

ECOBUSINESS

PME - TPE - STARTUP

10 Février 2025

www.lodj.ma



ÉCOUTER
CE NUMÉRO EN
DÉBAT-PODCAST



REALLY GREAT SITE

REALLY GREAT SITE

Dossier : Un secteur en pleine mutation :

Comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?

SCAN ME



LOI SUR LA GRÈVE AU MAROC : AVANCÉE OU ILLUSION ?
UNE OCCASION MANQUÉE POUR LE MAROC : UN CAMPUS IA D'ENVERGURE
VOIT LE JOUR EN FRANCE AVEC UN SOUTIEN ÉMIRATI



INFO & ACTUALITÉS NATIONALES ET INTERNATIONALES EN CONTINU 24H/7J

REPORTAGES, ÉMISSIONS, PODCASTS, CONFÉRENCES, CHRONIQUES VIDÉOS..

+150.000 TÉLÉSPECTATEURS PAR MOIS | +20 ÉMISSIONS | +1000 ÉPISODES

LIVE STREAMING

STREAM LIVE 00:29:48

L'ODJ R212 WEB RADIO

BREAKING NEWS

lastique : recette du shampoing solide maison: Écologique, économique et naturel, le shampoing solid

www.lodj.ma - www.lodj.info - pressplus.ma +212 666-863106 @lodjmaroc

REGARDEZ NOTRE CHAÎNE LIVE ET RECEVEZ DES NOTIFICATIONS D'ALERTE INFOS



SCAN ME!

LE MORAL DES INDUSTRIELS MAROCAINS : ENTRE OPTIMISME PRUDENT ET SIGNAUX D'ALERTE

LOI SUR LA GRÈVE AU MAROC : AVANCÉE OU ILLUSION ?

LE MAROC, FUTUR LEADER AUTOMOBILE EN AFRIQUE ? ENTRE AMBITION INDUSTRIELLE ET DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION : COMMENT L'AUTOMOBILE MAROCAINE PEUT TIRER PROFIT DES NOUVELLES TENDANCES MONDIALES ?

L'ESSOR DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES AU MAROC : UN PARI INDUSTRIEL OU UNE UTOPIE ?

LA FIN DES VOITURES THERMIQUES EN EUROPE DÈS 2035 : QUELS IMPACTS POUR L'INDUSTRIE MAROCAINE ?

L'EUROPE ET LES ÉTATS-UNIS FACE À L'ASCENSION CHINOISE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE : LA FIN D'UN MONOPOLE ?

UNE OCCASION MANQUÉE POUR LE MAROC : UN CAMPUS IA D'ENVERGURE VOIT LE JOUR EN FRANCE AVEC UN SOUTIEN ÉMIRATI



Imprimerie Arrissala

ECO BUSINESS DU 03 FÉVRIER 2025

DIRECTEUR DE PUBLICATION : ADNANE BENCHAKROUN

ÉQUIPE DE RÉDACTION : ADNANE BENCHAKROUN - MAMOUNE ACHARKI - MOHAMED AIT BELLAHCEN

CHRONIQUEURS INVITÉS : AZIZA BENKIRANE - JAMAL BENADDOU IDRISSE - SOPHIA EL KHENSABENTAMY

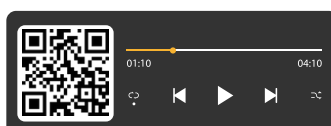
MAQUETTES / QUOTIDIENS 7DAYS : RIM KHAIROUN

WEBDESIGNER / COUVERTURE : NADA DAHANE

DIRECTION DIGITALE & MÉDIA : MOHAMED AIT BELLAHCEN

L'ODJ Média - Groupe de presse Arrissala SA

Retrouver tous nos anciens numéros sur : www.pressplus.ma



**LE LIRE C'EST BIEN,
L'ÉCOUTER C'EST
ENCORE MIEUX !**

LE MORAL DES INDUSTRIELS MAROCAINS : ENTRE OPTIMISME PRUDENT ET SIGNAUX D'ALERTE

Des chiffres rassurants, mais des signaux d'alerte qui persistent
Approvisionnement, trésorerie et emploi : les failles du système
Un futur incertain : résilience ou stagnation de l'industrie marocaine ?

L'enquête de conjoncture de Bank Al-Maghrib (BAM) révèle une image contrastée de l'industrie marocaine. Si une majorité d'entreprises jugent les conditions d'activité « normales », certains indicateurs soulignent des fragilités persistantes. Loin d'être anecdotique, cette photographie trimestrielle invite à une lecture nuancée : le tissu industriel marocain avance, mais non sans embûches.

Selon BAM, 78 % des entreprises industrielles estiment que leur activité est en phase avec la norme. Ce chiffre traduit une certaine résilience, mais l'envers du décor est préoccupant : 14 % des entreprises considèrent la conjoncture défavorable.

L'agroalimentaire s'impose comme le secteur le plus confiant avec 88 % de perceptions positives. De son côté, le textile et le cuir affichent 82 % d'avis favorables, tandis que la chimie et la parachimie enregistrent 76 % de retours optimistes. Des niveaux encourageants, certes, mais qui masquent une hétérogénéité sectorielle.

Un cas intéressant est celui du secteur mécanique et métallurgique, où seulement 50 % des industriels qualifient la conjoncture de normale, contre 33 % qui la jugent favorable. Un signal fort : cette branche semble mieux tirer son épingle du jeu que les autres. Mais jusqu'à quand ?

Les défis ne manquent pas. 76 % des industriels affirment que l'approvisionnement se maintient dans un cadre acceptable. Cependant, 23 % expriment des difficultés, un chiffre à ne pas négliger. Dans le secteur mécanique et métallurgique, 43 % des entreprises peinent à s'approvisionner, suivies par la chimie et parachimie (29 %), le textile et cuir (21 %) et l'agroalimentaire (5 %).

La situation de trésorerie constitue une autre zone de turbulence. Si 65 % des entreprises signalent des finances stables, 32 % rencontrent des tensions. C'est dans la chimie et la parachimie que la situation est la plus critique (39 % des entreprises en difficulté), suivie par la mécanique et métallurgie (36 %), puis le textile et cuir (20 %). L'agroalimentaire, lui, semble mieux résister (6 % de difficultés).

Ces chiffres interrogent : la reprise post-COVID et les tensions internationales auraient-elles fragilisé les chaînes d'approvisionnement et la trésorerie des industriels marocains ?

L'emploi industriel reste relativement stable. 88 % des industriels en chimie et parachimie n'ont observé aucun changement, et dans le textile et le cuir, 57 % des entreprises signalent une continuité avec une croissance notable de 28 %.

Cependant, les projections à court terme montrent des incertitudes : 17 % des industriels s'attendent à une baisse des effectifs, ce qui pourrait signaler un futur ralentissement. La vigilance est donc de mise, car ces anticipations pourraient annoncer un affaiblissement de la demande ou des tensions économiques à venir.

Le coût de production reste sous surveillance : 61 % des entreprises rapportent une stabilité, mais 30 % ont subi des hausses. Le secteur chimique et parachimique est le plus touché (58 % d'augmentation des coûts), suivi du textile et cuir (18 %) et de l'agroalimentaire (9 %). Fait notable, la mécanique et métallurgie semble s'en sortir différemment : 39 % des entreprises y ont même observé une baisse des coûts.

Si les grandes tendances montrent une relative stabilité, certains signaux d'alerte ne doivent pas être ignorés. La confiance des opérateurs marocains ne doit pas masquer les difficultés croissantes en matière de trésorerie, d'approvisionnement et de perspectives d'emploi.

Un optimisme excessif serait-il dangereux ?
L'industrie marocaine peut-elle réellement
maintenir son élan dans un contexte de
volatilité mondiale ? La capacité du tissu
industriel à absorber les chocs économiques
sera déterminante dans les mois à venir.



MERCI À NOS CHRONIQUEURES INVITÉS



SCAN ME!

[f](#) [@](#) [x](#) [d](#) [in](#) [v](#) @lodjmaroc

LOI SUR LA GRÈVE AU MAROC : AVANCÉE OU ILLUSION ?

Des amendements significatifs, mais des syndicats toujours sceptiques
Les délais de grève raccourcis : un compromis ou un frein aux revendications ?
Syndicats, employeurs, législateurs : un équilibre toujours fragile

Droit de grève : les syndicats en colère malgré les réformes

Loi sur la grève au Maroc : avancée ou illusion ? La réforme du droit de grève au Maroc, longtemps attendue et source de tensions entre le gouvernement et les syndicats, vient d'être revisitée. Loin d'apaiser les tensions, elle suscite encore des critiques, notamment sur les restrictions perçues comme un frein à la liberté syndicale. Mais que contient réellement ce texte et pourquoi les syndicats restent-ils sceptiques ?

