarbonation est aujourd'hui plus qu'une exigence, elle est vitale pour nous. Cet enjeu majeur doit être pris en main d'urgence pour que nous puissions rester, demain, dans la course. Encore une fois, nous sommes une industrie globale dans un monde global. Si nous ne respectons pas l'ensemble des exigences de cette filière, nous perdrons des points de position.

C'est pour cela, qu'en partenariat avec l'État, nous œuvrons au quotidien à ce chantier afin de maintenir et d'améliorer notre positionnement. Il nous faut toujours être à l'avant-garde du développement aéronautique. Nous y parviendrons, car il s'agit d'une volonté nationale.

Doter des entreprises de capacités à se fournir en énergie verte et les accompagner dans le processus de décarbonation, via des bilans carbone et des plans zéro carbone, est la clé pour réussir ce défi.

Qu'en est-il de l'écosystème Boeing, dont le lancement au Maroc a été annoncé en 2016 ?

L'écosystème Boeing va se relancer. Nous avons effectué cet été, avec le Ministre de l'Industrie du Commerce et de l'Économie Verte et numérique, Moulay Hafid Elalamy, une mission chez Boeing à Seattle pour discuter de l'avenir et, surtout, de la mise en œuvre des actions de l'écosystème dans le contexte de la reprise.

Il faut dire que la crise de l'avion Boeing 737 MAX suivie de celle du Covid-19 ont impacté Boeing ainsi qu'un grand nombre d'équipementiers. Cela a eu des conséquences, par effet domino, sur l'écosystème Boeing, mais cette crise est un simple décalage dans le temps de l'activité.

Le New Space* une place de plus en plus importante dans l'industrie spatiale. Est-ce ce domaine peut être une opportunité pour le Maroc ?

Le New Space, au même titre que les nouvelles mobilités, représente une opportunité que nous voulons saisir. Nous comptons, parmi nos membres, certaines entreprises qui



« Le New Space, au même titre que les nouvelles mobilités, représente une opportunité que nous voulons saisir. »

produisent déjà des pièces destinées au spatial (pièces de satellite avec les procédés de fabrication additive). Notre volonté est d'être davantage présents dans cette filière. Nous avons clairement notre carte à jouer dans ce domaine.

Ne faudrait-il pas aussi, pour davantage ancrer le secteur, attirer plus de capitaux marocains ?

Il s'agit d'un grand sujet pour nous, à l'instar des autres métiers mondiaux du Maroc. En effet, très peu de capitaux marocains sont présents dans notre secteur. Pourtant, nous appelons à chaque occasion nos concitoyens à rejoindre l'écosystème aéronautique. Nous pensons que le Fond Mohammed VI pour l'Investissement, qui vient d'être mis en place, devrait améliorer cette situation. *

* Industrie spatiale relevant du secteur privé

► Propos recueillis par Rémy Pigaglio

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

LA CFCIM, VOTRE BUSINESS PARTNER !

SERVIR LES INTERÊTS DE NOS ADHÉRENTS Créer et activer de nouveaux réseaux / Faciliter les démarches administratives / Développer la notoriété de nos adhérents	INFORMER SUR LA RÉALITÉ & LES OPPORTUNITÉS DU MARCHÉ Garantir une information objective sur la réalité du marché / Diffuser aux adhérents la bonne information, au bon moment / Appréhender un marché	ACCÉLÉRER VOTRE CROISSANCE Saisir des opportunités d'affaires / Repérer les secteurs porteurs de croissance / Prospecter au Maroc et à l'international / Recruter / Rencontrer les acteurs d'un marché / Bénéficier de formules de foncier avantageuses / Former	PARTAGER LES EXPERTISES, LES EXPÉRIENCES & LES SUCCÈS Favoriser les rencontres / Donner la parole aux experts / Faciliter le partage de l'information / Organiser des rendez-vous B to B / Mettre en relation et favoriser le networking / Organiser des salons professionnels et des forums d'affaires incontournables
---	--	---	--

Télécharger notre application My CFCIM

www.cfcim.org

CCI FRANCE INTERNATIONAL CCI International TEAM FRANCE

« Nous allons investir plusieurs dizaines de millions de dirhams pour anticiper la reprise d'activité »



Interview de Jean-Hugues Cousin, Directeur Général de Safran Aircraft Engine Services Morocco

Conjoncture : En quoi consiste l'activité de Safran Aircraft Engine Services Morocco (SAESM) ?

Jean-Hugues Cousin : Notre activité est dédiée à la maintenance et à la réparation de moteurs qui équipent les avions best-sellers que sont les Airbus A320 et les Boeing 737. Ces moteurs, des CFM56, sont d'ailleurs produits par Safran Aircraft Engines. C'est une société un peu particulière dans l'environnement marocain. D'abord, SAESM est une joint venture avec la RAM. Ensuite, au Maroc, il y a très peu d'entreprises spécialisées dans la maintenance. Nous sommes d'ailleurs les seuls à en faire sur les moteurs.

Quand SAESM s'est-elle implantée au Maroc, et pourquoi ?

L'entreprise a été créée en 1999 et a commencé à fonctionner en 2000. La raison originelle de cette implantation est principalement liée au business. Quand l'on réalise un investissement pour une usine de maintenance, le nerf de la guerre est d'avoir un volume d'activité suffisant. En s'alliant avec une compagnie aérienne, en l'occurrence la RAM, on est censés bénéficier d'un courant de revenus émanant du partenaire. En effet, la RAM est connue depuis longtemps pour être très compétente dans la maintenance des avions. Cela faisait donc sens de s'allier à cette entreprise.

Parmi les autres raisons qui ont motivé cette implantation, y a également la proximité avec la France. Il s'agit d'une proximité sur le plan géographique, mais aussi de la langue. D'autres raisons s'ajoutent à celles-ci : le soutien du Gouvernement dans la création des écosystèmes, l'utilisation d'une zone située à proximité de l'aéroport, la création d'infrastructures autour de celles-ci, d'un centre de formation... Nous avons au Maroc des conditions d'accueil que l'on ne trouve pas ailleurs au Maghreb.

Après SAESM, d'autres filiales de Safran se sont d'ailleurs implantées dans le Royaume... Environ 3 000 personnes sont aujourd'hui employées par Safran sur une dizaine de sites au Maroc. En dehors de

SAESM, ce sont des sociétés qui fabriquent du matériel neuf. En plus des conditions dont je parlais précédemment, elles tirent profit de la main-d'œuvre qualifiée et de l'atout économique important lié au coût de la vie au Maroc.

Comment avez-vous fait face à la crise ?

Nous avons, évidemment, été durement touchés. Quand les avions ne volent plus, les moteurs ne tournent plus. La baisse d'activité a été de l'ordre de 35 à 40 %. Il n'y a pas 1 000 manières d'y faire face et, cela est désolant, mais il a fallu se regrouper et passer par un plan qui adapte nos capacités à la charge. Avec une baisse d'activité brutale, nous ne pouvions pas conserver 100 % de nos effectifs.

