

NEO MOTORS
INAUGURE DE SON PREMIER SHOWROOM À RABAT !

AUTO MAG

N° 04 : AOÛT 2024

LA CASSE AUTOMOBILE

PIÈCES DE RECHANGE, UN MARCHÉ INFORMEL DE PLUS DE 20 MMDH !



SCAN ME!

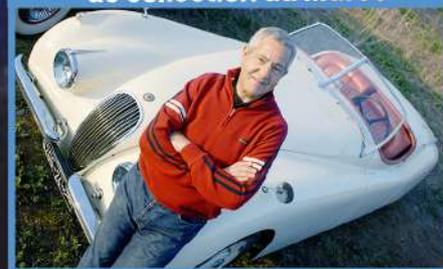
LA FIN DE LA FERRAILLE ?
L'état en guerre contre les pièces Auto informelles

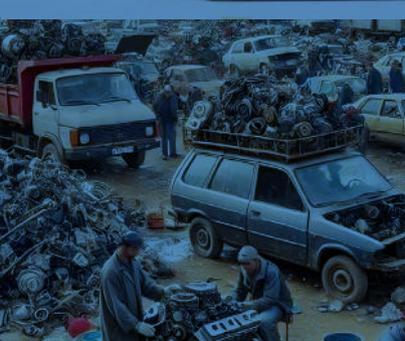


LES NOUVELLES MARQUES DE MOTO
CHINOISES À LA CONQUÊTE DU MONDE



AUTO RETRO
Le monde des voitures de collection au Maroc





**MARCHÉ
MAROCAIN DE
L'AUTOMOBILE**

6

**MADE IN
MOROCCO**

10

ZOOM

28

RÉTROVISEUR

36

**VOITURE
ÉLECTRIQUE**

42

**SOUS
LE CAPOT**

48

INNOVATION

50

**VOITURES
DE LUXE**

54

NOSTALGIE

60

MOTO

74

AUTO  **MAG**

L'ODJ I-MAG SPÉCIAL AUTO N°04 - AOÛT 2024

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

RÉDACTEUR EN CHEF : MOHAMED AIT BELLAHCEN
RESPONSABLE MAQUETTE & DESIGN : NADA DAHANE
CONTRIBUTEURS : ADNANE BENCHAKROUN - NISRINE JAOUADI
MOURAD EL HAIL - SAAD BENCHEQROUN
L'ODJ MÉDIA- GROUPE DE PRESSE ARRISALA SA

**E
R
A
M
M
O
S**

CIH  BANK

OSER FAIRE LE PREMIER PAS ?

عائشة لا



NOUHAILA BENZINA



RAPP



Crédit Immobilier et Hôtelier, Société anonyme au Capital Social de 3 051 978 400 DH. Agrément N° 2348-94 du 16 Rabii 1^{er} 1415/23 Août 1994. Siège Social : 187, Avenue Hassan II - 20019 - Casablanca Maroc. R.C. : Casablanca N° 203 - C.N.S.S N° 1027805 - ID Fiscal N° 01084033 - Patente N° 34200586. Tél. siège : (+212) 522 479 000 / (+212) 522 479 111 Fax : (+212) 522 479 163. Centre de relation clients : 47 47

www.cihbank.ma
 /cihbank

L'ÉDITO VROOM



MOHAMED AIT BELLAHCEN
RÉDACTEUR EN CHEF



SECTEUR DES PIÈCES DE RECHANGE : LA FERRAILLE AUTOMOBILE INFORMELLE DOIT SORTIR DE L'OMBRE

Le marché de la ferraille automobile au Maroc connaît une croissance significative, mais cette expansion s'accompagne de défis majeurs liés à la prolifération des unités informelles. Ces dernières, opérant en marge des lois fiscales, environnementales et du travail, créent une concurrence déloyale pour les entreprises structurées, perturbant l'équilibre du marché des pièces de rechange automobiles.

Les matériaux récupérés des véhicules hors d'usage, comme l'acier, le cuivre, l'aluminium et d'autres métaux, sont devenus des matières premières essentielles pour réduire les coûts de production. Cependant, le secteur du recyclage automobile est en grande partie dominé par des acteurs informels. Ces unités, souvent mal équipées et ne respectant pas les réglementations en vigueur, représentent un défi majeur pour les entreprises organisées.

Regroupés au sein de la Fédération des industries métallurgiques, mécaniques et électromécaniques (FIMME), les professionnels du secteur dénoncent cette concurrence déloyale qui menace leurs investissements et

leurs emplois. Depuis décembre 2020, la FIMME a multiplié les appels au ministère de l'Industrie et du Commerce pour intervenir. Plusieurs réunions ont eu lieu avec des représentants du ministère de l'Intérieur et de la douane pour trouver des solutions à cette problématique.

Des Conséquences Économiques et Environnementales

Les opérateurs informels, souvent installés dans des sites non autorisés, causent des nuisances environnementales significatives. Ces unités, qui produisent principalement des pièces de rechange de faible valeur ajoutée, stockent leurs déchets à l'extérieur et créent des encombrements sur les routes avec leurs charrettes. La FIMME appelle donc à un renforcement des contrôles et à l'imposition de certificats d'acceptabilité environnementale pour toute opération de recyclage et d'exportation.

Le secteur informel des pièces de rechange automobiles, alimenté par ces unités de recyclage, pose également des risques pour la sécurité routière. Les pièces récupérées et vendues sur le marché

parallèle ne respectent souvent pas les normes de qualité et de sécurité, mettant en danger les utilisateurs de véhicules. Le ministre de l'Industrie, Moulay Hafid Elalamy, a souligné l'importance de lutter contre la contrefaçon et d'organiser le marché des pièces de rechange pour garantir la sécurité des consommateurs.

Pour contrer ce phénomène, la FIMME appelle les autorités à renforcer les contrôles et à imposer des réglementations strictes pour les unités de recyclage. Cela inclut la nécessité d'un certificat d'acceptabilité environnemental pour toute opération, garantissant que les activités se déroulent dans le respect des normes environnementales et de sécurité.

Le programme de labellisation « Salamatouna » lancé par l'ex-ministère de l'Industrie vise à certifier les entreprises respectant les normes de qualité et de sécurité dans la distribution des pièces de rechange. Ce programme, en cours de déploiement, est une étape importante vers la structuration du marché et la lutte contre le secteur informel.

Secteur des pièces de rechange :



La croissance du marché informel de la ferraille automobile au Maroc crée une concurrence déloyale et des risques économiques et environnementaux. Pour une croissance durable, il est crucial de formaliser et réguler ce secteur, en intégrant les acteurs informels dans un cadre légal.

Avis de l'auteur

La ferraille automobile informelle doit sortir de l'ombre

Le marché de la ferraille automobile au Maroc est à la croisée des chemins. Sa croissance rapide est menacée par les pratiques informelles qui créent une concurrence déloyale et posent des risques économiques et environnementaux. La formalisation du secteur et le renforcement des contrôles sont essentiels pour assurer une concurrence équitable et une gestion durable des ressources. En intégrant les unités informelles dans un cadre réglementaire et en encourageant la certification des entreprises, le Maroc peut transformer ce secteur en une source de croissance économique durable et sécurisée.