Des ajustements majeurs, mais un climat toujours tendu

Le projet de loi récemment amendé intègre plusieurs nouveautés significatives. L'un des changements majeurs stipule que, lorsqu'un conflit entre différentes législations se présente, les dispositions les plus favorables aux travailleurs et aux syndicats prévalent. Cet amendement, qui semblait initialement être une concession aux syndicats, reste insuffisant pour apaiser les critiques.

Autre évolution importante : le droit de grève ne se limite plus à la défense des intérêts matériels des salariés, mais s'étend désormais aux intérêts moraux, tels que la dignité et les libertés syndicales. Cette modification aligne le texte sur les recommandations de l'Organisation internationale du Travail (OIT). Cependant, la revendication des syndicats pour des grèves illimitées n'a pas été retenue, au motif qu'une grève est par définition une cessation temporaire du travail.

L'un des points les plus contestés concerne les délais de préavis et de négociation avant le déclenchement d'une grève. Alors que la version initiale de 2016 imposait un délai de 30 jours, jugé trop long par les syndicats, les nouvelles modifications l'ont réduit à 7 jours pour les conflits dans le secteur privé et à 3 jours en cas d'urgence avérée. Pour les revendications salariales, les délais varient selon les secteurs : 15 jours renouvelables dans le privé, contre 45 jours dans le public.

D'autre part, l'obligation de notification des grèves a été ramenée de 15 jours à 7 jours, voire 5 jours selon les circonstances. Une exception subsiste pour les grèves nationales, dont le préavis reste de 7 jours. Si ces réductions peuvent sembler favoriser les syndicats, certains estiment qu'elles limitent en réalité la spontanéité et la réactivité du mouvement social.

Un cadre plus protecteur, mais un encadrement strict

Le texte introduit aussi de nouvelles garanties pour éviter les abus de la part des employeurs. Désormais, toute sanction, rétorsion ou entrave au droit de grève est strictement interdite. Les employeurs ne pourront plus faire appel à la sous-traitance pour remplacer les grévistes sous peine d'amendes allant de 20 000 à 200 000 dirhams.

Parallèlement, le cadre répressif à l'égard des grévistes en infraction a été assoupli. Les amendes, qui oscillaient entre 5 000 et 10 000 dirhams, ont été réduites à une fourchette de 1 200 à 8 000 dirhams. De plus, toute forme de contrainte par corps en cas de non-paiement des amendes est désormais interdite.

Une autre avancée concerne la représentativité syndicale. Tous les syndicats, et non plus seulement les plus influents, peuvent désormais appeler à la grève. Par ailleurs, dans les entreprises sans représentation syndicale, le seuil de salariés requis pour déclencher une grève a été abaissé de 75 % à 25 %.

Si cette réforme introduit des avancées notables, elle ne répond pas entièrement aux attentes des syndicats, qui y voient un encadrement excessif du droit de grève. En imposant des délais stricts et en limitant certaines formes de mobilisation, le texte laisse planer le doute : est-ce une réelle avancée pour les travailleurs ou un moyen de contrôler davantage leur contestation ?

Dans un contexte économique fragile et face à une inflation persistante, la question du pouvoir d'achat reste au cœur des préoccupations. La réforme du droit de grève suffira-t-elle à apaiser les tensions sociales ou alimentera-t-elle, au contraire, de nouvelles revendications ? Seul l'avenir nous le dira.

QUAND CINQ RÉGIONS MONOPOLISENT LES OPPORTUNITÉS D'EMPLOI

Régionalisation avancée : 72% des emplois concentrés dans 5 régions

Malgré les ambitions affichées par le Maroc en matière de régionalisation avancée, la répartition des emplois dans le pays reste profondément inégale. Selon les données publiées en 2024, cinq régions sur les douze que compte le Royaume concentrent à elles seules 72,4% des actifs âgés de 15 ans et plus. Casablanca-Settat, véritable locomotive économique du pays, domine largement, suivie par Rabat-Salé-Kénitra, Tanger-Tétouan-Al Hoceïma, Fès-Meknès et Marrakech-Safi.

Ce déséquilibre met en lumière les limites de la régionalisation avancée, un projet pourtant présenté comme une solution pour réduire les disparités territoriales. Adoptée en 2015, cette politique visait à transférer davantage de compétences et de ressources financières aux régions, dans le but de stimuler leur développement économique. Cependant, force est de constater que les résultats tardent à se concrétiser, notamment dans les régions les plus enclavées, comme Drâa-Tafilalet ou l'Oriental, qui continuent de souffrir d'un manque criant d'investissements et d'infrastructures.

Plusieurs facteurs expliquent cette concentration des emplois, d'une part, les grands pôles urbains, comme Casablanca ou Tanger, bénéficient de la présence d'infrastructures modernes, d'un accès facilité aux marchés et d'un écosystème entrepreneurial dynamique. D'autre part, les régions rurales peinent à attirer les investisseurs, en raison de leur enclavement géographique, de l'insuffisance des services publics et d'un capital humain souvent sous-qualifié.

Ce phénomène n'est pas propre au Maroc, de nombreux pays connaissent des déséquilibres similaires. En France, par exemple, l'Île-de-France concentre une grande partie des emplois, malgré des politiques de décentralisation mises en place depuis plusieurs décennies. Cependant, certains pays ont réussi à atténuer ces disparités grâce à des mesures incitatives. En Espagne, par exemple, des zones franches ont été créées pour encourager les entreprises à s'installer dans les régions moins développées.



Pour le Maroc, plusieurs pistes peuvent être envisagées pour corriger ces déséquilibres. Tout d'abord, il serait nécessaire de renforcer les incitations fiscales pour les entreprises souhaitant investir dans les régions rurales. Ensuite, un effort particulier doit être fait en matière de formation professionnelle, afin d'adapter les compétences des travailleurs locaux aux besoins du marché. Enfin, le développement des infrastructures, notamment les routes et les réseaux de télécommunication, est indispensable pour désenclaver ces régions.

Les conséquences de cette concentration des emplois sont multiples, elle limite le potentiel de croissance des régions rurales, tout en accentuant la pression sur les infrastructures des grandes villes, déjà saturées et contribue à creuser les inégalités et à alimenter l'exode rural, avec des conséquences négatives sur la cohésion sociale.

En conclusion, la répartition déséquilibrée des emplois au Maroc illustre les défis auxquels le pays est confronté dans sa quête d'un développement régional équilibré. Si des progrès ont été réalisés, notamment dans certaines régions comme Tanger-Tétouan-Al Hoceïma, beaucoup reste à faire pour que la régionalisation avancée tienne toutes ses promesses. Une approche plus proactive, associant l'État, les collectivités locales et le secteur privé, sera nécessaire pour réduire ces disparités et offrir à chaque région les moyens de son développement.



SCAN ME!

ويب راديو مغاربة العالم

WEB RADIO DES MAROCAINS DU MONDE

+750.000 AUDITEURS PAR MOIS | ÉMISSIONS, PODCASTS & MUSIC

Le Maroc, futur leader automobile en Afrique ? Entre ambition industrielle et défis environnementaux

Un secteur porté par les exportations et les investissements étrangers et Un avenir prometteur, mais des défis à relever



Depuis quelques années, le Maroc s'impose comme un acteur incontournable de l'industrie automobile africaine. Avec une production de 535 825 véhicules en 2023, le Royaume est devenu le deuxième producteur du continent, derrière l'Afrique du Sud et ses 633 337 unités. Pourtant, avec des ambitions affichées et une capacité industrielle en pleine montée en puissance, le Maroc pourrait bientôt ravir la première place.

En effet, les autorités marocaines ont annoncé leur objectif d'atteindre 1 million de véhicules produits par an d'ici 2025, un chiffre qui renforcerait la place du pays comme hub manufacturier régional. Cette ambition s'appuie sur un écosystème bien structuré, articulé autour des constructeurs de renom comme Renault et Stellantis, qui disposent d'usines performantes à Tanger et Kénitra. Ces groupes ont su s'appuyer sur un réseau dense de sous-traitants et d'équipementiers, facilitant ainsi l'intégration locale et la compétitivité du secteur.

L'essor de l'automobile au Maroc ne se limite pas à la production nationale. 85% des véhicules produits dans le Royaume sont destinés à l'exportation, principalement vers l'Europe. Cette forte orientation internationale s'explique par les accords de libre-échange signés avec l'Union européenne et d'autres partenaires, qui permettent aux véhicules marocains d'accéder à ces marchés sans droits de douane.