En revanche, la bonne nouvelle, c'est la réouverture progressive des frontières. Nous constatons une reprise rapide de l'activité, très différenciée selon les zones. La Chine a été la première à reprendre, surtout avec ses vols intérieurs et aussi les États-Unis, qui sont très dépendants de leur réseau aérien.

Ici, notre activité est essentiellement tournée vers des clients d'Afrique et du Moyen-Orient, même si l'on traite des clients du monde entier. Avec cette reprise, les perspectives de réembauche sont bonnes.

De plus, cette année, nous allons investir plusieurs dizaines de millions de dirhams pour anticiper la reprise d'activité. C'est un plan d'investissement lourd, malgré la crise, car nous croyons en la reprise et en la croissance.

Avez-vous bénéficié de mesures d'aides de la part du Gouvernement ?

Non, pas spécifiquement, et nous n'en avons pas fait la demande. Nous sommes un groupe qui vit correctement malgré la crise. Safran n'a jamais été dans le besoin d'un point de vue financier, mais beaucoup de paramètres entrent en compte dans la santé de l'écosystème et les autorités, dans ce contexte, sont un vrai support. Ayant vécu sous d'autres cieux, je vois une réelle différence.

Vous évoquez un plan d'investissement lourd en prévision de la reprise. Quel est son objectif ?

Il y a trois grands enjeux. D'abord, il y a celui de l'augmentation de la capacité : nous croyons ainsi en la reprise et Casablanca est bien placée pour l'absorber. Ensuite, il y a la modernisation de l'outil industriel. Les clients veulent que leurs moteurs soient immobilisés le moins longtemps possible, afin de réduire leurs coûts. La réduction du temps de maintenance est la clé. Nous n'avons donc pas d'autre choix que de nous moderniser. Pour cela, il faut de nouveaux outils, de nouvelles manières de faire, si l'on veut être au niveau dans un monde concurrentiel. Enfin, notre site a 20 ans. Comme n'importe quel site qui vieillit, il est important de le rafraîchir. Ce plan d'investissement montre que Safran et la RAM croient en la société.

Le Gouvernement souhaite développer l'écosystème MRO (maintenance et réparation). Cela va-t-il encore renforcer le rôle de SAESM ?

La volonté du Gouvernement de faire émerger cet écosystème est réelle. Nous sommes d'abord concentrés sur notre développement, mais nous y participerons nécessairement directement ou indirectement. Si nous pouvons être identifiés comme une société de référence, dans le cadre de ce développement, cela serait positif.

La décarbonation est-elle un aspect important de la modernisation de votre outil industriel ?

Il s'agit d'une ligne très forte de notre action. Nous sommes un acteur inséré dans un environnement social, il est donc impossible de passer à côté de cet enjeu. Au niveau local, nous avons engagé des initiatives pour réduire l'énergie que nous consommons. Par exemple, nous disposons d'un banc de test dédié qui reproduit, pour le moteur, les conditions d'utilisation sur un avion. Comme il consomme énormément d'énergie, nous allons travailler à réduire ses émissions et son utilisation de carburant.

Nous avons aussi d'autres machines qui consomment beaucoup d'énergie. Leur modernisation permettra de limiter cette consommation. D'autres initiatives sont plus indirectes, comme la promotion du covoiturage.

Ce qui est intéressant, également, c'est que la maintenance a un rôle direct à jouer sur ces aspects. Plusieurs options se présentent à nous : soit réparer un composant, soit le remplacer. L'impact écologique n'est pas le même. La réutilisation et la réparation servent un objectif écologique, mais aussi économique alors que les clients veulent réduire leurs coûts de maintenance. ✱

► Propos recueillis par Rémy Pigaglio



Technicien de Safran Aircraft Engine Services Morocco

© Jawhar Kodadi / CAPA Pictures / Safran

Sous pression, les avionneurs se lancent dans la course à l'« avion vert »

L'avion à hydrogène et l'avion électrique pourraient permettre au transport aérien de réduire leurs émissions de CO₂, mais les technologies ne sont pas encore au point. Opinion publique, organisations écologistes et gouvernements attendent la filière au tournant en ce qui concerne les enjeux environnementaux.



Ces derniers mois, les avionneurs rivalisent d'annonces sur la fabrication prochaine d'un avion vert. En septembre 2020, le constructeur européen Airbus révélait trois concepts d'avions commerciaux à zéro-émission de CO₂ dans la perspective d'une mise en service en 2035. Tous utilisent l'hydrogène comme source principale d'énergie. L'américain Boeing a promis, de son côté, de faire voler sa flotte avec 100 % de carburant durable en 2030. « Beaucoup de nos améliorations dépendent de petites choses mises ensemble »,

déclarait fin septembre le Vice-Président pour le développement des produits de Boeing, Mike Sinnott, relayé par l'agence Reuters.

3 % des émissions de CO₂

L'aviation est responsable de 3 % des émissions de CO₂ dues à l'être humain et de 12 % de celles liées au transport, selon les industriels, relayés également par Reuters. L'Association du Transport Aérien International (IATA), qui représente les transporteurs aériens, s'est engagée à réduire de 50 % ces émissions en 2050 par rapport à 2005.

Petits et grands acteurs du secteur multiplient aussi les démonstrateurs et concepts d'avions électriques. Le constructeur aéronautique brésilien Embraer a même annoncé fin septembre avoir conclu un protocole d'accord pour la vente de 100 avions électriques à Bristow Group. L'entreprise a fait voler cette année le démonstrateur d'un petit avion monomoteur.

« Il y a beaucoup de fantasmes et c'est normal. Il existe aujourd'hui deux pistes principales d'innovation disruptive : les avions à hydrogène et les avions électriques. Pour ces derniers, seules des briques de technologies sont déjà matures, mais pas la technologie dans son ensemble. Il faudra notamment faire un arbitrage entre la distance à parcourir et le poids des batteries. Ce sera certainement réservé au court-courrier. Pour l'hydrogène, qui se stocke sous forme liquide, il faut énormément de place. C'est une technologie compliquée et ce n'est pas pour demain », décrypte Stéphane Albernhe, Président du cabinet de conseil Archery Strategy Consulting.

Accusations de « greenwashing »

Le secteur est sous pression des États. Le Gouvernement français a conditionné son plan de soutien à la filière aéronautique mi-2020 à l'accélération du développement des « avions verts ». Début septembre, l'Administration Biden a mis en place un plan dont le but est de réduire de 20 % les émissions de CO² de l'aviation en 2030, en se basant notamment sur le développement et la production de carburant durable, le SAF (sustainable aviation fuel).

Malgré les annonces des constructeurs, l'avion vert n'est pas tout à fait prêt à prendre son envol.

La pression vient aussi de l'opinion publique et des organisations écologistes. En mars 2021, Greenpeace menait une action spectaculaire sur le tarmac de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle pour dénoncer le « greenwashing » du Gouvernement français et repeignait littéralement un avion en vert. Pour l'ONG, « l'avion vert ne sauvera pas le climat ».