Le marché informel de la ferraille automobile au Maroc pose des défis considérables à l'économie nationale et à l'environnement. Les unités non régulées, qui échappent à toute forme de taxation et de réglementation, créent une concurrence déloyale pour les entreprises structurées, menaçant des investissements consi-

dérables et des emplois. De plus, ces unités, souvent installées de manière illégale, causent des nuisances environnementales graves, notamment par le stockage inadéquat des déchets et l'encombrement des routes. Cette situation nuit à la stratégie nationale industrielle du Maroc, qui vise à renforcer le respect des normes environnementales et de sécurité. L'absence de contrôle strict et de réglementation favorise une économie souterraine qui échappe à tout cadre légal, compromettant ainsi la stabilité économique et l'image du secteur à l'international. En l'absence de mesures correctives rigoureuses, le secteur formel risque de s'effondrer sous le poids de cette concurrence déloyale, affectant non seulement les entreprises locales mais aussi l'économie nationale dans son ensemble.

Malgré les défis posés par les unités informelles, le marché de la ferraille automobile au Maroc offre également des opportunités significatives. Le secteur du recyclage des métaux valorise une grande quantité de déchets, contribuant ainsi à la réduction

des coûts de production et à l'amélioration de l'efficacité économique. La filière, bien qu'en grande partie informelle, permet de générer des marges importantes et de créer des emplois pour de nombreux travailleurs.

En outre, la récupération et le recyclage des métaux sont essentiels pour la transition vers une économie circulaire, réduisant la dépendance aux matières premières vierges et minimisant l'impact environnemental. Si les autorités parviennent à formaliser ce secteur et à intégrer les unités informelles dans un cadre réglementaire, le Maroc pourrait bénéficier d'un marché de la ferraille plus structuré et durable. Cette régulation favoriserait non seulement une concurrence plus équitable, mais renforcerait également les investissements et l'innovation dans le domaine du recyclage des métaux, positionnant le pays comme un leader régional en matière de gestion durable des ressources.

AIVAM

ASSOCIATION DES IMPORTATEURS DE VÉHICULES AU MAROC

جمعية مستوردي السيارات بالمغرب

MARCHÉ AUTOMOBILE : LES VENTES DE VOITURES NEUVES BONDISSENT EN JUILLET 2024

Le marché automobile marocain a connu une reprise notable en juillet 2024, avec une augmentation des ventes de voitures neuves de 8,42 % par rapport à la même période en 2023. Selon les données fournies par l'Association des importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM), 14 219 véhicules ont été vendus en juillet 2024, contre 13 115 unités en juillet 2023, portant le total des ventes de l'année à 96 505 unités, soit une hausse de 2,08 % par rapport à 2023.

Les chiffres de Juillet parlent d'eux-mêmes :

Cette croissance est principalement due à l'augmentation des ventes de véhicules particuliers, qui ont progressé de 5,15 % pour atteindre 12 701 unités en juillet 2024. Les véhicules utilitaires légers ont également connu une forte hausse de 46,53 %, avec 1 518 unités vendues. Dacia continue de dominer le marché des véhicules particuliers avec une part de marché de 26,04 %, suivie par Renault et Hyundai. Volkswagen et Peugeot complètent le top 5.

Le segment des véhicules utilitaires légers est dominé par Renault, avec une part de marché de 23,92 %, suivi par Ford et DFSK. Le segment premium, quant à lui, est largement do-

miné par les marques allemandes. BMW arrive en tête avec une augmentation spectaculaire de 49,83 % des ventes, suivi par Audi et Mercedes.

Il est intéressant de noter que malgré une légère baisse des ventes en juin 2024, le marché a montré une résilience remarquable avec une augmentation globale de 1,06 % des ventes au premier semestre 2024 par rapport à 2023. Les marques Dacia, Renault et Hyundai continuent de dominer le marché des véhicules particuliers, tandis que Renault, Ford et DFSK mènent le segment des véhicules utilitaires légers.

Ces chiffres témoignent d'une reprise économique encourageante et d'une demande accrue pour les véhicules neufs, malgré les fluctuations du marché mondial et les défis économiques. Les perspectives pour le reste de l'année restent positives, avec une attente de croissance continue, soutenue par l'intérêt des consommateurs pour les nouvelles technologies et les véhicules plus écologiques.

Les statistiques des ventes globales du mois de Juillet 2024, 14219 unités, indiquent une hausse de + 8.42 % comparativement à Juillet 2023 où se sont écoulées 13115 unités.

Le véhicule particulier a enregistré une hausse de + 5.15 % avec 12701 unités vendues au mois de Juillet 2024 par rapport au mois de Juillet 2023 durant lequel s'étaient écoulées 12079 unités.

Le véhicule utilitaire léger connaît une hausse de + 46.53 % avec 1518 unités vendues en Juillet 2024 contre 1036 unités vendues en Juillet 2023.

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ JUILLET 2024

Marques	VP				VUL				TOTAL			
	Juillet 2023	Juillet 2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR	Juillet 2023	Juillet 2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR	Juillet 2023	Juillet 2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR
CKD/CBU												
TOTAL	12079	12701	100.00%	5.15%	1036	1518	100.00%	46.53%	13115	14219	100.00%	8.42%

En résumé, le marché automobile global en cumul à fin Juillet 2024 totalise 96505 unités, en hausse de + 2.08 % comparativement à fin Juillet 2023 où il s'est écoulé 94534 unités.

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ JUILLET 2024

Marques	VP				VUL				TOTAL			
	2023	2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR	2023	2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR	2023	2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR
CKD/CBU												
TOTAL	86306	86749	100.00%	0.51%	8228	9756	100.00%	18.57%	94534	96505	100.00%	2.08%

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ JUILLET 2024

Marque	VP				VUL			
	Juillet 2023	Juillet 2024	(%) PDM 2024	VAR 2024/2023	Juillet 2023	Juillet 2024	(%) PDM 2024	VAR 2024/2023
CKD/CBU								
ABARTH	2	0	0%	0%	0	0	0%	0%
ALFA ROMEO	13	10	0.08%	-23.08%	0	0	0%	0%
ALPINE	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
AUDI	384	384	3.02%	0.00%	0	0	0%	0%
BMW	281	421	3.31%	49.82%	0	0	0%	0%
BYD	0	9	0.07%	800.00%	0	0	0%	0%
CHANGAN	0	81	0.64%	8000.00%	0	0	0%	0%
CITROËN	648	765	6.02%	18.06%	2	0	0%	0%
CUPRA	65	126	0.99%	93.85%	0	0	0%	0%
DACIA	2756	2855	22.48%	3.59%	0	0	0%	0%
DFSK	34	36	0.28%	5.88%	194	143	9.42%	-26.29%
DS	19	26	0.20%	36.84%	0	0	0%	0%
FIAT	293	395	3.11%	34.81%	135	128	8.43%	-5.19%
FORD	60	43	0.34%	-28.33%	162	217	14.30%	33.95%
GEELY	0	53	0.42%	5200.00%	0	0	0%	0%
HONDA	11	10	0.08%	-9.09%	0	0	0%	0%
HYUNDAI	1250	1115	8.78%	-10.80%	78	114	7.51%	46.15%
JAGUAR	12	6	0.05%	-50.00%	0	0	0%	0%
JEEP	84	47	0.37%	-44.05%	0	0	0%	0%
KIA	376	390	3.07%	3.72%	11	11	0.72%	0.00%
LANCIA	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
LAND ROVER	54	45	0.35%	-16.67%	0	0	0%	0%
LEXUS	14	22	0.17%	57.14%	0	0	0%	0%
MAHINDRA	26	7	0.06%	-73.08%	9	6	0.40%	-33.33%
MERCEDES-BENZ	208	216	1.70%	3.85%	20	50	3.29%	150.00%
MG	23	90	0.71%	291.30%	0	0	0%	0%
MINI	16	10	0.08%	-37.50%	0	0	0%	0%
MITSUBISHI	1	0	0%	0%	106	120	7.91%	13.21%
NISSAN	82	45	0.35%	-45.12%	0	0	0%	0%
OPEL	558	700	5.51%	25.45%	0	0	0%	0%
PEUGEOT	1010	1035	8.15%	2.48%	52	47	3.10%	-9.62%
PORSCHE	11	46	0.36%	318.18%	0	0	0%	0%
RENAULT	1794	1760	13.86%	-1.90%	242	294	19.37%	21.49%
SEAT	335	371	2.92%	10.75%	0	0	0%	0%
SKODA	337	293	2.31%	-13.06%	0	0	0%	0%
SSANGYONG	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
SUZUKI	22	1	0.01%	-95.45%	0	0	0%	0%
TATA	0	0	0%	0%	0	104	6.85%	10300.00%
TOYOTA	377	326	2.57%	-13.53%	3	233	15.35%	7666.67%
VOLKSWAGEN	852	890	7.01%	4.46%	22	51	3.36%	131.82%
VOLVO	71	72	0.57%	1.41%	0	0	0%	0%
TOTAL	12079	12701	100.00%	5.15%	1036	1518	100.00%	46.53%