L'attractivité du Maroc repose aussi sur un coût de production compétitif, un réseau logistique performant (port de Tanger Med, autoroutes) et des incitations fiscales favorisant l'implantation des industriels. Cette stratégie a porté ses fruits, attirant de nouveaux investisseurs comme des groupes chinois et canadiens spécialisés dans la fabrication de batteries électriques, confirmant ainsi la volonté du pays de se positionner sur les segments d'avenir.

Cependant, cette croissance fulgurante ne peut ignorer l'impératif écologique. Avec la décision de l'Union européenne d'interdire la vente de voitures thermiques neuves à partir de 2035, le Maroc doit impérativement accélérer sa transition vers la production de véhicules électriques (VE) et hybrides.

Actuellement, le marché des VE reste embryonnaire au Maroc, mais plusieurs initiatives sont en cours. L'Association Professionnelle Intersectorielle pour la Mobilité Électrique (APIME) prévoit l'installation de 2 500 bornes de recharge d'ici 2026, tandis que le gouvernement a récemment validé 22,5 milliards de dirhams d'investissements dans la mobilité électrique.

Le pays pourrait également tirer profit de ses atouts en matière d'énergies renouvelables. Avec une capacité installée de 52% en énergies propres d'ici 2030, notamment grâce aux projets solaires et éoliens, le Maroc peut se positionner comme un acteur clé de la fabrication de batteries électriques vertes, réduisant ainsi sa dépendance aux importations et consolidant sa place dans la chaîne de valeur mondiale.

Malgré ces avancées, le Maroc doit encore surmonter plusieurs obstacles pour s'imposer comme le leader africain de l'automobile. Parmi les défis majeurs figurent :

- L'intégration accrue de la production locale, afin de réduire la dépendance aux importations de composants.
- Le renforcement de la formation des ressources humaines, pour accompagner l'évolution technologique du secteur.
- L'adaptation rapide aux nouvelles réglementations environnementales, afin d'assurer la compétitivité des exportations marocaines sur les marchés internationaux.

Si le Maroc parvient à relever ces défis, il pourra non seulement dépasser l'Afrique du Sud en termes de production, mais aussi devenir un acteur clé de la transition automobile mondiale, à la croisée des enjeux industriels et environnementaux.

Un secteur en pleine mutation : comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?

Le Maroc face au défi de l'électrification

Un secteur en pleine mutation : comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?

L'industrie automobile traverse une révolution sans précédent, marquée par l'électrification, la digitalisation et l'essor des véhicules autonomes et connectés. Alors que les constructeurs occidentaux réorientent leur stratégie face à l'ascension chinoise et aux réglementations environnementales, le Maroc peut-il transformer ces bouleversements en opportunités pour son industrie automobile ?

Avec une production record de 535 825 véhicules en 2023, le Royaume s'impose comme un acteur majeur en Afrique, mais doit s'adapter rapidement aux nouvelles tendances mondiales.

Les quatre grandes tendances qui redessinent l'industrie automobile

L'industrie automobile est en pleine mutation sous l'effet de quatre transformations majeures :

L'électrification : Les véhicules électriques (VE) représenteront 18 % des ventes mondiales en 2024, contre seulement 2 % en 2018. L'interdiction des voitures thermiques en Europe d'ici 2035 accélère cette transition.

L'essor des logiciels embarqués : Les voitures deviennent de véritables ordinateurs sur roues, avec en moyenne 100 millions de lignes de code, et jusqu'à 300 millions d'ici 2030.

Les véhicules autonomes et connectés : Tesla, Waymo et Baidu investissent massivement dans les technologies de conduite autonome.

Les nouveaux modes de consommation : L'autopartage et les services de mobilité (Mobility as a Service) bousculent le modèle traditionnel d'achat de véhicules.

Le Maroc doit intégrer ces mutations pour préserver sa place dans la chaîne de valeur automobile mondiale.

Aujourd'hui, 85 % des voitures produites au Maroc sont destinées à l'Europe, un marché qui se tourne massivement vers les VE.

Pour rester compétitif, le Royaume doit accélérer sa transition :

Investissements massifs dans la mobilité électrique : En 2023, la 2e Commission nationale de l'investissement a validé 22,5 milliards de dirhams de projets dédiés aux VE.

Déploiement de 2 500 bornes de recharge d'ici 2026, un effort crucial pour encourager l'adoption locale.

Développement d'une filière de fabrication de batteries pour réduire la dépendance aux importations chinoises.

Malgré ces efforts, les voitures électriques produites au Maroc restent encore marginales. L'avenir du secteur dépendra de sa capacité à attirer de nouveaux investisseurs spécialisés dans l'électromobilité.

La révolution des logiciels embarqués : une opportunité pour le Maroc ?

Le véhicule du futur sera 100 % connecté. Aujourd'hui, une voiture contient plus de logiciels qu'un avion de chasse, et ce chiffre va tripler d'ici 2030.

Un secteur en pleine mutation : comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?

Les constructeurs marocains peuvent tirer parti de cette transformation en :

- Développant des pôles d'ingénierie logicielle pour la conception de systèmes embarqués.
- Nouant des partenariats avec des startups spécialisées en intelligence artificielle et cybersécurité.
- Misant sur la formation pour préparer la main-d'œuvre marocaine aux nouveaux métiers de l'automobile connectée.

Des groupes comme Stellantis et Renault investissent déjà dans la digitalisation, mais le Maroc doit aller plus loin pour ne pas rater ce virage technologique.

Véhicules autonomes : une révolution encore lointaine pour le Maroc ?

Si les voitures autonomes sont encore en phase d'expérimentation, elles pourraient redéfinir l'industrie d'ici une dizaine d'années. Des entreprises comme Tesla, Google (Waymo) et Baidu avancent rapidement sur cette technologie.

Le Maroc pourrait anticiper cette mutation en développant :

- Des infrastructures adaptées (routes intelligentes, capteurs connectés).
- Des programmes de recherche avec les universités marocaines sur la conduite autonome.
- Des partenariats avec des leaders du secteur, notamment asiatiques et américains.

Même si cette révolution prendra du temps, le Maroc doit poser dès aujourd'hui les bases pour ne pas être exclu de cette avancée majeure.

Quels leviers pour faire du Maroc un hub du futur automobile ?

Face à ces transformations, le Maroc a une carte à jouer pour devenir un acteur clé de l'automobile de demain.

- Développer une industrie de la batterie électrique : Avec 52 % d'énergies renouvelables prévues en 2030, le pays peut proposer des batteries plus écologiques et attirer de grands industriels.
- Renforcer la formation et la R&D : L'avenir de l'industrie passera par l'ingénierie logicielle et les nouvelles mobilités. Investir dans les talents est essentiel.
- Créer des incitations pour attirer les géants de l'électromobilité : Tesla, BYD, Hyundai... Autant d'acteurs qui pourraient choisir le Maroc comme base régionale.

Si le Royaume parvient à structurer un écosystème automobile adapté aux défis de demain, il pourra non seulement consolider sa place sur le marché africain, mais aussi s'imposer comme un leader des nouvelles mobilités à l'échelle mondiale



L'essor des véhicules électriques au Maroc : un pari industriel ou une utopie ?

Un Marché en Croissance. Le marché des véhicules électriques au Maroc a connu une croissance notable ces dernières années. En 2023, les ventes de véhicules électriques ont atteint 463 unités, marquant une augmentation spectaculaire de 133 % par rapport à l'année précédente

Un marché encore limité mais un fort potentiel de développement avec Un engagement fort du gouvernement et des industriels

L'essor des véhicules électriques au Maroc : un pari industriel ou une utopie ?

Le Maroc s'engage résolument dans la transition vers une mobilité plus verte. Alors que les ventes mondiales de véhicules électriques (VE) sont en forte progression (18 % du marché en 2024 contre seulement 2 % en 2018), le Royaume tente de se positionner comme un acteur clé dans cette révolution automobile. Mais face à un marché local encore timide, des infrastructures en construction et des investissements colossaux nécessaires, la question demeure : le Maroc est-il prêt à devenir un hub du véhicule électrique ou ce pari reste-t-il un vœu pieux ?

Le marché intérieur des VE au Maroc reste marginal. En 2023, moins de 1 % des ventes de voitures neuves concernaient des véhicules électriques ou hybrides, bien loin des taux observés en Europe ou en Chine.