Greenpeace indique dans un communiqué que « nous ne sommes pas contre les innovations technologiques, contrairement à ce que certaines personnes cherchent à faire croire. Nous affirmons simplement qu'elles ne suffiront pas à régler la crise climatique ». Selon l'ONG, les biocarburants, utilisés pour le SAF, exerceront une « pression intolérable » sur les terres agricoles et les écosystèmes précieux, l'hydrogène est aujourd'hui fabriqué à partir de matières fossiles et l'avion électrique n'est pas au point.

Des solutions moins spectaculaires

La clé pour apporter des réponses aux enjeux écologiques pourrait être, à court et moyen terme, moins spectaculaire. « Il faudra travailler sur l'avion lui-même, sur les matériaux composites, l'aérodynamisme de la structure, l'optimisation de la consommation de carburant..., estime Stéphane Albernhe. Ensuite, il faudra développer de nouvelles générations de systèmes propulsifs. Il existe aussi des améliorations complémentaires, comme les biocarburants ou encore les logiciels pour optimiser le décollage, l'atterrissage, le régime de croisière. »*

► Rémy Pigaglio

CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

My CFCIM

Votre communauté d'affaires à portée de main

Disponibles sur votre mobile store

App Store | Google Play

Ciblez vos contacts | Participez aux live | Exposez vos produits et services

« 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

Les institutions financières françaises dépendantes à 42 % de la biodiversité, selon la Banque de France

Une étude de la Banque de France, publiée fin août dernier, montre que 42 % du montant des actions et obligations détenues par des institutions financières françaises sont émis par des entreprises qui sont fortement ou très fortement dépendantes d'au moins un service écosystémique. Ces derniers sont les services provenant des écosystèmes de la planète et dont l'être humain peut bénéficier. Il s'agit, par exemple, de la fourniture de nourriture, de la protection contre les catastrophes naturelles, ou encore d'un potentiel d'activités touristiques... En l'occurrence, les auteurs de l'étude déterminent que les institutions financières françaises dépendent avant tout des services écosystémiques liés à la fourniture d'eau et relevant de la catégorie « maintien et régulation » tels que le contrôle de l'érosion, la protection contre les inondations et les tempêtes ou la régulation du climat. Si la biodiversité s'effondre, la finance française serait ainsi fortement exposée. Les auteurs se sont en outre penchés sur l'impact de l'activité des institutions financières sur la

biodiversité. Ils évaluent celui-ci à une perte de 130 000 km² de nature, ce qui est l'équivalent de l'artificialisation totale de 24 % de la France métropolitaine. *



© Shutterstock

Le congrès de l'UICN veut que 10 % des fonds de relance soient consacrés à la nature

Le congrès de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) s'est réuni à Marseille début septembre dernier. Il a lancé à cette occasion un appel à réaliser « de toute urgence » des « réformes systémiques ». Pour rappel, l'UICN, qui organise son congrès tous les quatre ans, rassemble près de 1 500 membres, dont des États, des ONG, des représentants des peuples autochtones et des scientifiques. Dans son Manifeste de Marseille, adopté à la fin de l'événement, elle fait le lien entre le climat et la biodiversité et soutient l'objectif de l'Accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5 °C pour préserver les espèces de la planète.

L'organisation veut par ailleurs mettre la pression sur les pays participants à la COP26 sur le climat, qui se tiendra en novembre prochain à Glasgow. Elle appelle aussi à prendre en compte les enjeux de biodiversité dans les plans de relance, en consacrant 10 % de leurs montants à des projets en faveur de la nature. Les membres de l'UICN s'engagent sur une série d'objectifs alors qu'a été dévoilée une nouvelle liste rouge des espèces menacées, dont près de 30 % sont en danger. Ces objectifs



UICN
CONGRÈS
MONDIAL DE LA
NATURE
Marseille

reprennent ainsi celui proposé par une coalition de pays (menée selon l'AFP par la France et le Costa Rica) de classer 30 % de la Terre en aires protégées en 2030. L'UICN vise en outre à accélérer les opérations de restauration de la biodiversité ou encore à mettre en œuvre un plan d'action mondial pour la gouvernance des terres, territoires, eaux, mers côtières et ressources naturelles des peuples autochtones. *

Pour la première fois, ClimateLaunchpad sélectionne des startups marocaines

L'incubateur de startups ClimateLaunchpad a organisé sa première compétition au Maroc. Son objectif est de sélectionner des idées d'entreprises qui répondent aux enjeux écologiques dans plusieurs dizaines de pays de la planète. Au Maroc, la finale s'est déroulée le 10 septembre dernier. Parmi les 22 postulants, 9 ont atteint la finale. 3 startups ont emporté la compétition : Rais'Eau, qui propose des solutions contre le gaspillage de l'eau, ATAREC, spécialisée dans les énergies renouvelables, Entomonutris, une startup de biotech spécialisée dans l'élevage d'insectes pour l'alimentation animale. Ces deux dernières, qui ont ensuite été sélectionnées à l'issue de la finale Afrique, affronteront des startups du monde entier pour la finale internationale qui se tiendra fin octobre 2021. Les gagnants recevront une somme d'argent et les 16 équipes sélectionnées lors de cette finale internationale bénéficieront du programme d'accélération de startups de ClimateLaunchpad. *



Source : ClimateLaunchpad

Une « war room » lancée pour soutenir l'économie verte



Source : AMEE

L'Agence Marocaine pour l'Efficacité Énergétique (AMEE) et le Ministère de l'Économie, du Commerce et de l'Économie Verte ont lancé, le 7 septembre dernier, une « War room green economy » dédiée aux projets écologiques. « Ce dispositif a pour objectif la mise en place d'un cadre attractif pour l'émergence d'un écosystème favorable à l'économie verte », indique un communiqué de l'AMEE. Il s'appuie sur une banque de projets d'investissement incluant une première liste de 35 projets potentiels. La war room « réunira les différentes parties prenantes autour d'une seule table pour garantir un cadre de cohérence globale et de réflexion collective » et faciliter l'échange d'informations. Selon l'agence MAP, le Directeur Général de l'AMEE, Saïd Mouline, a expliqué qu'elle rassemblera l'ensemble des projets liés aux énergies renouvelables, à l'efficacité énergétique, à la mobilité durable ou encore à l'économie circulaire. Elle vise également à faciliter les investissements d'acteurs nationaux et internationaux dans ces domaines. Il ajoute qu'un accompagnement technique et sur les plans foncier, technique et réglementaire sera assuré. *

La CFCIM nomme son nouveau Directeur Général : Jean-Charles Damblin

La Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc (CFCIM) nomme son nouveau Directeur Général, Jean-Charles Damblin, qui est entré en fonction au début du mois de septembre 2021.