MARCHÉ MAROCAIN

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ DE JANVIER 2024 À JUILLET 2024

Marques	VP				VUL			
	2023	2024	(%) PDM 2024	2024/2023 VAR	2023	2024	PDM 2024 (%)	2024/2023 VAR
CKD/CBU								
ABARTH	21	0	0%	0%	0	0	0%	0%
ALFA ROMEO	141	143	0.16%	1.42%	0	0	0%	0%
ALPINE	0	4	0.00%	300.00%	0	0	0%	0%
AUDI	2547	2636	3.04%	3.49%	0	0	0%	0%
BMW	1998	2476	2.85%	23.92%	0	0	0%	0%
BYD	0	76	0.09%	7500.00%	0	7	0.07%	600.00%
CHANGAN	0	182	0.21%	18100.00%	0	0	0%	0%
CITROËN	3100	3883	4.48%	25.26%	67	10	0.10%	-85.07%
CUPRA	352	729	0.84%	107.10%	0	0	0%	0%
DACIA	20370	22587	26.04%	10.88%	0	0	0%	0%
DFSK	346	243	0.28%	-29.77%	1298	1106	11.34%	-14.79%
DS	174	150	0.17%	-13.79%	0	0	0%	0%
FIAT	2255	2981	3.44%	32.20%	880	897	9.19%	1.93%
FORD	730	470	0.54%	-35.62%	979	1355	13.89%	38.41%
GEELY	0	306	0.35%	30500.00%	0	0	0%	0%
HONDA	106	138	0.16%	30.19%	0	0	0%	0%
HYUNDAI	10219	7048	8.12%	-31.03%	726	680	6.97%	-6.34%
JAGUAR	72	57	0.07%	-20.83%	0	0	0%	0%
JEEP	678	421	0.49%	-37.91%	0	0	0%	0%
KIA	2961	2942	3.39%	-0.64%	116	125	1.28%	7.76%
LAND ROVER	577	520	0.60%	-9.88%	0	0	0%	0%
LEXUS	102	115	0.13%	12.75%	0	0	0%	0%
MAHINDRA	113	68	0.08%	-39.82%	55	70	0.72%	27.27%
MERCEDES-BENZ	1536	1721	1.98%	12.04%	288	425	4.36%	47.57%
MG	204	472	0.54%	131.37%	0	0	0%	0%
MINI	129	113	0.13%	-12.40%	0	0	0%	0%
MITSUBISHI	134	0	0%	0%	742	945	9.69%	27.36%
NISSAN	647	381	0.44%	-41.11%	0	0	0%	0%
OPEL	3905	4324	4.98%	10.73%	0	0	0%	0%
PEUGEOT	6574	4784	5.51%	-27.23%	228	319	3.27%	39.91%
PORSCHE	240	400	0.46%	66.67%	0	0	0%	0%
RENAULT	13682	13417	15.47%	-1.94%	1842	2334	23.92%	26.71%
SEAT	1518	1975	2.28%	30.11%	0	0	0%	0%
SKODA	2317	2627	3.03%	13.38%	0	0	0%	0%
SUZUKI	159	189	0.22%	18.87%	0	0	0%	0%
TATA	0	0	0%	0%	0	104	1.07%	10300.00%
TOYOTA	2597	2378	2.74%	-8.43%	770	1077	11.04%	39.87%
VOLKSWAGEN	5210	5178	5.97%	-0.61%	237	302	3.10%	27.43%
VOLVO	592	615	0.71%	3.89%	0	0	0%	0%
TOTAL	86306	86749	100.00%	0.51%	8228	9756	100.00%	18.57%

#EMECEXPO

INTERNATIONAL EXHIBITION OF
E-MARKETING, E-COMMERCE AND
AFFILIATE MARKETING

11th - 13th
SEPTEMBER 2024

CASABLANCA INTERNATIONAL FAIR
(OFEC, CASABLANCA)

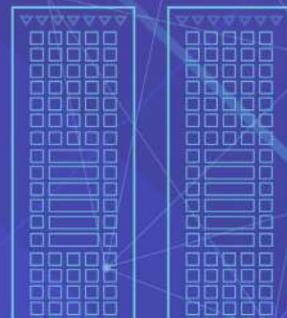


(+212) 06 79 57 67 18

(+33) 06 50 35 70 57



www.emecexpo.com





LE FUTUR DES TRANSPORTS URBAINS À AGADIR : DÉCOUVREZ LE BHNS

À partir de 2025, la ville d'Agadir accueillera un nouveau mode de transport révolutionnaire : le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). À l'occasion du 25e anniversaire de la fête du trône, Saïd Amzazi, wali du Souss Massa, a présidé fin juillet la présentation du prototype de ce bus novateur, baptisé Amalway Agadir Trambus. Ce projet ambitieux est le fruit d'une collaboration internationale et locale, avec des véhicules fabriqués par la marque allemande MAN en Pologne, puis assemblés et équipés au site Man Maroc « sefamarc » à Casablanca.

Ces bus articulés de 18 mètres de long, conçus pour répondre aux besoins diversifiés des usagers,

offrent 41 places assises et sont accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce à des rampes spécialement intégrées. Dotés des dernières avancées technologiques, les BHNS promettent d'améliorer considérablement l'expérience des utilisateurs, l'efficacité opérationnelle et la sécurité à bord.

Les véhicules sont équipés de systèmes de billetterie modernes, permettant une validation rapide des titres de transport via des cartes sans contact, un site web et une application mobile. Un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV) optimise la gestion des bus en temps réel, réduisant ainsi les temps d'attente et optimisant les itinéraires. Des écrans TFT fournissent des informations en temps réel sur les itinéraires et les arrêts, tandis que des caméras de vidéosurveillance assurent la sécurité des passagers.

Ce projet s'inscrit dans le cadre du Programme de Développement Urbain d'Agadir 2020-2024 et prévoit une première ligne de 15,5 km reliant le port de pêche à Tikiouine. Cette ligne desservira les principaux pôles de déplacements et transportera environ 12 millions de voyageurs par an grâce à 30 bus opérant sur une voie dédiée avec des départs toutes les 5 minutes en heures de pointe.