Ce faible engouement s'explique par plusieurs facteurs :

Le coût élevé des VE, qui reste inabordable pour la majorité des consommateurs marocains.

Le manque d'infrastructures de recharge, avec seulement quelques centaines de bornes disponibles à travers le pays.

Un marché d'occasion encore inexistant, rendant l'achat de VE moins attractif pour les automobilistes à budget limité.



Cependant, la dynamique mondiale pousse le Maroc à accélérer son développement dans ce secteur. L'interdiction des voitures thermiques neuves en Europe dès 2035 oblige les constructeurs implantés au Maroc, comme Renault et Stellantis, à revoir leurs stratégies et à anticiper cette mutation en investissant dans la production de véhicules électriques et hybrides.

Conscient des enjeux, l'État marocain a annoncé un plan ambitieux pour encourager la transition vers la mobilité électrique. En juillet 2023, la 2e Commission nationale de l'investissement a validé 22,5 milliards de dirhams de projets dédiés à l'électromobilité.

Parmi les initiatives phares :

Déploiement de 2 500 bornes de recharge à l'horizon 2026, sous l'impulsion de l'Association Professionnelle Intersectorielle pour la Mobilité Électrique (APIME).

Encouragement des investissements dans la fabrication de batteries électriques, avec l'installation d'usines par des entreprises canadiennes et coréennes.

Appui aux constructeurs locaux, avec l'émergence de NEO Motors, premier fabricant de véhicules 100 % marocains, qui pourrait jouer un rôle clé dans le segment électrique.

L'essor des véhicules électriques au Maroc : un pari industriel ou une utopie ?

Le Maroc, un hub potentiel pour la production de batteries ?

Si la production de VE représente un défi, le Maroc pourrait surtout se positionner sur la fabrication de batteries électriques. Avec ses ressources en énergies renouvelables (52 % du mix énergétique en 2030), le pays dispose d'un atout majeur pour développer des batteries moins carbonées et plus compétitives.

Les investissements étrangers dans ce domaine se multiplient, notamment avec des entreprises asiatiques spécialisées dans la fabrication des composants essentiels (lithium, nickel, cobalt). L'objectif ? Faire du Maroc un maillon clé de la chaîne d'approvisionnement mondiale des batteries et ainsi réduire la dépendance aux importations chinoises et européennes.

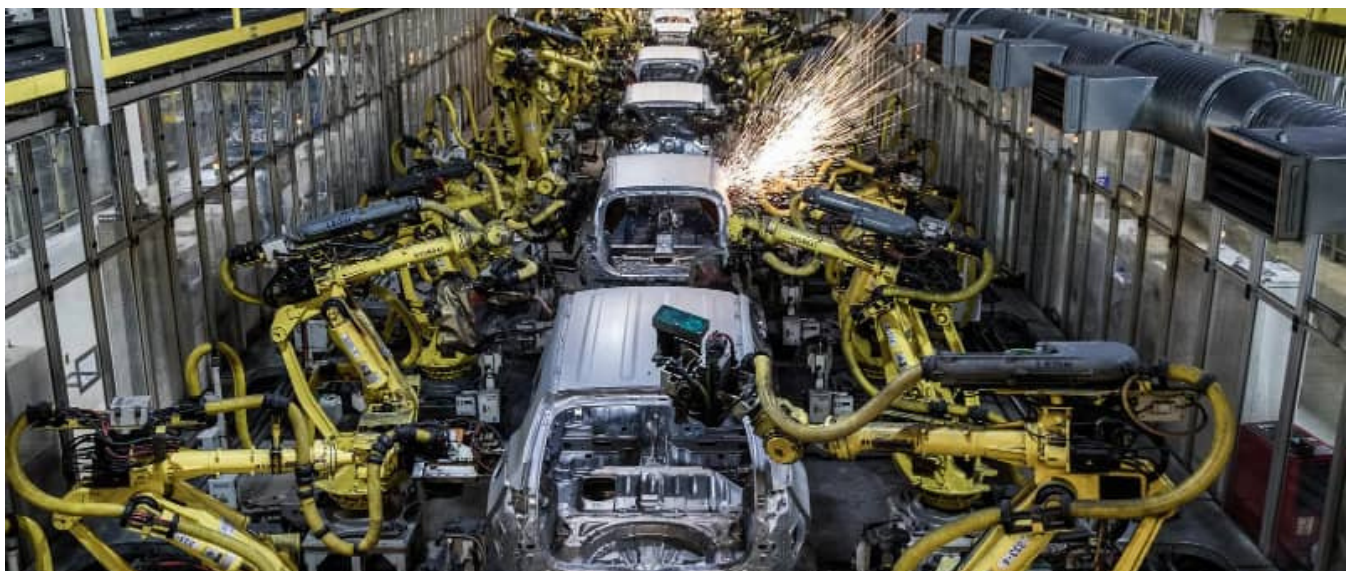
Malgré ces ambitions, plusieurs obstacles freinent encore le décollage du secteur des VE au Maroc :

- Le coût élevé des véhicules électriques, qui nécessite des incitations fiscales et des aides à l'achat.
- Un réseau de recharge encore embryonnaire, limitant la confiance des consommateurs dans cette technologie.
- Un manque de main-d'œuvre qualifiée, freinant l'industrialisation rapide du secteur.



Pour transformer l'essai, le Maroc doit adopter une stratégie cohérente et accélérer ses réformes. À court terme, cela passe par une incitation plus forte à l'achat de VE, le développement rapide d'infrastructures de recharge et une formation spécialisée pour accompagner les besoins industriels.

Si ces défis sont relevés, le Maroc pourrait non seulement consolider sa place d'acteur majeur de l'automobile en Afrique, mais aussi devenir un hub de la mobilité électrique pour l'Europe et le reste du monde. Reste à savoir si les consommateurs marocains suivront cette révolution, ou si elle restera une ambition encore trop éloignée de la réalité du marché.



Un secteur en pleine mutation : comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?

Le Maroc face au défi de l'électrification

L'industrie automobile traverse une révolution sans précédent, marquée par l'électrification, la digitalisation et l'essor des véhicules autonomes et connectés. Alors que les constructeurs occidentaux réorientent leur stratégie face à l'ascension chinoise et aux réglementations environnementales, le Maroc peut-il transformer ces bouleversements en opportunités pour son industrie automobile ?

Avec une production record de 535 825 véhicules en 2023, le Royaume s'impose comme un acteur majeur en Afrique, mais doit s'adapter rapidement aux nouvelles tendances mondiales.

Les quatre grandes tendances qui redessinent l'industrie automobile

L'industrie automobile est en pleine mutation sous l'effet de quatre transformations majeures :

L'électrification : Les véhicules électriques (VE) représenteront 18 % des ventes mondiales en 2024, contre seulement 2 % en 2018. L'interdiction des voitures thermiques en Europe d'ici 2035 accélère cette transition.

L'essor des logiciels embarqués : Les voitures deviennent de véritables ordinateurs sur roues, avec en moyenne 100 millions de lignes de code, et jusqu'à 300 millions d'ici 2030.

Les véhicules autonomes et connectés : Tesla, Waymo et Baidu investissent massivement dans les technologies de conduite autonome.

Les nouveaux modes de consommation : L'autopartage et les services de mobilité (Mobility as a Service) bousculent le modèle traditionnel d'achat de véhicules.

Le Maroc doit intégrer ces mutations pour préserver sa place dans la chaîne de valeur automobile mondiale.

Aujourd'hui, 85 % des voitures produites au Maroc sont destinées à l'Europe, un marché qui se tourne massivement vers les VE.



Pour rester compétitif, le Royaume doit accélérer sa transition :

Investissements massifs dans la mobilité électrique : En 2023, la 2e Commission nationale de l'investissement a validé 22,5 milliards de dirhams de projets dédiés aux VE. Déploiement de 2 500 bornes de recharge d'ici 2026, un effort crucial pour encourager l'adoption locale.

Développement d'une filière de fabrication de batteries pour réduire la dépendance aux importations chinoises.

Malgré ces efforts, les voitures électriques produites au Maroc restent encore marginales. L'avenir du secteur dépendra de sa capacité à attirer de nouveaux investisseurs spécialisés dans l'électromobilité.

La révolution des logiciels embarqués : une opportunité pour le Maroc ?

Le véhicule du futur sera 100 % connecté. Aujourd'hui, une voiture contient plus de logiciels qu'un avion de chasse, et ce chiffre va tripler d'ici 2030.