Ingénieur de formation, Jean-Charles Damblin est titulaire d'un diplôme en Génie des Procédés de l'UTC (Université de Technologie de Compiègne). Il a commencé sa carrière dans l'ingénierie du process. C'est en 2013 qu'il rejoint le Maroc pour s'occuper des opérations et du développement d'une société multinationale œuvrant dans l'agro-industrie.

Sa mission achevée, il intègre une holding faisant partie des acteurs majeurs du BTP au Maroc où il se verra confier des postes de Direction. En septembre 2020, il a rejoint la CFCIM en tant que Directeur Général Adjoint.

« Institution plus que centenaire, la CFCIM a toujours su innover et se réinventer pour faire face aux nouveaux enjeux de l'entreprise ainsi qu'aux mutations majeures de leur environnement. Aujourd'hui plus que jamais, sa vocation de pont économique entre le Maroc et la France revêt une grande importance. En tant que membre de la Team France Export, elle est d'autant plus engagée dans cette mission de catalyseur d'opportunités d'affaires entre les deux pays. Pour mener à bien cette mission, elle peut s'appuyer sur les liens privilégiés qu'elle a tissés avec les autorités et institutions marocaines ainsi que sur son solide réseau d'adhérents qui couvre actuellement la majorité du territoire marocain à travers ses 10 délégations régionales et son bureau de représentation à Paris » a déclaré Jean-Charles Damblin. *



Réunion d'information sur l'optimisation de l'épargne

Le 30 septembre dernier, la CFCIM a organisé une réunion d'information sur le thème « L'optimisation de l'épargne à travers les produits de la retraite par capitalisation et de l'assurance-vie ». La rencontre a été animée par Faïçal Zahlane, Directeur Général Adjoint, en charge des activités Marketing et Développement de La Marocaine Vie, Mounir Hamou Hadi, Directeur Développement Entreprises de La Marocaine Vie et Driss Maghraoui, Directeur Général Délégué du pôle Vie de Wafa Assurance. Elle a été modérée par Abdelaziz Arji, Expert-Comptable, Auditeur et Commissaire aux Comptes, Fondateur du Cabinet Eurodefi-Audit et Vice-Président de la Commission Services aux Entreprises de la CFCIM. *



Rendez-vous le 27 octobre prochain pour la Journée Économique d'Essaouira

Le 27 octobre prochain, la CFCIM organise la Journée Économique d'Essaouira en partenariat avec la Province d'Essaouira, l'Association Essaouira Mogador, la Chambre de Commerce et d'Industrie Israël-France, le Centre Régional d'Investissement Marrakech-Safi (CRI) et Essaouira Innovation LAB. La rencontre se tiendra à Dar Souiri, en plein cœur de la médina. Elle vise à mettre en avant les potentialités d'investissements offertes par la Province d'Essaouira, notamment dans le secteur de l'agroalimentaire, des produits du terroir et

de l'artisanat, du tourisme, des industries culturelles ou encore de l'innovation. L'événement a ainsi pour objectif de permettre aux opérateurs économiques de se rencontrer et de tisser des partenariats. La rencontre sera présidée par André Azoulay, Président d'honneur de la fondation Essaouira Mogador, Conseiller de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, Adil El Maliki, Gouverneur de la Province d'Essaouira et Jean Pascal Darriet, Président de la CFCIM. Au programme de la journée, une plénière, des débats, des ateliers sectoriels, des visites de sites et des rencontres networking.*



CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

JOURNÉE ÉCONOMIQUE MAROC-FRANCE ESSAOUIRA

Les 26 et 27 octobre 2021

Partenaires Institutionnels

Partenaires Bronze

Développement à l'international : Expo Dubaï

Du 10 au 16 novembre prochain, la CFCIM accompagnera une délégation d'entreprises à l'occasion de l'exposition universelle de Dubaï, aux Émirats Arabes Unis, qui se tiendra jusqu'au 31 mars 2022. Le salon abrite les pavillons de 190 pays sur une surface d'exposition équivalant à deux fois la taille de la ville de Monaco. 3 thématiques sont mises à l'honneur : opportunité, mobilité et durabilité. Au programme, 60 événements en direct projetés sur un écran panoramique de 360°, mais aussi des conférences, des forums et des ateliers.*



► Contact : Nadwa EL BAINÉ
Tél. : 05 22 43 96 23
Email : nelbaine@cfcim.org

Réunion d'information sur l'élection des membres de la Chambre des Conseillers

Le 22 septembre dernier, la CFCIM a organisé une réunion d'information dont le thème était : « Élection des membres de la Chambre des Conseillers : éclairage sur le rôle du collège électoral composé des délégués des salariés ». La rencontre a été animée par Khalid Boukaich, Professeur

de Droit Social à l'Université Abdelmalek Essaadi, Faculté de Droit de Tanger et ancien Inspecteur Divisionnaire du Travail. Elle a été modérée par Salaheddine Sabik, DRH du Groupe Tectra et Président de la Commission Relations Sociales, Emploi et Formation Professionnelle de la CGEM Tanger-Tétouan-Al Hoceima. *

Quels sont les principaux enjeux de l'élection des membres de la Chambre des Conseillers pour les entreprises ?

Les élections des membres de la Chambre des Conseillers constituent une étape importante, voire tout aussi importante que les élections législatives. La deuxième Chambre est considérée comme la Chambre haute du pays avec une composition représentant différents courants politiques, économiques et syndicaux.

Ainsi, sur les 120 membres de la Chambre des Conseillers, 3/5 représentent les collectivités territoriales. Les 2/5 restants sont élus dans chaque région par des collèges électoraux composés d'élus des Chambres professionnelles et des organisations professionnelles d'employeurs les plus représentatives. Enfin, une partie des membres est élue à l'échelon national par un collège électoral composé de représentants des salariés.

Ces élections comportent une multitude d'enjeux et de défis pour les entreprises, d'autant plus que la constitution de 2011 a élargi les attributions de la Chambre des Représentants et a conféré un rôle privilégié à la Chambre des Conseillers en matière de délibération sur des questions à dimension régionale ou encore à caractère socioéconomique, ce qui en fait un espace propice à l'examen des préoccupations des entreprises.

De plus, la Chambre des Conseillers est composée de davantage d'experts que la Chambre des Représentants. Experts qui connaissent mieux les dossiers socioéconomiques que leurs collègues députés.

De ce fait, l'enjeu inhérent à ce scrutin se rapporte au renforcement de la présence de l'entreprise en tant qu'acteur de développement et partenaire dans la mise en œuvre de différentes politiques publiques. Il s'agit ainsi de défendre ses intérêts dans le cadre des attributions confiées aux membres de la Chambre des Conseillers.

C'est la raison pour laquelle les conseillers des organisations professionnelles d'employeurs les plus représentatives au sein de la Chambre des Conseillers devront être de véritables militants de l'institution, au fait des enjeux auxquels l'entreprise marocaine fait face, et enfin être représentatifs de la diversité du tissu économique.