Porté par la Société de Développement Local Grand Agadir pour la Mobilité et les Déplacements Urbains (GAMDU) pour le compte du Groupement des Collectivités Territoriales (GCT), ce projet représente un investissement de 1,4 milliard de dirhams. Il symbolise une avancée majeure vers des solutions de mobilité urbaine durables et modernes pour les habitants et les visiteurs d'Agadir.



THIBAUT PALAND : NOUVEAU CAPITAINE À LA BARRE DE RENAULT COMMERCE MAROC

À partir du 1er septembre 2024, Thibault Paland prendra les rênes de Renault Commerce Maroc en tant que Directeur Général. Cette nomination, annoncée par Renault Group Maroc et Dacia Maroc, marque un tournant significatif pour le constructeur automobile français dans le royaume. Paland succède à

Fabrice Crevola, dont le passage a été largement salué, et il sera directement rattaché à Xavier Martinet, Directeur Marketing, Ventes et Opérations de la marque Dacia.

Un Vent Nouveau :

Thibault Paland, né en 1972 et diplômé de l'École Supérieure de Gestion et Finances, a su bâtir une carrière solide au sein du groupe Renault. Son parcours a débuté en 1997 avec des postes sur le terrain au sein de DIAC, lui permettant de se familiariser avec les rouages de l'entreprise. Entre 2001 et 2008, il a occupé divers postes chez Renault Parc Entreprises, notamment en tant que directeur grands comptes et directeur commercial Overlease. Sa capacité à gérer des équipes et à développer des stratégies commerciales a été mise en avant lors de son passage à la direction régionale du Réseau Est et de Paris-Ile de France.

Après avoir dirigé RCI Benelux, Paland a pris la tête de DIAC, aujourd'hui Mobilize Financial Services France. Sa nomination au Comité exécutif du groupe en décembre 2022 témoigne de sa compétence et de sa vision stratégique. Avec son expérience diversifiée, Thibault Paland est bien armé pour relever les défis à venir et dynamiser la présence de Renault et Dacia sur le marché marocain.



LA MOROCCO RACING TEAM BRILLE AU UNIRAID ALPES : UNE VICTOIRE ÉCLATANTE !

Le Maroc a réalisé une performance remarquable lors de la première édition de la course automobile «Uniraid Alpes», un événement palpitant reliant le col du Sommeiller en France à Sampeyre en Italie. La compétition, qui met à l'épreuve l'endurance et les compétences des pilotes, a vu la «Morocco Racing Team», composée des talentueux Ismail Lahlou et Rayane Chefchaoui, s'illustrer en remportant la quatrième étape.

Une victoire symbolique : Vers de nouveaux horizons

Cette course, réputée pour ses paysages alpins à couper le souffle et ses défis techniques, a attiré des équipes de divers horizons, mais c'est la détermination et le savoir-faire de l'équipe marocaine qui ont retenu l'attention. Ismail Lahlou et Rayane Chefchaoui ont su

naviguer avec brio à travers les terrains difficiles, démontrant non seulement leur talent en pilotage, mais également leur capacité à travailler en équipe sous pression.

La victoire lors de cette étape est plus qu'un simple succès sportif ; elle symbolise l'émergence du Maroc sur la scène internationale des courses automobiles. Ce triomphe met en lumière le potentiel des pilotes marocains et souligne l'importance croissante du pays dans le domaine des sports mécaniques. En remportant cette étape, la Morocco Racing Team a non seulement renforcé sa réputation, mais a également inspiré une nouvelle génération de passionnés de courses au Maroc.

Avec cette performance, la Morocco Racing Team se positionne comme un acteur incontournable dans les pro-

chaines éditions de compétitions similaires. Leur succès pourrait également ouvrir la voie à davantage d'opportunités pour les pilotes marocains, ainsi qu'à des collaborations avec des sponsors et des équipes internationales.

En somme, cette victoire au Uniraid Alpes est une étape significative pour le sport automobile au Maroc, marquant le début d'une aventure prometteuse sur la scène mondiale.



MADE IN MOROCCO

STELLANTIS



FREE2
MOVE

LEASYS

AUTOMOBILE ACQUISITION DE SOPRIAM PAR STELLANTIS

Stellantis, le géant mondial de l'automobile, vient d'annoncer une acquisition majeure qui marque un tournant dans sa stratégie au Maroc. En intégrant Sopriam, la filiale du groupe Al Mada, Stellantis prend le contrôle de l'importation et de la distribution des marques emblématiques Peugeot, Citroën et DS Automobiles dans le royaume. Cette décision s'inscrit dans un plan ambitieux visant à renforcer la présence du constructeur sur le marché marocain.

Le processus d'acquisition se déroulera en deux étapes : une prise de contrôle majoritaire immédiate suivie d'un rachat complet de 100% des actions prévu pour début 2025. Cette opération permettra à Stellantis de gérer directement l'importation et la distribution de ses marques, consolidant ainsi sa position sur le marché, aux côtés de ses autres marques telles que Fiat, Jeep et Alfa Roméo.

« Cette montée au capital marque le début d'un nouveau chapitre dans la consolidation de nos activités au Maroc, un partenariat stratégique entamé en 2015 avec le gouvernement marocain », a déclaré le groupe dans un communiqué officiel.

Stellantis continue de démontrer son engagement envers le développement de l'industrie automobile au Maroc. La présence du constructeur est déjà bien établie, avec un réseau commercial diversifié et l'implantation du premier Africa Technical Center (ATC) à Casablanca. Ce centre est dédié aux technologies clés et aux solutions de mobilité de demain. De plus, l'usine de Stellantis à Kénitra, qui produit actuellement 200 000 véhicules par an, prévoit de doubler sa capacité d'ici 2027 pour atteindre 400 000 unités.

Samir Cherfan, directeur des Opérations de Stellantis pour le Moyen-Orient et l'Afrique, a souligné que cette acquisition renforce l'engagement du groupe envers l'industrie locale. « Notre usine de Kénitra est déjà parmi les meilleurs sites industriels de Stellantis et contribue à notre objectif d'une production annuelle d'un million de véhicules d'ici 2030, avec un taux d'intégration locale supérieur à 90% », a-t-il déclaré.

En matière d'objectifs commerciaux, Stellantis vise à devenir le leader du marché marocain, avec une part de marché de plus de 22% d'ici 2030, en ligne avec sa stratégie «Dare Forward

2030». « Cette intégration verticale de nos activités d'importation et de distribution dans un marché clé représente une avancée significative vers cet objectif », a ajouté Cherfan.

Stellantis s'engage également à offrir une expérience client améliorée à l'échelle nationale. « Nos clients bénéficieront d'une gamme de véhicules élargie et de solutions de mobilité toujours plus innovantes. Nous sommes déterminés à leur fournir une mobilité plus propre, sûre et accessible », a affirmé Yves Peyrot des Gachons, directeur général de Stellantis Maroc.

Aujourd'hui, Stellantis au Maroc emploie 5 192 personnes, dont 3 852 ouvriers à l'usine de Kénitra et 922 ingénieurs au sein de l'Africa Technical Center de Casablanca. Le réseau de distribution compte 59 points de vente, renforçant ainsi la présence du groupe dans le pays.

Enfin, lors du conseil d'administration du 23 juillet, Samir Cherfan a été nommé président du conseil d'administration de Sopriam, tandis qu'Yves Peyrot des Gachons a été désigné directeur général de la société.



DACIA SANDRIDERS : VERS LE RALLYE DAKAR 2025, PROCHAIN ARRÊT AU MAROC !

Alors que la préparation pour le rallye Dakar 2025 bat son plein, Dacia a achevé la première phase de tests de son prototype, le Sandrider.