Les constructeurs marocains peuvent tirer parti de cette transformation en :

- Développant des pôles d'ingénierie logicielle pour la conception de systèmes embarqués.
- Nouant des partenariats avec des startups spécialisées en intelligence artificielle et cybersécurité.
- Misant sur la formation pour préparer la main-d'œuvre marocaine aux nouveaux métiers de l'automobile connectée.

Des groupes comme Stellantis et Renault investissent déjà dans la digitalisation, mais le Maroc doit aller plus loin pour ne pas rater ce virage technologique.

Un secteur en pleine mutation : comment l'automobile marocaine peut tirer profit des nouvelles tendances mondiales ?



Véhicules autonomes : une révolution encore lointaine pour le Maroc ?

Si les voitures autonomes sont encore en phase d'expérimentation, elles pourraient redéfinir l'industrie d'ici une dizaine d'années. Des entreprises comme Tesla, Google (Waymo) et Baidu avancent rapidement sur cette technologie.

Le Maroc pourrait anticiper cette mutation en développant :

Des infrastructures adaptées (routes intelligentes, capteurs connectés).
Des programmes de recherche avec les universités marocaines sur la conduite autonome.
Des partenariats avec des leaders du secteur, notamment asiatiques et américains.

Même si cette révolution prendra du temps, le Maroc doit poser dès aujourd'hui les bases pour ne pas être exclu de cette avancée majeure.

Quels leviers pour faire du Maroc un hub du futur automobile ?

Face à ces transformations, le Maroc a une carte à jouer pour devenir un acteur clé de l'automobile de demain.

Développer une industrie de la batterie électrique : Avec 52 % d'énergies renouvelables prévues en 2030, le pays peut proposer des batteries plus écologiques et attirer de grands industriels.
Renforcer la formation et la R&D : L'avenir de l'industrie passera par l'ingénierie logicielle et les nouvelles mobilités. Investir dans les talents est essentiel.
Créer des incitations pour attirer les géants de l'électromobilité : Tesla, BYD, Hyundai... Autant d'acteurs qui pourraient choisir le Maroc comme base régionale.

Si le Royaume parvient à structurer un écosystème automobile adapté aux défis de demain, il pourra non seulement consolider sa place sur le marché africain, mais aussi s'imposer comme un leader des nouvelles mobilités à l'échelle mondiale

La fin des voitures thermiques en Europe dès 2035 : quels impacts pour l'industrie marocaine ?

Un choc pour le modèle actuel de production au Maroc

L'Union européenne a acté une décision historique : dès 2035, la vente de voitures neuves à moteur thermique sera interdite sur son territoire. Cette mesure vise à accélérer la transition vers la mobilité propre et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Mais derrière cette ambition environnementale, une question cruciale se pose pour le Maroc : comment cette décision va-t-elle impacter son industrie automobile, largement tournée vers l'exportation vers l'Europe ?

Le secteur automobile est le premier exportateur du Maroc, avec 141,7 milliards de dirhams de recettes en 2023, dépassant les phosphates et les transferts des MRE. Environ 85 % des véhicules produits dans le pays sont destinés à l'Europe, notamment vers la France, l'Espagne et l'Italie.

Aujourd'hui, la production marocaine repose principalement sur les véhicules thermiques, fabriqués par Renault (usine de Tanger) et Stellantis (usine de Kénitra). L'interdiction des moteurs thermiques en Europe oblige ces constructeurs à adapter leurs chaînes de production et à accélérer le passage vers les véhicules électriques (VE).

Le défi est double :

Adapter les chaînes de production existantes pour fabriquer des VE.

Attirer de nouveaux investisseurs spécialisés dans l'électromobilité.



Un virage électrique déjà amorcé au Maroc ?

Face à cette échéance, le Maroc a commencé à structurer son offre pour ne pas être dépassé. Plusieurs projets d'envergure ont été annoncés en 2023 et 2024 :

- 22,5 milliards de dirhams d'investissements validés pour développer un écosystème de mobilité électrique.
- Installation de 2 500 bornes de recharge d'ici 2026, via l'Association Professionnelle Intersectorielle pour la Mobilité Électrique (APIME).
- Développement d'une filière de fabrication de batteries électriques, avec des investissements d'entreprises chinoises et canadiennes.
- Lancement de NEO Motors, premier constructeur marocain de voitures électriques, visant à proposer des modèles abordables pour le marché local et africain.

Malgré ces initiatives, la production de VE reste encore marginale au Maroc. L'industrie doit accélérer sa mutation pour ne pas perdre ses parts de marché en Europe.



La fin des voitures thermiques en Europe dès 2035 : quels impacts pour l'industrie marocaine ?

Quels risques pour l'industrie automobile marocaine ?

L'interdiction des véhicules thermiques en Europe constitue une menace pour le modèle industriel actuel du Maroc. Plusieurs risques sont à anticiper :

- Un ralentissement des exportations si la transition n'est pas rapide : les usines marocaines doivent s'adapter rapidement pour rester compétitives.
- Une dépendance aux importations de batteries et composants VE : la Chine domine actuellement la production de batteries lithium-ion.
- Des pertes d'emplois dans la production de moteurs thermiques : il faudra reconvertir une partie de la main-d'œuvre vers les technologies électriques.
- Un coût d'adaptation élevé pour les usines : transformer les lignes de production pour passer au 100 % électrique nécessite des investissements massifs.

Le Maroc ne peut pas se permettre de rester à la traîne. Une opportunité à saisir : faire du Maroc un hub du véhicule électrique

Malgré ces défis, cette transition peut devenir un atout stratégique pour le Maroc s'il parvient à se positionner comme un hub de production de véhicules électriques pour l'Europe et l'Afrique.

Des atouts déjà en place :

Une main-d'œuvre qualifiée et un coût de production compétitif.

Un accès privilégié aux marchés européens grâce aux accords de libre-échange.

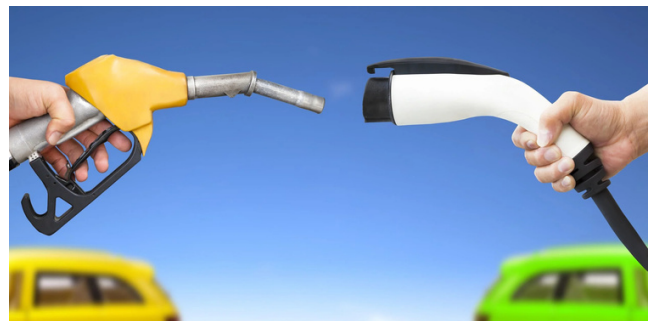
Un mix énergétique de plus en plus vert, avec 52 % d'énergies renouvelables prévues d'ici 2030, ce qui peut séduire les constructeurs soucieux de réduire leur empreinte carbone.



Les prochaines étapes pour réussir la transition :

- Attirer de nouveaux constructeurs spécialisés dans l'électrique (BYD, Tesla, Hyundai...).
- Développer un écosystème local de batteries électriques, en exploitant les énergies renouvelables.
- Renforcer la formation et la reconversion des travailleurs pour accompagner l'évolution technologique du secteur.

Si le Maroc parvient à relever ces défis, il pourrait non seulement préserver ses parts de marché, mais aussi devenir un acteur majeur de la mobilité électrique en Afrique et en Méditerranée. L'interdiction des voitures thermiques en Europe en 2035 n'est pas seulement un défi pour l'industrie marocaine, c'est une occasion unique de réinventer son modèle automobile et de prendre une longueur d'avance.



L'Europe et les États-Unis face à l'ascension chinoise dans l'industrie automobile : la fin d'un monopole ?

La Chine, un rouleau compresseur industriel et L'Europe et les États-Unis en difficulté ?

L'industrie automobile mondiale vit une transformation historique. Longtemps dominé par les constructeurs occidentaux – principalement européens et américains –, le marché est aujourd'hui chamboulé par la montée en puissance de la Chine. Premier producteur mondial avec 30,16 millions de véhicules fabriqués en 2023 (+17 % par rapport à 2019), Pékin est aussi devenu le premier exportateur mondial, dépassant le Japon et les États-Unis. Cette ascension spectaculaire remet en question la suprématie historique de l'Occident et pose une question cruciale : l'Europe et les États-Unis peuvent-ils encore rivaliser avec la puissance chinoise ?

En quelques décennies, la Chine est passée du statut de suiveur technologique à celui de leader incontesté de l'industrie automobile mondiale. Aujourd'hui, elle domine à la fois :

- La production mondiale, représentant 32,2 % des véhicules fabriqués en 2023.
- L'exportation, avec 4,91 millions de véhicules exportés, contre 3,5 millions pour le Japon.
- Le marché des véhicules électriques (VE), avec plus de 60 % des ventes mondiales de VE en 2023.