Quel est le rôle du collège électoral des délégués des salariés dans le cadre de cette élection ?

Au cours de l'élection des 120 membres de la Chambre des Conseillers, les organisations syndicales vont se départager 20 sièges. Ce collège



3 questions à Khalid Boukaich, Professeur de droit social à l'Université Abdelmalek Essaadi et ancien Inspecteur divisionnaire du travail.

électoral est composé des délégués des salariés dans les entreprises, des représentants du personnel aux commissions du statut et du personnel des entreprises minières. À cela s'ajoutent les représentants des fonctionnaires au sein des commissions administratives paritaires prévues par le statut général de la fonction publique et les statuts particuliers du personnel des collectivités territoriales et des personnels des établissements publics.

Le rôle de ce collège est d'exercer les pouvoirs dévolus à la Chambre des Conseillers, et de contribuer ainsi à représenter les salariés, à faire entendre leur voix au parlement et à contribuer à la production législative, surtout en matière sociale.

Une mission d'autant plus importante que le parlement aura la lourde tâche de déployer le nouveau modèle de développement, notamment en matière de couverture sanitaire et sociale.

Dans quelle mesure ces élections ont-elles un impact sur le dialogue social au sein de l'entreprise ?

Le dialogue social est un moyen adéquat et efficace d'organiser les relations professionnelles et de traiter les conflits sociaux sur la base de la négociation et de la concertation organisée et responsable. En effet, parmi les 20 conseillers qui seront élus le 5 octobre il y a des représentants des organisations syndicales. Certains d'entre eux relèvent des trois syndicats les plus représentatifs (les syndicats qui ont obtenu au moins 6 % de délégués des salariés dans le secteur privé et public à savoir l'UMT, l'UGTM et la CDT) et disposent ainsi du droit de participer aux prochains rounds du dialogue social. En fait, ces syndicats et les autres représentants de personnel doivent exprimer devant la Chambre des Conseillers les préoccupations de la classe ouvrière et défendre les intérêts des salariés par la promotion du dialogue social.

De ce fait, ces élections auront certainement un impact sur le climat social de l'entreprise, car elles encourageront un dialogue social régulier et favorable à l'amélioration des conditions de travail des salariés et du climat socioéconomique en général. Elles permettront également de renforcer la compétitivité de l'économie nationale avec des répercussions positives sur l'emploi.

En tout cas, la situation actuelle est appelée à évoluer vers le dialogue entre le Gouvernement et les partenaires aussi bien sociaux qu'économiques. D'où la nécessité d'institutionnaliser ce mécanisme pour concrétiser la justice sociale. *

Mission de prospection dans le secteur de la Chimie

Du 26 au 28 octobre prochain, la CFCIM organise en partenariat avec le Groupement Interprofessionnel des Fournisseurs des Industries Chimiques (GIFIC) une mission de prospection sectorielle dans le secteur de la Chimie au Maroc. Les entreprises de la délégation bénéficieront d'un programme de rendez-vous B to B personnalisé, d'un séminaire d'information sur le secteur des mines et de la chimie, de visites de sites ainsi que de rencontres networking.

SOCIÉTÉ	ACTIVITÉ
AGITEC	Société spécialisée dans la construction d'agitateurs malaxeurs et mélangeurs depuis plus de 25 ans.
BILFINGER LTM INDUSTRIE SAS	Société spécialisée dans la fourniture de solutions sur-mesure en chaudronnerie, tuyauterie industrielle et process pour les industries dans les secteurs des énergies, de la pharmacie et de la chimie.
BURCKHARDT COMPRESSION FRANCE	Société spécialisée dans la fabrication de compresseur alternatif, la fabrication de pièces pour toutes marques de compresseurs à piston, la R&D et la maintenance de compresseur à piston.
DENYS FRANCE	Société de construction multidisciplinaire (projets dans le domaine de l'eau, du pétrole et du gaz, réalisation des projets de micro-tunnel, génie civil, bâtiments complexes, rénovation et réhabilitation de bâtiments historiques...).
L'INSTITUT DE SOUDURE INDUSTRIE	Société spécialisée dans la prestation de services et la R&D dans les domaines du soudage et de l'assemblage, des contrôles associés et de la formation. Entreprise présente au Maroc au travers de la filiale basée à Mohammedia.
LATTY	Société spécialisée dans la conception et la fabrication des solutions d'étanchéité industrielle (tresses d'étanchéité, garnitures mécaniques, joints statiques, joints de robinetterie, accessoires, appareil coupe tresse, extracteurs de tresses, machines de découpe de joints...).
PVI	Premier fabricant européen de robinetterie et de vannes industrielles totalement personnalisables (robinets à tournant sphérique, vannes à papillon, clapets de non-retour, des soupapes de décharge PRV...). Il est implanté au Maroc via son représentant, RPI.
SOMEFLU	Entreprise spécialisée dans la conception et la fabrication de pompes centrifuges anticorrosives horizontales et verticales. Présente au Maroc depuis de nombreuses années, elle assure un service d'assistance et de maintenance grâce à son partenaire local, Maroc SEALING.

La Délégation Régionale de la CFCIM à Fès lance deux nouveaux clubs

Ce mois de septembre, la Délégation Régionale de la CFCIM à Fès a lancé deux nouveaux clubs dédiés aux adhérents de la région. Le premier est le Club des Femmes chefs d'entreprises dont l'objectif sera notamment d'accompagner les dirigeantes de la région et de leur faciliter leurs démarches de networking. Le 21 septembre dernier, un dîner a été organisé pour donner le coup d'envoi de ce club qui

a pour Présidente d'honneur Véronique Dan, Consule générale de France à Fès.

Le lendemain a eu lieu le lancement du Club textile. À cette occasion, les équipes ont présenté la prochaine rencontre d'affaires dans la filière du textile au Maroc et en Tunisie. Organisée par la CFCIM en partenariat avec Team France Export et Bpifrance, elle se tiendra du 24 au 25 novembre prochains. *



CHAMBRE FRANÇAISE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU MAROC

Royaume de Maroc
Ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Économie Verte et Numérique
المملكة المغربية
وزارة الصناعة والتجارة والاقتصاد الأخضر والرقمي

DÉVELOPPEZ VOTRE BUSINESS DANS UN ESPACE DE HAUTE QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE À PARTIR DE 5 DHS/M²/MOIS

ECOPARC
Parc Industriel de Berrechid

Tel.: +212 (0) 5 21 88 31 88 - E-mail : ecoparc@cfcim.org

- Offre locative adaptée à votre besoin (terrains et bâtiments industriels)
- Parc sécurisé disposant de services de proximité (restauration et commerce)
- Disponibilité immédiate
- Projet certifié **HQE**





Formations en double diplomation
Bac+3 et Bac+5



**L'EXCELLENCE
D'UN PARCOURS,
L'ASSURANCE
D'UN AVENIR**

05 22 35 53 53
www.esac.ma



Ecole Supérieure des Affaires
de Casablanca

— Depuis 1988 —

Une école de la



CHAMBRE FRANÇAISE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU MAROC

INSCRIPTION & RENSEIGNEMENTS

Campus Casablanca :