L'équipe a parcouru plus de 540 kilomètres

sur des terrains variés à travers le Royaume-Uni, au Pays de Galles et en France. Les pilotes de renom, Nasser Al-Attiyah, Sébastien Loeb et Cristina Gutiérrez, ont eu l'occasion de tester le Sandrider dans des conditions réelles et ont été impressionnés par ses performances.

Nasser Al-Attiyah a déclaré : «Le Sandrider est facile à conduire, rapide et puissant. Je suis très satisfait de ces premiers tests et j'ai hâte de continuer au Maroc.»

Sébastien Loeb a ajouté : «Le moteur a parfaitement fonctionné dès le départ, et nous n'avons rencontré aucun problème avec la voiture. C'est la première fois que je pilote un véhicule aussi abouti dès les premiers essais.»

L'équipe Dacia Sandriders se dirigera maintenant vers le Maroc pour une deuxième session d'essais, prévue du 28 juin au 5 juillet. Le Dakar 2025 se déroulera en Arabie Saoudite du 3 au 17 janvier 2025



Le Maroc, terre promise des énergies renouvelables

Thorsten Herdan, CEO EMEA de HIF Global, a souligné : «Nous voyons un grand potentiel pour développer un marché des e-Fuels au Maroc.» En effet, le pays dispose de vastes ressources en énergies renouvelables, un atout majeur pour la production d'e-carburants. Pour démontrer la faisabilité de cette production à grande échelle, HIF Global a réalisé des essais routiers avec des véhicules fonctionnant à l'e-essence produite dans son usine au Chili, la première de ce type au monde.

Ali Zerouali, directeur exécutif chargé du développement de HIF Global pour le Moyen-Orient et l'Afrique, a mis en avant les avantages économiques et environnementaux de ce projet pour le Maroc. Les e-carburants, fabriqués à partir d'hydrogène renouvelable et de CO2, sont une solution prometteuse pour décarboner des secteurs difficiles à électrifier, comme l'aviation et le transport maritime. De plus, ils peuvent être utilisés dans les moteurs existants sans nécessiter de modifications majeures.

Le choix du Maroc par HIF Global s'explique non seulement par l'abondance de ses ressources en énergies renouvelables mais aussi par un cadre juridique propice au développement de l'hydrogène vert. Cette décision stratégique positionne le Maroc comme un acteur clé dans la production et l'exportation d'e-carburants à l'échelle mondiale. En investissant dans ce secteur, HIF Global contribue à l'essor d'une économie verte et durable, tout en créant de nouvelles opportunités économiques pour le pays.

L'HYDROGÈNE VERT : HIF GLOBAL FAIT DU MAROC SON NOUVEAU TERRAIN DE JEU

Lors de la première conférence marocaine sur les e-carburants, HIF Global, leader mondial des e-carburants, a révélé son intention de s'implanter au Maroc pour produire des e-méthanois. Ces carburants seront destinés aux secteurs de l'aviation, du maritime et du transport routier. Encouragée par Porsche Maroc, cette initiative s'inscrit dans l'offre marocaine d'hydrogène vert et met en lumière le potentiel énergétique du pays.



L'ESPAGNE OUVRE GRAND SES PORTES AUX ROUTIERS MAROCAINS : 25 000 POSTES À POURVOIR !

Face à une pénurie de chauffeurs de camions sans précédent, l'Espagne se tourne vers le Maroc pour recruter 25 000 conducteurs. Un appel du pied stratégique motivé par des salaires attractifs, une proximité géographique

avantageuse et une main d'œuvre qualifiée.

Le vieillissement des conducteurs espagnols et les départs massifs à la retraite ont créé un vide important dans le secteur du transport routier. Une aubaine pour les jeunes marocains en quête d'opportunités professionnelles à l'étranger.

Si les salaires alléchants (entre 2 000 et 2 500 euros par mois) font rêver, l'intégration des

chauffeurs marocains nécessitera un accompagnement adapté pour surmonter les barrières linguistiques et culturelles.

Une collaboration gagnant-gagnant qui pourrait bien renforcer les liens économiques entre les deux pays et ouvrir la voie à une nouvelle ère de mobilité professionnelle transfrontalière.



RÉFORME MAJEURE DES PERMIS DE CONDUIRE EN ESPAGNE : GOOD NEWS POUR LES CONDUCTEURS MAROCAINS

Dans une avancée significative pour les conducteurs professionnels marocains, l'Espagne vient de franchir un pas important vers la simplification des formalités administratives. Le gouvernement espagnol a récemment approuvé une réforme essentielle qui permet la reconnaissance mutuelle des permis de conduire avec le Maroc. Cette nou-

velle réglementation supprime l'obligation de repasser le test théorique pour les Marocains souhaitant travailler en Espagne.

Europa Press a rapporté que cette réforme a été soumise à la Cour générale pour approbation définitive, soulignant un moment clé dans la collaboration entre l'Espagne et le Maroc en matière de transport et de mobilité. Le Conseil des ministres espagnol a appuyé cette initiative, renforçant ainsi les liens diplomatiques et pratiques à travers des échanges de notes et des accords bilatéraux actualisés concernant la reconnaissance et l'échange de permis de conduire.

Cette mesure, déjà en vigueur de manière

provisoire depuis le 7 avril, vise à alléger les démarches pour les conducteurs marocains en supprimant les examens théoriques et pratiques pour la plupart des catégories de permis, excepté pour les catégories C, C+E, D et D+E. Les conducteurs concernés par ces catégories devront néanmoins passer un test pratique sur les routes ouvertes.

Cette réforme, qui s'inscrit dans une démarche de facilitation mais aussi de sécurité, renforce la coopération entre l'Espagne et le Maroc dans les secteurs clés du transport et de la circulation. Elle reflète un engagement mutuel à améliorer les conditions de travail des professionnels marocains en Espagne tout en préservant les normes de sécurité routière.



www.pressplus.ma



LE KIOSQUE 2.0 DE L'ODJ MÉDIA

100%
FREE



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



RENAULT MAROC ÉCRASE LA CONCURRENCE : DES RÉSULTATS RECORDS AU PREMIER SEMESTRE 2024 !

Renault ne cesse d'impressionner au Maroc ! La marque automobile française vient d'annoncer des résultats commerciaux exceptionnels pour le premier semestre 2024, consolidant ainsi sa position de leader incontesté sur le marché marocain.

Avec une part de marché nationale de 16,6% sur la période, en hausse à 16,8% rien que pour le mois de juin, Renault affiche une dynamique de croissance soutenue. Ses ventes ont même

progressé de 1,5% par rapport à la même période l'an dernier, atteignant 13 697 véhicules vendus.

Les modèles phares de la marque au long-sage brillent de mille feux. L'Express et la Clio se classent respectivement 3e et 4e des véhicules les plus vendus toutes catégories confondues. Mais c'est l'Express qui vole la vedette, en se hissant sur la plus haute marche du podium de son segment avec une part de marché de 66,2%.

Mais Renault ne s'arrête pas là ! La marque a également marqué le semestre par le lancement réussi de sa gamme E-Tech, comprenant des modèles hybrides et 100% électriques.

Une offensive gagnante qui lui permet de capter 14,3% du marché des véhicules électrifiés au Maroc.

Sur le segment des utilitaires, Renault confirme son statut de leader avec une part de marché de 25,4%. L'Express Van, le Master et le Trafic continuent de dominer leur catégorie respective.