Le secret de cette domination ? Une politique industrielle volontariste, combinant subventions massives, soutien à l'innovation et protection du marché intérieur. L'État chinois a misé dès les années 2000 sur les véhicules à énergies nouvelles (NEV), donnant naissance à des géants comme BYD, qui a récemment dépassé Tesla en volume de ventes.

De plus, la stratégie du "Made in China 2025" a permis aux constructeurs chinois de maîtriser l'ensemble de la chaîne de production, notamment les batteries, un composant clé dans la transition vers la mobilité électrique.



Face à cette montée en puissance, les constructeurs européens et américains se retrouvent sous pression. Plusieurs signaux inquiétants témoignent d'un recul progressif de leur domination :

- Baisse de la production : En 2023, la production de véhicules aux États-Unis (10,61 millions) et en Europe (15,34 millions) a diminué par rapport à 2019.
- Retard dans l'électrification : Alors que la Chine a pris une avance considérable sur les VE, les constructeurs européens peinent à s'adapter aux nouvelles tendances du marché.
- Dépendance aux batteries chinoises : 70 % des batteries utilisées dans les VE européens et américains proviennent de Chine.



L'Europe et les États-Unis face à l'ascension chinoise dans l'industrie automobile : la fin d'un monopole ?

L'interdiction des véhicules thermiques en Europe dès 2035 impose aux constructeurs occidentaux une transition rapide. Mais cette mutation se fait dans un contexte de crise économique, de tensions géopolitiques et d'un manque d'investissement dans la R&D.

Pour tenter de limiter l'influence chinoise, l'Europe et les États-Unis adoptent de nouvelles mesures protectionnistes :

L'Union européenne a lancé une enquête sur les subventions chinoises aux VE, accusant Pékin de concurrence déloyale. Elle pourrait imposer des droits de douane pour freiner les importations de voitures chinoises.

Les États-Unis ont instauré la loi Inflation Reduction Act (IRA), qui favorise les constructeurs produisant sur le sol américain et taxe fortement les importations chinoises.

Ces mesures suffiront-elles à freiner la vague chinoise ? Rien n'est moins sûr. Les constructeurs chinois investissent massivement en Europe, avec l'ouverture de nouvelles usines (comme BYD en Hongrie), et contournent déjà les barrières tarifaires en implantant leur production en Asie du Sud-Est.

Face à la puissance chinoise, les constructeurs européens et américains doivent réinventer leur modèle. Plusieurs stratégies sont envisagées :

- Accélérer l'innovation dans les logiciels embarqués, les VE haut de gamme et les batteries à hydrogène.
- Nouer des alliances avec des entreprises asiatiques pour sécuriser les approvisionnements en composants critiques.
- Miser sur la différenciation avec des véhicules mieux conçus, plus technologiques et plus durables.

Le combat est loin d'être terminé. Mais une chose est sûre : le centre de gravité de l'industrie automobile mondiale est en train de basculer irrémédiablement vers l'Asie, avec la Chine en tête de file. L'Europe et les États-Unis réussiront-ils à riposter ?





Les Émirats arabes unis vont construire en France un "campus" axé sur l'intelligence artificielle avec un data center géant d'une capacité de calcul pouvant aller jusqu'à un gigawatt, "ce qui représente des investissements d'un ordre de grandeur de 30 à 50 milliards d'euros"

Alors que les relations entre le Maroc et les Émirats arabes unis n'ont jamais été aussi solides, un projet d'envergure en intelligence artificielle, financé par un fonds émirati, va voir le jour... en France. Il s'agit d'un campus entièrement dédié à l'intelligence artificielle, intégrant un centre de calcul de haute capacité, avec l'ambition de structurer un écosystème dynamique autour de la recherche et des start-up technologiques.

Un projet de cette ampleur aurait pourtant trouvé un terrain fertile au Maroc, pays qui affiche depuis plusieurs années une volonté affirmée d'être un hub technologique en Afrique. Avec son développement rapide dans les nouvelles technologies, ses universités en pleine transformation et son cadre réglementaire de plus en plus favorable aux start-up, le Maroc disposait de nombreux atouts pour accueillir une telle initiative.

Une occasion manquée pour le Maroc : Un campus IA d'envergure voit le jour en France avec un soutien émirati

Mais force est de constater que ce projet, qui aurait pu renforcer l'attractivité du pays dans le domaine de l'intelligence artificielle, a pris une autre direction. Une belle occasion manquée, d'autant plus que les liens économiques entre Rabat et Abu Dhabi se sont multipliés ces dernières années, notamment dans les secteurs stratégiques tels que l'immobilier, les énergies renouvelables et les infrastructures. L'intelligence artificielle aurait pu être un nouveau maillon fort de cette coopération exemplaire.

Ce campus en France témoigne également de la compétition féroce à l'international pour attirer les investissements en IA. À travers cette initiative, les Émirats arabes unis montrent leur volonté d'élargir leur influence dans le domaine technologique en s'appuyant sur des centres d'excellence hors de leurs frontières. Un modèle dont le Maroc aurait pu s'inspirer pour capter davantage de financements et stimuler l'innovation locale.

Désormais, la question se pose : comment le Maroc peut-il mieux valoriser ses atouts pour séduire les investisseurs en intelligence artificielle et éviter que d'autres opportunités ne lui échappent ? Il devient impératif d'accélérer la mise en place d'infrastructures adaptées, de renforcer les partenariats avec les fonds d'investissement internationaux et de favoriser l'émergence d'un véritable écosystème technologique.

Le pays a tout intérêt à tirer les leçons de cette occasion manquée afin de ne pas laisser le train de l'intelligence artificielle lui passer sous le nez.





La société chinoise Kaitong, spécialisée dans la fabrication de pièces automobiles, a annoncé le lancement d'une filiale au Maroc, marquant une étape stratégique dans son expansion internationale. Ce projet, doté d'un investissement de 40 millions de yuans (environ 55 millions de dirhams marocains), vise à répondre aux besoins croissants de ses clients en Europe et en Afrique. La première phase du financement sera dédiée à la création de la filiale, l'acquisition de terrains, la construction et l'aménagement des bâtiments, reflétant l'ambition de Kaitong de s'imposer comme un acteur clé dans la région.



Allianz Trade a rehaussé la note du Maroc de « B2 » à « B1 », reconnaissant sa forte croissance économique, portée par la diversification, les investissements publics et des secteurs clés comme l'automobile et les énergies renouvelables



Le groupe français Colas a obtenu trois contrats majeurs de l'ONCF, totalisant 4,7 milliards de dirhams, pour le développement de la future ligne à grande vitesse reliant Kénitra à Marrakech, comprenant des travaux de génie civil, la pose de voies ferrées, des systèmes de caténaires et des sous-stations électriques...

Le Musée Mohammed VI d'art moderne et contemporain (MMVI) de Rabat ouvre ses portes à l'exposition exceptionnelle «Tahar Ben Jelloun, de l'écriture à la peinture», qui se tiendra du 8 avril au 30 juin 2025.

Cet événement unique met en lumière 40 œuvres originales de l'écrivain et artiste marocain, dévoilant une facette moins connue de son talent à travers des créations picturales imprégnées de poésie et de symbolisme.

En rassemblant ces œuvres, l'exposition invite les visiteurs à explorer l'univers artistique et littéraire de Tahar Ben Jelloun, célébrant ainsi le dialogue entre mots et couleurs.



THÉÂTRE DE CASABLANCA

Le Grand Théâtre de Casablanca est en voie de finalisation et pourrait bientôt ouvrir ses portes au public.

Selon des sources fiables, la Société de Développement Local (SDL) Casa Aménagement a mandaté un cabinet spécialisé pour réaliser l'audit final de ce projet ambitieux.

Avec un budget dépassant 1,4 milliard de dirhams et des années de travaux titanesques, ce chef-d'œuvre architectural est prêt à transformer Casablanca en un véritable épiscentre artistique.



Marocanisation de la ville intelligente : Une vision pour l'avenir

Par Amin Sami, expert en stratégie et en conduite du changement pour les entreprises, les institutions et les stratégies de développement.

Le concept de Marocanisation de la ville intelligente est une approche novatrice qui vise à adapter le modèle des villes intelligentes mondiales aux spécificités marocaines en intégrant la culture, les valeurs, les infrastructures de base et numériques, ainsi que les besoins sociaux, économiques, agricoles et politiques du pays.