Bd Tarik El Ouahda - Aïn Sebaâ

esac@cfcim.org

Le Coin des Adhérents

Liste des nouveaux adhérents à la CFCIM

SOCIÉTÉS	ACTIVITÉ PRINCIPALE	VILLE	TÉLÉPHONE
Adhérents Commerce			
AB PARTS	Importation et vente de pièces de recharge pour matériels de travaux publics et agricoles	CASABLANCA	05 22 63 69 91
BANANA SARL	Import-export	CASABLANCA	
BIOXPRT PRO SARL	Représentant de commerce, produits pharmaceutiques	FÈS	05 35 94 17 26
CHOUJAA	Négoce dans les produits de bâtiment	CASABLANCA	05 22 57 99 07 03 21
DARDIS	Achat, vente, commercialisation de tout article et fourniture relative à l'électricité, le petit outillage de pièces détachées, matériels électriques, électroniques ou électroménagers, télécommunications	CASABLANCA	05 22 34 57 57
DEFIB MAGHREB	Vente de matériel pour la santé et sécurité au travail - Formation inter-entreprises	CASABLANCA	05 22 98 41 77
EL KREZ ENTREPRISE	Exportation et importation de tous produits finis	CASABLANCA	
ETABLISSEMENT KADI MOHAMED	Négoce, achat et vente des produits métallurgiques et industriels	MEKNÈS	05 35 52 85 18 19
ETS SERGHINI DU COMMERCE	Ameublement - Import-export	CASABLANCA	05 22 70 79 39
FOURNIPRO.MA	Centrale d'achat et de distribution en ligne de fournitures de bureau, produits informatiques et produits de moyens généraux	CASABLANCA	05 22 21 80 05
HERO PROMOTION	Promotion immobilière - Entrepreneur de travaux divers	HAD SOUALEM	
MAROCBUSINESS DEVELOPPEMENT	Exportation et importation d'agrumes	CASABLANCA	05 22 96 55 82
MOTOREX	Importateur de pièces détachées	CASABLANCA	05 22 44 78 98
NEVSKY TRADING	Importation d'accessoires auto	CASABLANCA	
ORISUD	Import-export	AGADIR	
PERNOD RICARD MAROC	Importation et commercialisation de spiritueux et champagnes au Maroc	CASABLANCA	05 22 79 35 25
SINESET	Matériel informatique et infrastructures réseaux	CASABLANCA	
SOCIETE IMMOBILIERE TAWADA	Promotion immobilière	CASABLANCA	
SOPRIAM	Assemblage et vente de véhicules	CASABLANCA	05 22 46 47 03
STE COMPTOIR ANDALOUS SARL	Entrepreneur de travaux divers, négociant entrepreneur de transport de marchandises pour autrui	FÈS - SAISS	
TAIBA TEC	Marchand de tissus en détails et en gros - Négoce	CASABLANCA	05 22 45 10 57
WORDIS	Grossiste de produits cosmétiques et d'hygiène corporelle	CASABLANCA	05 22 30 44 44

Adhérents Industrie

AIR LIQUIDE MAROC	Gaz industriels et médicaux	CASABLANCA	05 22 76 20 03
ATELIERS TOLERIE INDUSTRIELLE	Pilage et coupage des tôles	FÈS	
ATLANTIC HARVEST	Congélation, transformation, exportation, commercialisation des produits de la mer	LAÏYOUNE	
Ayoub NABATI	Fabrication de meubles	RABAT	
C3I M&C	Ingénierie, prestations de services et réalisation d'installations industrielles touchant le secteur cimentier et minier	CASABLANCA	
CENTRELEC	Commercialisation, conception, étude, fabrication, formation et assistance à l'installation des solutions dans les métiers de l'électrotechnique, l'électronique de puissance et l'automatisme industriel et distribution des composants intrants dans ces solutions	CASABLANCA	05 22 34 57 00

SOCIÉTÉS	ACTIVITÉ PRINCIPALE	VILLE	TÉLÉPHONE
COLGATE PALMOLIVE MAROC	Production et vente de produits de grande consommation	CASABLANCA	05 22 66 93 00 31
COMPAGNIE EOLIENNE DU DETROIT	Production d'énergie électrique éolienne	TANGER	05 39 37 44 28
COPELIT	Production de farine, huile et conserves de poisson - Congélation de produits de la mer	CASABLANCA	05 22 29 84 12 82 35
EASY SERVICES MAROC	Négoce	MOHAMMEDIA	
EPC MAROC	Fabricant d'explosifs industriels	CASABLANCA	05 22 32 02 52
FLEXIMAT	Imprimerie	CASABLANCA	05 22 35 53 74 76
FMC2E	Sous-traitance en carte électronique et câblage filaire	CASABLANCA	05 22 59 20 50 74
MAROCAINE D'INGENIERIE INDUSTRIELLE	Ingénierie et conseil industriel - Constructions charpente métallurgique - Fourniture d'équipements et outillage - Travaux et services divers	CASABLANCA	05 22 24 15 99
MESKI HOLDING	Activité de Holding - acquisition, détention, administration et utilisation de participations dans des entreprises.	MEKNÈS	05 35 43 97 93
MOULAGE PLASTIQUE DU SUD	Transformation de matières plastiques par injection pour le secteur des produits ménagers	MARRAKECH	
PERFORMANCE PLV	Fabricant de panneaux métalliques - Travaux divers	CASABLANCA	05 22 34 26 29 30 31
RICHE BOIS	Agencement et aménagement tout corps détat	CASABLANCA	05 22 35 49 60 78
STICPA	Minoterie	CASABLANCA	05 22 62 21 32