«Ce semestre a été remarquable pour Renault au Maroc», s'est félicité Mohamed Bennani, directeur général de Renault Maroc. Avec un plan stratégique ambitieux, la marque compte bien poursuivre sa trajectoire de croissance et son rôle d'innovateur dans l'industrie automobile marocaine.



CASABLANCA : LES MOTO-TAXIS, NOUVELLE TENDANCE QUI BOUSCULE LA MOBILITÉ

Les applications de transport urbain au Maroc introduisent une nouvelle fonctionnalité révolutionnaire : les moto-taxis. Cette innovation, déployée dans les grandes villes comme Casablanca, Rabat, Tanger et Mar-

rakech, permet aux utilisateurs de contourner les embouteillages notoires en optant pour des trajets rapides et économiques à dos de moto.

CASABLANCA À TOUTE VITESSE :

Les réactions des utilisateurs sont unanimement positives, saluant la commodité et le coût avantageux de cette option par rapport aux taxis traditionnels. Cette nouvelle tendance promet de transformer les déplacements urbains au Maroc, offrant une alterna-

tive efficace face aux défis de la congestion routière.

À l'avenir, cette expansion des services de transport urbain pourrait non seulement améliorer la fluidité du trafic, mais aussi enrichir l'expérience de mobilité quotidienne des citoyens marocains. Cette initiative innovante s'inscrit dans une dynamique de modernisation des déplacements dans les grandes métropoles du pays.



NOUVEAU TIGUAN AU MAROC: LA RÉVOLUTION SUV DE VOLKSWAGEN

Le Nouveau Tiguan de Volkswagen arrive au Maroc, promettant de redéfinir les standards des SUV familiaux avec une offre riche en innovations et en confort. Depuis son introduction en 2007, le Tiguan s'est établi comme une référence mondiale, avec plus de 7,6 millions d'unités vendues. La troisième génération de ce véhicule emblématique arrive avec des arguments de poids pour conserver sa suprématie sur le marché.

Volkswagen n'a pas lésiné sur les moyens pour ce renouvellement, introduisant un design extérieur plus net et sportif. La nouvelle silhouette du Tiguan est marquée par des lignes épurées et dynamiques, et une façade avant redessinée avec les projecteurs IQ.LIGHT et une calandre intégrant une élégante bande noire. L'arrière n'est pas en reste avec un bandeau lumineux à LED qui accentue son allure moderne.

En termes de dimensions, le Tiguan s'est légèrement allongé, offrant désormais 4,54 m de longueur et un espace de chargement accru pouvant atteindre 652 litres. L'intérieur du véhicule fait peau neuve avec un cockpit digital de 10,25 pouces et un écran tactile pouvant mesurer jusqu'à 15 pouces. Les innovations ne s'arrêtent pas là : le levier de vitesse est désormais placé derrière le volant, optimisant ainsi l'espace de la console centrale.

Sous le capot, le Tiguan est équipé d'un moteur robuste de 2,0 litres TDI développant 150 chevaux, couplé à une transmission automatique DSG à 7 rapports. Ce moteur assure une conduite fluide et réactive sur tous types de terrains, tout en maintenant une consommation modérée de 5,6 l/100 km.

Le nouveau Tiguan est disponible en quatre niveaux de finition, chacun of-

frant une gamme d'options et de technologies avancées. Dès la finition de base «Life», les acheteurs bénéficieront de caractéristiques telles que le cockpit digital, un grand écran tactile, et des jantes alliage de 17 pouces. Les versions supérieures ajoutent des éléments de luxe tels que des sièges en cuir avec fonction de massage, un système audio premium Harman Kardon, et un affichage tête haute.

En termes de prix, le Tiguan est proposé entre 395.000 dirhams pour la version «Life» et 545.000 dirhams pour l'élégante finition «R-Line». Avec toutes ces caractéristiques, le nouveau Tiguan de Volkswagen est prêt à dominer le marché des SUV au Maroc et à offrir à ses utilisateurs une expérience de conduite sans précédent.





KMG AUTO : NOUVEAU SHOWROOM POUR LES MARQUES PEUGEOT, CITROËN ET DS À EL JADIDA

KMG Auto, partenaire de SOPRIAM et concessionnaire des marques Peugeot, Citroën et DS Automobiles, vient d'inaugurer son nouveau showroom à El Jadida. Situé dans la zone industrielle, route de Marrakech-El Jadida, cet espace ultramoderne de 3 000 m² représente une avancée majeure pour les trois marques, consolidant leur présence dans la région.

Khalid Kabbaj, PDG de KMG Auto, souligne cet engagement envers la clientèle : «Ce nouveau showroom symbolise notre volonté de répondre au mieux aux besoins de nos clients et de façonner l'avenir de la mobilité au Maroc.» En effet, ce centre flambant neuf permet de présenter la gamme complète des véhicules Peugeot, Citroën et DS dans un environnement accueillant et innovant.

Auparavant réparties sur trois sites distincts, les activités de KMG Auto à El Jadida sont désormais regroupées sous un même toit. Une équipe de 30 membres qualifiés y travaille, favorisant une synergie accrue entre les différents services et une meilleure efficacité opérationnelle. Les clients bénéficient ainsi de prestations plus rapides et intégrées, tout en restant à la pointe des technologies et des tendances du marché automobile.

L'inauguration de ce showroom a été honorée par la présence du gouverneur de la province d'El Jadida, soulignant l'importance de cet événement pour la région. KMG Auto franchit ainsi une étape stratégique dans son développement, offrant une expérience client immersive et de haute qualité aux amateurs des marques Peugeot, Citroën et DS Automobiles.



MG MOTOR CÉLÈBRE SES 100 ANS ET INAUGURE LE PLUS GRAND SHOWROOM DU MAROC

Pour célébrer son centenaire avec panache, MG inaugure son plus grand showroom au Maroc à Casablanca. Un espace flambant neuf qui témoigne de l'engagement de la marque anglo-chinoise à conquérir le marché marocain avec une offre électrique alléchante.

Et pour cause, MG profite de l'occasion pour lancer une offre spéciale sur ses modèles électriques, désormais accessibles à partir de 329 000 dhs. Une aubaine pour les conducteurs marocains séduits par une mobilité plus propre, d'autant que la marque propose des garanties exceptionnelles sur ses véhicules et leurs batteries.

Avec une gamme de SUV et de voitures compactes alliant design moderne et prix compétitifs, MG a de sérieux atouts pour s'imposer au Maroc. Après Casablanca et Tanger, la marque prévoit d'ouvrir de nouveaux showrooms à Marrakech et Rabat, confirmant son ambition de s'ancre durablement dans le paysage automobile marocain.

LE MAROC : UN ACTEUR ÉMINENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MONDIALE

Le Maroc s'impose comme un leader mondial de l'exportation automobile, devenant le principal fournisseur de l'Union européenne.

Une croissance spectaculaire

Le Maroc s'affirme de plus en plus comme une force incontournable dans le domaine de l'exportation automobile, s'éri-geant en tant que principal fournisseur de véhicules pour l'Union européenne.

Les exportations automobiles marocaines ont connu une croissance spectaculaire de plus de 30 % au cours de l'année pas-sée, atteignant une production record de plus de 535 000 véhicules.

Ce succès remarquable est le fruit d'in-vestissements stratégiques judicieux et de politiques bien pensées, visant à at-teindre l'excellence. C'est ce qu'indique le rapport du portail spécialisé « Eurasia Review ».

Grâce à une infrastructure robuste com-prenant des usines modernes, des com-plexes industriels et une main-d'œuvre hautement qualifiée, combinée à une réduction significative des coûts de pro-duction, le Maroc a réussi à porter sa production annuelle de voitures à des niveaux inédits.