Ce concept repose sur la restructuration, la transformation, la conception et la gestion de villes intelligentes, tout en respectant l'identité marocaine, son héritage culturel, économique et social, en s'inspirant des multiples composantes de son identité : arabe, islamique, hassanie, amazighe, juive et andalouse.

L'objectif est de tirer parti des avancées technologiques pour assurer un développement durable fondé sur cinq dimensions : sociale, environnementale, économique, territoriale et numérique.

La stratégie nationale Maroc Digital 2030, s'inscrit dans une vision stratégique et prospective portée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI, visant à exploiter pleinement la révolution numérique mondiale, à réduire la fracture numérique, à accélérer la transition numérique et à promouvoir un écosystème technologique sous le label "Made in Morocco", afin de faire du pays une plateforme régionale et continentale du numérique et d'exporter des services numériques vers l'Afrique et le reste du monde.

Cette stratégie nationale est à la fois ambitieuse et innovante, tant par sa méthodologie rigoureuse, qui doit mener à des résultats significatifs, que par les moyens développés pour renforcer le développement territorial du Maroc.

Vers une ville intelligente marocaine : au-delà du numérique, une question d'identité

La Marocanisation des villes intelligentes n'est pas une simple digitalisation des infrastructures urbaines, mais plutôt une vision stratégique ancrée dans l'identité et la culture du pays. Une ville n'est pas simplement un réseau de services et d'infrastructures, mais aussi l'expression vivante de l'âme, de l'histoire et de la civilisation d'une société. Elle doit préserver sa mémoire collective tout en s'adaptant aux nouvelles technologies pour assurer un avenir plus durable et inclusif.

L'absence de cette identité conduit à des villes sans âme et à des citoyens sans attachement à leur espace de vie. C'est pourquoi la construction d'une ville intelligente au Maroc doit impérativement intégrer trois piliers interdépendants :



Marocanisation de la ville intelligente : Une vision pour l'avenir

Par Amin Sami, expert en stratégie et en conduite du changement pour les entreprises, les institutions et les stratégies de développement.

1. La prospective : anticiper l'avenir pour mieux l'intégrer

La prospective constitue la première pierre angulaire d'un projet de ville intelligente adaptée au Maroc. Il ne s'agit pas d'importer des solutions standardisées, mais de concevoir des modèles innovants adaptés au contexte local, en intégrant les nouvelles technologies, le patrimoine et la durabilité.

Pourquoi la prospective est essentielle pour Marocaniser les villes intelligentes ?

- ✓ Anticiper les défis urbains futurs : croissance démographique, expansion urbaine, changement climatique, crises économiques.
- ✓ Concevoir des stratégies numériques adaptées aux réalités culturelles, linguistiques et socio-économiques du Maroc.
- ✓ Renforcer la souveraineté numérique et la sécurité des données en développant des systèmes autonomes basés sur l'intelligence artificielle locale et l'analyse des big data pour une gestion territoriale plus intelligente.

◆ Exemple d'application : Plutôt que d'imiter les modèles occidentaux des smart cities, le Maroc peut se doter de villes intelligentes écologiques utilisant des technologies vertes et des énergies renouvelables, tout en conservant une architecture urbaine enracinée dans l'héritage marocain.

2. La planification stratégique : transformer la vision en action

Une fois les tendances et scénarios futurs définis par la prospective, il est impératif d'établir une stratégie de mise en œuvre claire et efficace.

Comment structurer une planification stratégique pour les villes intelligentes marocaines ?

- ✓ Fixer des objectifs SMART (Spécifiques, Mesurables, Atteignables, Réalistes, Temporels), comme réduire de 40 % la consommation d'énergie dans les nouvelles villes d'ici 2035 ou renforcer les transports intelligents à Tanger d'ici 2030.
- ✓ Favoriser une approche participative, impliquant le secteur privé, la société civile et les universités marocaines dans la conception et la gestion des villes intelligentes.
- ✓ Mettre en place des cadres réglementaires et juridiques garantissant la souveraineté numérique et limitant la dépendance aux technologies importées.

◆ Exemple d'application : Une planification stratégique efficace permettrait d'équilibrer le développement urbain entre les grandes métropoles et les villes intermédiaires, au lieu de concentrer les projets uniquement sur l'axe Casablanca-Rabat.



Marocanisation de la ville intelligente : Une vision pour l'avenir

Par Amin Sami, expert en stratégie et en conduite du changement pour les entreprises, les institutions et les stratégies de développement.

3. La conduite du changement : réussir la transition numérique

Même avec une prospective solide et une planification stratégique bien définie, le véritable défi réside dans l'exécution des plans et dans l'adhésion des citoyens et des acteurs économiques à la transformation urbaine.

Comment assurer une transition fluide vers les villes intelligentes marocaines ?

- ✓ Gérer la transformation numérique de manière progressive pour éviter une fracture sociale et assurer une adaptation en douceur des citoyens et des entreprises.
- ✓ Développer une communication stratégique avec la population, à travers des campagnes de sensibilisation sur les avantages des villes intelligentes et leur impact positif sur le quotidien.
- ✓ Former et accompagner les talents marocains, afin de développer des compétences locales en matière de gestion des villes intelligentes, garantissant ainsi une autonomie technologique et réduisant la dépendance aux experts étrangers.

◆ Exemple d'application : Avant d'introduire un système de paiement digital dans le transport public, il faut mettre en place des sessions de formation, des incitations pour les entreprises locales et des programmes d'assistance aux populations âgées ou non familiarisées avec le numérique.

Une synergie entre prospective, planification stratégique et conduite du changement

La Marocanisation des villes intelligentes repose sur l'interconnexion dynamique entre prospective, planification stratégique et conduite du changement. Cet équilibre garantit :

- ✓ Une approche unique et adaptée aux réalités culturelles et économiques du Maroc.
- ✓ Une transition maîtrisée vers des villes intelligentes sans aggraver les inégalités numériques et sociales.
- ✓ Une intégration harmonieuse des technologies pour préserver l'identité marocaine tout en favorisant l'innovation et le progrès.

Conclusion : Vers une ville intelligente marocaine, un modèle inspirant

Une ville intelligente marocaine ne doit pas être une simple métropole ultra-connectée, mais un espace de vie durable et inclusif, alliant modernité et traditions. Elle doit être humaniste, intégrant les dernières innovations technologiques tout en valorisant l'authenticité culturelle et patrimoniale.

L'objectif ultime de la Marocanisation de la ville intelligente est non seulement d'améliorer la qualité de vie, mais aussi de positionner le Maroc comme un modèle de référence mondial en matière de smart cities adaptées aux contextes culturels et locaux, favorisant ainsi un développement harmonieux et durable.



Entretien avec Sophia El Khensae Bentamy : Déconstruire le « Fear-Based Selling » dans les métiers d'accompagnement

Dans un monde où le marketing émotionnel domine, certaines pratiques commerciales flirtent dangereusement avec la manipulation. Parmi elles, le fear-based selling – ou vente par la peur – s'impose comme une méthode pernicieuse, particulièrement dans les métiers de l'accompagnement. Mais est-il éthique d'exploiter l'anxiété et l'insécurité des individus pour les inciter à investir dans un service censé les aider à aller mieux ? Dans cet entretien, Sophia El Khensae Bentamy nous livre une réflexion critique sur cette tendance inquiétante et plaide pour une approche plus respectueuse et bienveillante du coaching et de la thérapie.

Question : Vous critiquez vivement les méthodes de vente basées sur la peur. Pouvez-vous nous expliquer en quoi elles consistent et pourquoi elles sont problématiques ?

Sophia El Khensae Bentamy : Bien sûr ! Le fear-based selling, ou vente par la peur, repose sur un mécanisme très simple : on met en avant un problème, un risque ou une menace pour pousser une personne à acheter une solution qui prétend l'éviter ou le résoudre. Cela peut se traduire par des phrases comme « Si vous ne faites rien maintenant, vous risquez de perdre X » ou « Imaginez-vous rester bloqué dans cette situation encore cinq ans ».

Ce qui est problématique, c'est que ces méthodes jouent sur l'anxiété et l'urgence plutôt que sur la confiance et la réflexion. Elles enferment les clients dans un état d'angoisse où l'achat devient un acte réflexe, une fuite en avant. Dans les métiers d'accompagnement, où la bienveillance et la confiance devraient primer, c'est une véritable contradiction.

Question : Vous évoquez des pratiques manipulatrices comme les « offres limitées » et les promesses de transformations radicales. Pourquoi ces techniques sont-elles si efficaces et en quoi sont-elles trompeuses ?