Adhérents Services

ABAR TRANS	Transport de marchandises	BOUZHNIKA	
ACTICALL MAROC C.R.M	Centre d'appels	CASABLANCA	05 22 40 45 04
ADAM DEVELOPPEMENTS	Promotion immobilière	CASABLANCA	
ADSERVIO MAROC	Audit et conseil en informatique	CASABLANCA	05 22 95 82 25
AGENCE 89	Développement de solutions informatiques pour l'éco-mobilité	CASABLANCA	
ANDALUCIA TRANS	transport de marchandises pour le compte d'autrui	AGADIR	
Assurances & Conseils TAOUFIK	Assurances et Conseils	MEKNÈS	05 35 51 73 55
AUXILINK	Ingénierie des systèmes d'information, développement informatique, conseil et assistance en recrutement, e-commerce, publicité et marketing digital	CASABLANCA	
CABINET AMALI ET ASSOCIES	Expertise comptable judiciaire - Traitement des difficultés d'entreprises - Tenue de comptabilité et conseil	CASABLANCA	05 22 40 65 22 24
CAGEX GROUP	Société d'experts comptables et de commissariat aux comptes.	RABAT	05 37 77 33 26
CIEL INFORMATIQUE	Société informatique - Revendeur exclusif des logiciels CIEL au Maroc	CASABLANCA	05 22 98 86 72
CKT CONSULTING	Ingénierie conseil en informatique	CASABLANCA	05 22 89 76 77
COFACE SERVICES MAGHREB	Information commerciale - Recouvrement de créances - Finances	CASABLANCA	05 22 98 98 93
COMEXYD	Expertises industrielles en assurances, risques divers, explosion des récipients, tous risques chantiers, pertes d'exploitation, contrôles et inspections machines, bris machines, environnement, maritimes, pollution diverses, raffinage du pétrole et du gaz, transport de produits pétroliers, automobiles	CASABLANCA	05 22 94 87 17 LG
CORSE TRAVAUX	Bâtiment	TANGER	05 39 39 35 25
DC BOUANANI AMINA	Dentiste - Atelier de prothèses	FÈS	05 35 62 59 80
DR BENABED Aziz	médecin	AGADIR	
ETUDES GESTION TRANSIT	Transport international routier, maritime et aérien	CASABLANCA	05 22 24 89 01
EUROPE EXPRESS MESSAGERIE	Transport international entre le Maroc et l'Europe	MARRAKECH	

Le Coin des Adhérents

Le Coin
des
Adhérents

SOCIÉTÉS	ACTIVITÉ PRINCIPALE	VILLE	TÉLÉPHONE
FONDATION ECOLE CENTRALE CASABLANCA	École d'ingénieurs, formation initiale et formation continue	CASABLANCA	
Hani CHEIKH-YOUSSEF	Architecte	CASABLANCA	05 22 26 79 29
HEALTHY ORGANIC	Restauration tournée vers le biologique et la agriculture raisonnée	CASABLANCA	05 22 94 37 75
HTS Trans	Transport national & international.	TAOURIRT	
ICO TOURS INTERNATIONAL	Agence de voyages et tourisme	CASABLANCA	05 22 20 80 76
INFOTEAM	Ingénierie Informatiques, dématérialisation et gestion électronique de document, formation	RABAT AGDAL	05 38 85 13 13
LASA TRANS	Transport de marchandises à l'international	INZEGANE	
MAITRE Jad ABOULACHBAL	Notaire	CASABLANCA	05 22 20 14 65
MASERTECH	Prestations et pièces de rechanges industrielles	TANGER	05 39 39 32 68
MIFTAH AL HANAA	Promotion immobilière	CASABLANCA	
MOROCCAN EMERGING CAPITAL	Prestation de service lie a la télécommunication	MARRAKECH	
ONAPAR - AMETYS	Holding immobilier	CASABLANCA	05 29 04 14 37
OTHUA	Bureau d'études et réalisations industrielles	CASABLANCA	05 22 30 79 00
PNEUMATIQUE BEN AICHA	Pneumatique - matériel et équipements de garage - huiles pour autos	CASABLANCA	05 22 24 00 59
QUALITRANS	Import- export - logistique - transport et dédouanement des marchandises - transitaire	CASABLANCA	05 22 44 85 34 05
REA PARTNERS CONSEIL	Cabinet de conseil en immobilier : spécialisé dans les études, l'évaluation et la commercialisation de projets immobiliers	CASABLANCA	05 22 39 39 95
RESTAURANT DES SPORTS	Restauration - Gérance - Hôtels - Clubs	MOHAMMEDIA	05 23 32 35 32
ROUX AFRIQUE INTERNATIONAL	Accompagnement des entreprises dans tous les domaines de l'estimation préalable, l'expertise, la valorisation d'actifs et patrimoine et la justification des valeurs	CASABLANCA	05 22 22 52 52 5959
SAHARA DISCOVERY SERVICES	Transport touristique	MARRAKECH	
SGETI	Etudes et assistance technique à la maîtrise d'ouvrage pour travaux d'eau potable, assainissement liquide, électrification MT/BT, éclairage, voirie et ouverture de piste GTEP - GC et construction, station de pompage	BENSLIMANE	
SIFFO FISH	Traitement, congélation et exportation de produits de la mer	LAÂYOUNE	
SOCIETE DE TRANSPORT AFRIQUE EUROPE (SOTRAFRIQUE)	Transport routier de marchandises	INEZGANE	05 28 24 42 58
SOPRA BANKING SOFTWARE MOROCCO	Développement informatique	CASABLANCA	05 22 64 54 00
STREET TRANSPORT	Transport de bagages non accompagné, pour le compte d'autrui - transport de marchandises	AGADIR	
TRACT CONSULT	Recouvrement de créances, accompagnement, formation, conseil juridique	CASABLANCA	05 22 40 62 88
TRANS INFORMATIQUE	Formation - vente matériel informatique - installation réseaux	TANGER	05 39 93 95 37
TRANS KHORKHI	Transport de marchandises national et international	AIT MELLOUL	
TRANS KWT	Transport de marchandises pour le compte d'autrui	AGADIR	
TRANSPORT AVILOG LORALAIT MAROC	Transport sous températures maîtrisées groupage et charge complète	CASABLANCA	
ZEROUALI MOHAMED ARCHITECTE	Architecture	CASABLANCA	



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
- Une newsletter Conjoncture express envoyée à près de 20 000 contacts

Conjoncture
LE MENSUEL DES DÉCIDEURS

www.conjoncture.info
conjoncture@cfcim.org
05 22 20 90 90

 CHAMBRE FRANÇAISE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU MAROC

Orange Cyberdefense lance MicroSoc, une nouvelle solution dédiée aux entreprises de toutes tailles

Présent depuis 3 ans au Maghreb et en Afrique de l'Ouest, Orange Cyberdefense est le leader européen de prestations de services de cybersécurité. L'entreprise poursuit son développement sur le continent africain depuis Casablanca, véritable hub régional, et lance « MicroSoc » sa solution managée de détection et protection des postes de travail et serveurs destinée aux organisations et entreprises de toutes tailles.

Aujourd'hui, les cyberattaques touchent tous les segments de marché et tous les profils d'entreprises, de la PME à la multinationale. Si les modes opératoires des cyberattaquants ont tendance à se complexifier, l'intrusion vient souvent d'une erreur humaine. Lorsqu'elle n'est pas protégée, le temps de réponse d'une entreprise face à une cyberattaque peut être très long, et pour les plus petites d'entre elles ce délai peut être fatal. C'est pourquoi Orange



Cyberdefense propose MicroSOC, une solution alliant surveillance, confinement, investigation et remédiation. Cette offre s'appuie sur les technologies EDR (Endpoint Detection & Response) couplées avec la surveillance de nos analystes de détection et les données issues de la base de Threat Intelligence d'Orange Cyberdefense. *

Bienvenue à nos nouveaux adhérents Premium !

La CFCIM a le plaisir d'accueillir de nouveaux membres parmi ses adhérents Premium. Nous leur souhaitons la bienvenue dans notre communauté d'affaires.