Ces éléments ont permis au pays de se hisser au rang des principaux produc-teurs automobiles mondiaux, consoli-dant ainsi sa position sur le marché in-ternational.

Impact économique et stratégies de développement

Sur le plan économique, l'industrie au-tomobile a généré plus de 13 milliards de dollars pour le budget national, de-venant un moteur essentiel du progrès économique et social du pays.

Cette contribution substantielle reflète la vision transformatrice de la direction marocaine et la mise en œuvre de plans stratégiques tels que la Charte d'Inves-tissement et le Plan d'Accélération In-dustrielle 2014-2020.

Ces initiatives ont été conçues pour sti-muler la croissance économique et fa-voriser le progrès social à travers des in-



vestissements ciblés et des politiques de développement industrielles robustes.

Le rapport souligne également que la position géographique stratégique du Maroc, situé en face de l'Espagne et ser-vant de porte d'entrée entre l'Afrique et l'Europe, a joué un rôle crucial dans le succès de son industrie automobile.

Cette situation géographique privilégiée, couplée à des efforts soutenus pour améliorer les infrastructures et simplifier les accords commerciaux, a renforcé la position du Maroc en tant qu'acteur clé de l'industrie automobile mondiale.

Par ailleurs, le pays a aussi œuvré à l'in-tégration sociale et à la durabilité en-vironnementale, alignant ses réussites économiques avec des objectifs de dé-veloppement durable.

Innovations sociales et environnemen-tales

Alors, qu'est-ce qui distingue les pepEn outre, les efforts déployés par le Maroc ont contribué à réduire l'écart entre les sexes dans le secteur automobile.

Grâce à une augmentation continue des taux d'intégration, le pays s'est imposé comme un pionnier dans le domaine de la technologie verte et de l'innovation.

Cela a attiré de nombreux géants mon-diaux de l'industrie automobile tels que New Motors, SNOB, Renault-Dacia, ainsi que Stellantis, lesquels voient en le Ma-

roc un partenaire stratégique pour le dé-veloppement de véhicules écologiques.

Expansion et perspectives

Santé de la peau et beauté : La peau est Pour illustrer ce dynamisme, Stellantis a inauguré son usine de Kénitra en juin 2019, en présence du Roi Mohammed VI.

Le succès fulgurant de cette usine a in-cité Stellantis à annoncer un investis-sement supplémentaire de plus de 300 millions d'euros afin de doubler sa capa-cité de production à 450 000 véhicules par an, incluant des voitures électriques.

Carlos Tavares, PDG de Stellantis, a ex-primé que cet investissement vise à faire de l'usine de Kénitra « le troisième mo-teur de Stellantis » dans la région Moyen-Orient et Afrique, aux côtés de l'Amérique du Nord et de l'Europe.

L'expansion de l'usine de Kénitra de-vrait également générer 2 000 nouveaux emplois, s'ajoutant aux 3 000 emplois existants, renforçant ainsi l'impact éco-nomique positif de cette industrie sur le pays.

Avec une ambition de produire à la fois des véhicules ther-miques et électriques, cette expansion marque une étape significative dans la transfor-mation du Maroc en un hub de production automobile de pre-mier plan à l'échelle mondiale.

MADE IN MOROCCO



BYD SEAL U DM-I LE SUV HYBRIDE RECHARGEABLE DÉBARQUE AU MAROC !

BYD a récemment lancé son dernier modèle hybride rechargeable, le Seal U DM-i, sur le marché marocain, en le présentant avec succès dans son showroom à Casablanca.

Ce SUV a immédiatement attiré l'attention grâce à ses performances exceptionnelles et ses caractéristiques respectueuses de l'environnement. Équipé d'une batterie à lame de 18,3 kWh, le Seal U DM-i met en avant la technologie avancée de l'architecture hybride exclusive DM-i de BYD. Son design extérieur, inspiré des océans et des concepts futuristes, offre un espace intérieur spacieux et contem-

porain grâce à ses dimensions généreuses. La console centrale est dotée d'un écran tactile rotatif de 15,6 pouces, répondant aux exigences de sophistication technologique.

À l'intérieur, on trouve de nombreux éléments de confort et de technologie, tels qu'un éclairage d'ambiance, une caméra panoramique à 360°, un toit panoramique, un système audio Dirac, et une compatibilité avec Android Auto et Apple CarPlay. La version AWD propose des fonctionnalités de luxe supplémentaires, comme des sièges avant ventilés et chauffants, un affichage tête haute, et un système audio Infinity.

Le lancement du Seal U DM-i au showroom BYD de Casablanca a suscité un vif intérêt, attirant de nombreux visiteurs et médias. Les participants ont pu découvrir les performances et le

confort de conduite lors d'essais. Avec le Maroc comme hub clé de l'industrie automobile mondiale et premier producteur de voitures en Afrique, BYD voit en ce marché un potentiel prometteur. Le partenariat avec Auto Nejma, un distributeur automobile majeur au Maroc, assure un soutien complet aux consommateurs locaux.

AD Huang, directeur général Moyen-Orient et Afrique chez BYD, ainsi qu'Adil Bennani, directeur général d'Auto Nejma, expriment leur confiance envers le succès du Seal U DM-i sur le marché marocain. Ce lancement renforce la position de BYD en tant que leader des véhicules à énergie nouvelle, avec des projets visant à promouvoir des technologies innovantes et respectueuses de l'environnement au Maroc et en Afrique.



OUVERTURE DU PREMIER CENTRE MICHELIN TYRES & SERVICES À CASABLANCA

Michelin, leader mondial des pneus, en collaboration avec Diffusion Motocycliste Automobile (DMA), annonce l'ouverture de son premier centre d'entretien automobile Michelin Tyres & Services (MT&S) au Maroc, situé à Casablanca.

Le centre Michelin Tyres & Services (MT&S) de Casablanca offre une gamme complète de

produits et services d'entretien automobile de haute qualité. Parmi ceux-là figurent la vidange, le pneumatique, les freins, les suspensions, les batteries et la climatisation, tous réalisés selon les standards les plus exigeants de qualité et d'expertise. Cette nouvelle ouverture marque une expansion significative du réseau de services automobiles de Michelin, alignée avec l'objectif de l'entreprise de fournir des prestations de premier plan à sa clientèle.

Par ailleurs, le tout nouveau centre Michelin Tyres & Services (MT&S) est implanté au cœur de Casablanca, précisément au niveau de la Rue Soldat Armand Taieb, à Oukacha. Il bénéficie de l'expertise de professionnels chevronnés du secteur des pneus et des services automobiles, cumulant plus de 50 années d'expérience dans l'industrie. Cette ouverture s'inscrit dans la lignée de l'engagement de Michelin envers le marché marocain, où la marque a établi une présence solide dans plusieurs villes clés telles que Casablanca, Rabat, Marrakech, Tanger, et Agadir, entre autres.

De plus, la gamme complète de produits offerts par Michelin couvre une vaste palette de segments automobiles, répondant ainsi aux besoins diversifiés des clients. Des pneus pour camions et bus aux véhicules particuliers en passant par les 4x4/SUV, sans oublier les engins de chantier et les équipements industriels, ainsi que les motos, chambres à air et flaps.



GREAT WALL MOTOR DÉBARQUE EN FORCE SUR LE MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN

Tractafic Motors frappe un grand coup en introduisant la marque chinoise Great Wall Motor (GWM) au Maroc, marquant ainsi une nouvelle ère pour le marché automobile national.