Sophia El Khensae Bentamy : Elles sont efficaces parce qu'elles exploitent des mécanismes psychologiques bien connus, notamment la peur de manquer une opportunité (« Seulement trois places disponibles ! ») et le besoin de sécurité (« Avec ce programme, vous ne serez plus jamais perdu ! »).

Le problème, c'est que ces promesses sont souvent exagérées, voire mensongères. Par exemple, garantir une transformation radicale en 30 jours n'est pas réaliste. Changer, évoluer, se comprendre, cela prend du temps et nécessite un travail sincère. Si l'on vend un rêve instantané, on ne fait que nourrir la frustration des clients, qui risquent de se sentir trompés une fois le programme terminé.

Question : Vous insistez sur le rôle éthique des coachs et thérapeutes. Selon vous, comment une approche plus respectueuse de l'accompagnement peut-elle se démarquer ?

Sophia El Khensae Bentamy : La base de tout accompagnement, c'est la relation de confiance. Plutôt que d'exploiter les peurs, il faut valoriser l'écoute, la compréhension des besoins réels et la construction d'un chemin personnalisé.

Cela signifie proposer des solutions adaptées, expliquer honnêtement les résultats possibles et surtout, respecter le rythme et l'individualité de chaque personne. Un bon coach ou thérapeute ne doit pas faire peur à ses clients pour les pousser à l'action, mais les encourager à trouver leurs propres ressources et avancer avec sérénité.

Entretien avec Sophia El Khensae Bentamy : Déconstruire le « Fear-Based Selling » dans les métiers d'accompagnement

Question : Pensez-vous que ces techniques de manipulation sont devenues une norme sur des plateformes comme LinkedIn ?

Sophia El Khensae Bentamy : Oui, malheureusement, LinkedIn et d'autres espaces professionnels regorgent de discours alarmistes destinés à générer de l'engagement et des ventes. On y voit souvent des publications qui jouent sur la peur de l'échec, la stagnation ou l'incompétence, avec des phrases comme « Votre carrière est en danger si vous n'agissez pas maintenant ».

Ce qui est regrettable, c'est que ces méthodes finissent par banaliser la peur et la rendre acceptable comme levier de persuasion. Pourtant, nous avons la responsabilité, en tant qu'accompagnateurs, de proposer des discours qui inspirent et élèvent, plutôt que d'alimenter un climat anxiogène.

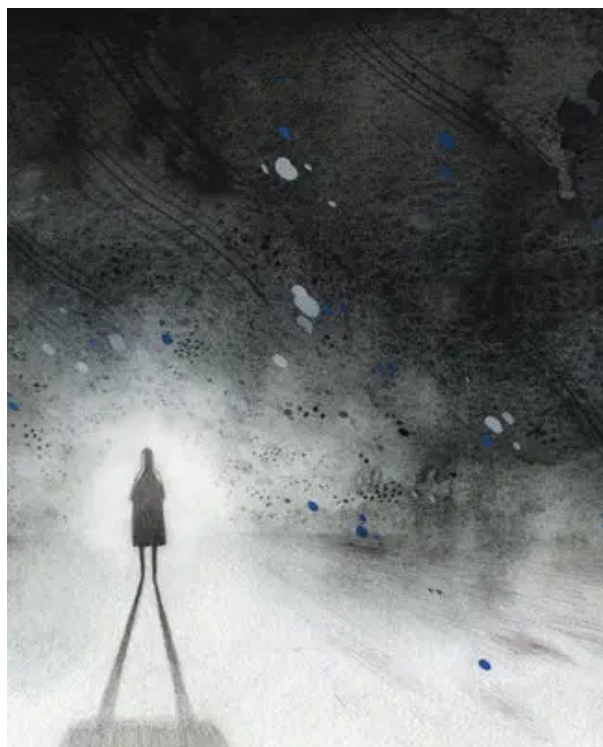
Question : Si vous aviez un message à adresser aux professionnels qui utilisent encore le fear-based selling, que leur diriez-vous ?

Sophia El Khensae Bentamy : Je leur dirais de se poser une question essentielle : veulent-ils être perçus comme des marchands de peur ou comme de véritables guides et accompagnateurs ?

La peur est un levier puissant, mais elle est aussi destructrice. En l'utilisant pour vendre, on prend le risque de briser la confiance des personnes qu'on accompagne et de fragiliser leur cheminement personnel.

Je les invite donc à se recentrer sur l'essentiel : proposer un accompagnement basé sur des valeurs solides, une communication authentique et un réel engagement envers ceux qui leur font confiance. Car au final, ce qui reste, ce n'est pas le chiffre d'affaires, mais l'impact que l'on a sur la vie des autres.

En déconstruisant les mécanismes du fear-based selling, Sophia El Khensae Bentamy rappelle l'importance de l'éthique et de la bienveillance dans les métiers de l'accompagnement. Si la peur peut vendre, elle ne construit rien de durable. Miser sur la confiance, l'écoute et la sincérité reste la seule approche réellement bénéfique, tant pour les clients que pour les professionnels.





**Rejoignez notre chaîne WhatsApp
pour ne rien rater de l'actualité !**



@lodjmaroc

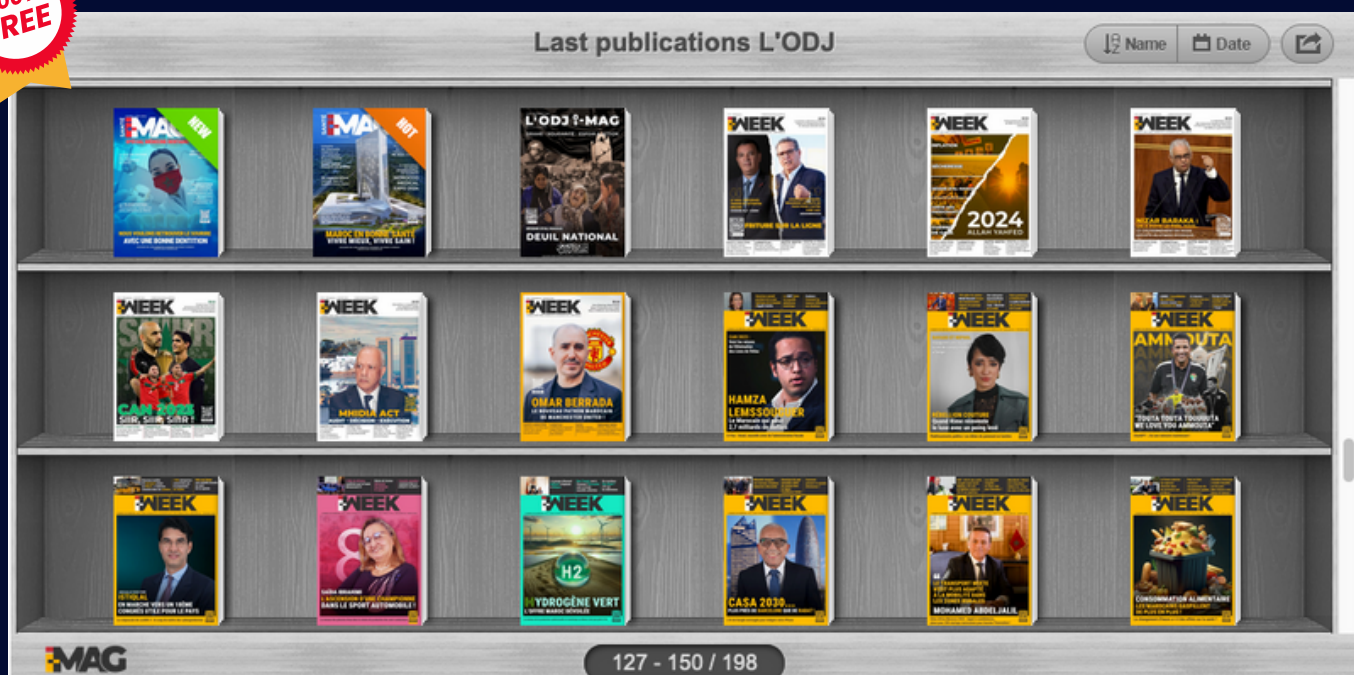




www.pressplus.ma



LE KIOSQUE 2.0 DE L'ODJ MÉDIA



Pressplus est le kiosque 100% digital et augmenté de **L'ODJ Média** du groupe de presse **Arrissala SA** qui vous permet de lire une centaine de nos **magazines, hebdomadaires et quotidiens** gratuitement.

Que vous utilisiez votre téléphone mobile, votre tablette ou même votre PC, **Pressplus** vous apporte le kiosque directement chez vous



SCAN ME