CHAMBRE FRANÇAISE
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU MAROC



Retrouvez sur
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

- Chantal Maurel
Tél. : 05 22 43 96 17
cmaurel@cfcim.org

Service Marketing & Communication

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

Service Emploi

- Siham Hassini
Tél : 05 22 48 93 17
shassini@cfcim.org
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 Événementiel

- 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-Team France Export

- 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 Chliah
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...

L'association du mois

Al Jisr Partenariat École-Entreprise Rapprocher les jeunes de l'entreprise et leur donner toutes les chances de s'épanouir



Depuis 22 ans, l'association Al Jisr Partenariat École-Entreprise construit des ponts entre l'école et l'entreprise en mettant des milliers de jeunes sur le chemin de l'emploi. Fondée par un collectif de personnalités issues du monde de l'éducation, de la politique et de l'entreprise, elle s'est d'abord consacrée à l'accompagnement des écoles publiques du Royaume. L'association a commencé par offrir la possibilité pour les entreprises de parrainer les écoles en travaillant sur des projets de réhabilitation, d'équipement de bibliothèques... Mais, très vite, les membres d'Al Jisr ont estimé qu'il fallait aller plus loin et ont alors développé une méthode pour renforcer les compétences des enseignants et des directeurs d'établissements, afin d'améliorer la pédagogie apportée aux enfants. L'idée était donc de s'intéresser au contenant, mais aussi, et avant tout, au contenu des écoles publiques. Alors qu'un grand chantier de généralisation de l'enseignement préscolaire est lancé dans le pays depuis trois ans, l'action de l'association sur l'enseignement délivré aux tout jeunes enfants est également devenu une référence. Les membres d'Al Jisr se sont en outre penchés sur un

autre type de bénéficiaires : les jeunes NEET (not in education, employment or training; qui ne sont ni à l'école, ni au travail, ni en formation professionnelle). Une école de la deuxième chance qui vise principalement les 15-25 ans a ainsi été créée. Autre activité d'Al Jisr, des centres de formation des apprentis chapeautant le projet Green Chip qui forme des jeunes à la maintenance et au démantèlement et au recyclage du matériel informatique. Ce projet original, qui associe enjeux d'employabilité et écologie, a été mis en place à Casablanca et à Oujda. En 2022, un autre centre devrait ouvrir à Tanger Med. De la petite enfance aux jeunes adultes, Al Jisr déploie ainsi toutes ses compétences pour renforcer les capacités des bénéficiaires et leur donner toutes les chances de trouver l'emploi qui leur convient..

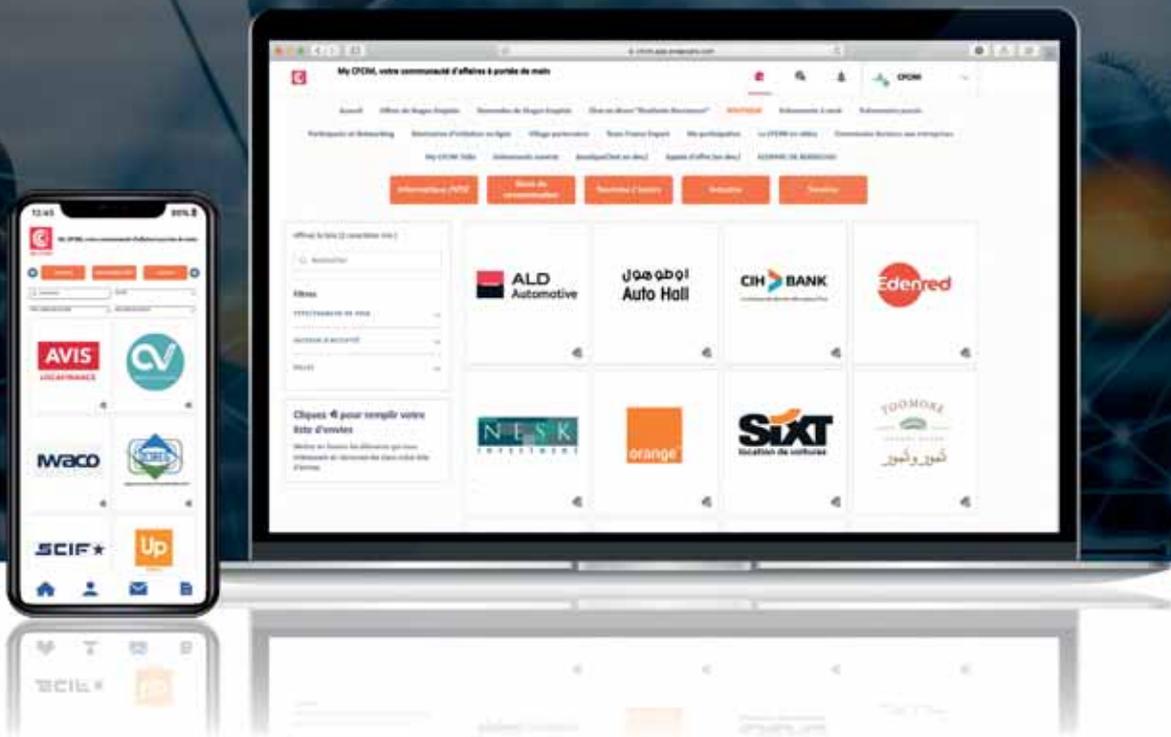
► Contact

www.aljisr.ma
contact@aljisr.ma
05 22 98 01 36
05 22 98 88 20



NOUVEAU : LA BOUTIQUE My CFCIM

**Boostez votre activité commerciale
via votre Boutique B2B 100% en ligne**



Mise en relation entre
vendeurs et acheteurs



Vitrine d'exposition
personnalisée



Base de données
qualifiée d'acheteurs



Visibilité sur nos supports
de communication

Partenaires Majeurs



BNCI
GROUPE BNP PARIBAS



inforsisk
BASE D'INFORMATIONS LEGALES

dun & bradstreet
WORLDWIDE NETWORK



Partenaires

Soutien Institutionnel



EULER HERMES
ACMAR



Fidarc
Grant Thornton
L'instinct de la croissance





مصرف المغرب
CRÉDIT DU MAROC
ENTREPRISES



**À TOUS CEUX QUI CONTRIBUENT
À L'ESSOR DE L'ÉCONOMIE NATIONALE
TOUTE NOTRE EXPERTISE POUR SOUTENIR VOTRE ENTREPRISE**



Accompagnement
et Conseil



Solutions
de Financement



Solutions Cash
Management



Commerce
International

Crédit du Maroc, société anonyme à Directeur et à Conseil de Surveillance, au capital de 1.000.000.000 Dirhams, n° 28.717, agréée en qualité d'établissement de crédit par arrêté du Ministre des Finances et des Investissements n° 2343-04 du 23 août 1994 relatif aux établissements de crédit agréés le plein droit en qualité de banque. Siège social : 48-50, boulevard Mohammed V, Casablanca.