Tractafic Motors s'allie à GWM pour conquérir le marché marocain :

C'est dans un communiqué officiel que Tractafic Motors a annoncé le lancement tant attendu de la marque GWM au Maroc. Younes El Aouad, Directeur Général de Tractafic Motors, s'est réjoui de ce partenariat stratégique qui propulse l'entreprise vers de nouveaux horizons : «L'arrivée de GWM marque un tournant décisif pour nous. En intégrant une marque aussi innovante, avec des modèles à la pointe de la technologie et répondant aux besoins variés des Marocains, nous réaffirmons notre engagement envers l'innovation, la qualité et la satisfaction client.»

L'arrivée de GWM s'inscrit dans un contexte de forte croissance des marques chinoises sur le marché automobile marocain. Ces dernières séduisent par leur design attractif, leurs équipements haut de gamme et leurs

prix compétitifs, répondant ainsi aux attentes d'une clientèle marocaine toujours plus exigeante.

Le constructeur chinois, fondé en 1984 et spécialisé dans les SUV, les pick-up et les voitures de tourisme, est reconnu pour son investissement constant en recherche et développement. Ce partenariat permettra à GWM de bénéficier de l'expertise et du vaste réseau de Tractafic Motors pour une implantation réussie sur le marché marocain.

Une gamme complète pour répondre à tous les besoins

GWM propose une gamme diversifiée de véhicules, allant des SUV aux pick-up en passant par les citadines électriques :

- Haval Jolion HEV: Un SUV compact au design dynamique et élégant, idéal pour les jeunes couples et les femmes actives. Doté d'une motorisation hybride performante et d'un habitacle spacieux, il est parfait pour la ville comme pour les escapades du week-end.
- Haval H6: Un SUV familial spacieux et élégant, doté de technologies de pointe et d'une fiabilité à toute

épreuve. Il est conçu pour les familles à la recherche de confort et de sécurité pour leurs trajets quotidiens et leurs voyages.

- Ora 03: Une citadine électrique au look néo-rétro irrésistible. Avec son autonomie de 420 km, elle séduira une clientèle urbaine et connectée, soucieuse de l'environnement.
- Tank 300 et 500: Des SUV robustes et puissants, taillés pour l'aventure et les sensations fortes. Le Tank 300, prévu pour juillet prochain, séduira les amateurs de tout-terrain tandis que le Tank 500, majestueux SUV 7 places, offre un luxe et des performances exceptionnelles.
- Pick-up POER: Disponible en simple et double cabine, c'est le seul modèle diesel de la gamme. Robuste et fiable, il répondra aux besoins des professionnels et des particuliers.

L'arrivée de GWM promet de rebattre les cartes du marché automobile marocain en proposant une alternative séduisante aux marques établies.

MADE IN MOROCCO

CE QUE L'ON SAIT SUR L'AITO M9 : LE SUV ÉLECTRIQUE PREMIUM DE HUAWEI ET SERES DÉVOILÉ AU GITEX MOROCCO 2024



Le constructeur chinois Seres, en partenariat avec le géant technologique Huawei, a choisi Marrakech pour la première mondiale de son nouveau SUV électrique haut de gamme : l'Aito M9. Un concentré de luxe, de technologie et de performances.

Le SUV électrique venu de Chine pour conquérir le Maroc

Avec l'Aito M9, Seres et Huawei entendent bousculer le marché des SUV électriques premium, notamment au Maroc où le modèle devrait être commercialisé prochainement.

L'Aito M9 impressionne d'emblée par son design imposant et moderne, rappelant les lignes du Cadillac Escalade. L'habi-

tle est un véritable cocon technologique, avec des finitions haut de gamme, des sièges massants et une multitude d'écrans, dont un écran de projection géant. Le système d'infodivertissement est assuré par HarmonyOS 4.0, la dernière version du système d'exploitation de Huawei.

Côté performances, l'Aito M9 n'est pas en reste. La version 100% électrique développe une puissance de 529 chevaux et promet une autonomie de 500 km (WLTP). Une version hybride rechargeable avec prolongateur d'autonomie sera également proposée.

Voici ce qui fait de l'Aito M9 un SUV électrique d'exception :

- Un design imposant et élégant
- Un habitacle luxueux et technologique
- Des performances de haut vol
- Une autonomie confortable
- Un prix compétitif pour sa catégorie (à partir de 65 000 dollars environ)

L'arrivée de l'Aito M9 au Maroc témoigne de l'attrait croissant du marché marocain pour les véhicules électriques haut de gamme. Seres et Huawei espèrent séduire une clientèle exigeante en quête d'un véhicule à la fois luxueux, performant et respectueux de l'environnement.



NEO MOTORS INAUGURE DE SON PREMIER SHOWROOM À RABAT !

C'est un événement historique pour l'industrie automobile marocaine ! Néo Motors, le premier constructeur 100% national, lève le voile sur son tout premier showroom à Rabat, marquant ainsi une étape décisive dans son ambition de révolutionner la mobi-

lité au Maroc.

Plus qu'un simple espace de vente, ce showroom incarne le rêve devenu réalité de Nassim Belkhayat, fondateur et PDG de Néo Motors, déterminé à hisser haut les couleurs du Maroc sur la scène automobile internationale.

Les visiteurs pourront y découvrir le premier modèle de la marque, une voiture conçue et fabriquée au Maroc, répondant aux exigences

du marché local en termes de performance, de sécurité et de respect de l'environnement. Une gamme de véhicules électriques est également prévue, témoignant de l'engagement de Néo Motors envers une mobilité durable.

Avec un objectif ambitieux de 15 showrooms à travers le Royaume, Néo Motors affiche clairement ses ambitions de devenir un acteur majeur de l'industrie automobile nationale. Une success story à suivre de près !



CRÉDIT GRATUIT : EQDOM ET AUTO24.MA FONT LA RÉVOLUTION SUR LE MARCHÉ DE L'OCCASION

Financer sa voiture d'occasion sans payer de frais ? C'est désormais possible au Maroc grâce au partenariat inédit entre Eqdom et Auto24.ma. Les deux acteurs majeurs du secteur automobile s'associent pour proposer le premier crédit gratuit dédié à l'achat

de véhicules d'occasion, une petite révolution qui promet de démocratiser l'accès à la mobilité.

Révolution sur le marché de l'occasion : Eqdom et Auto24 offrent le crédit gratuit !

Ce nouveau produit de financement, sans frais de dossier, vise à répondre aux besoins croissants des Marocains en matière de mobilité, tout en dynamisant le marché de l'occasion. L'offre s'appuie sur la complémentarité des deux partenaires : l'expertise d'Eqdom en matière de financement et le vaste réseau d'Auto24.ma, qui propose une sélection étendue de véhicules d'occasion certifiés.

«Ce partenariat s'inscrit dans notre volonté constante d'innover et de proposer des solutions de financement adaptées aux besoins des consommateurs marocains», souligne Eqdom. De son côté, Auto24.ma se félicite de cette initiative qui «contribue à rendre l'achat d'un véhicule d'occasion plus accessible et transparent».

En supprimant les frais de dossier, Eqdom et Auto24.ma lèvent un frein important à l'achat d'un véhicule d'occasion pour de nombreux Marocains. Une initiative forte qui pourrait bouleverser le marché et ouvrir la voie à une nouvelle ère pour le financement automobile au Maroc.

MADE IN MOROCCO



LA CUPRA FORMENTOR E-HYBRID ÉLECTRISE LE MAROC

CUPRA, la marque espagnole synonyme de sportivité et d'audace, franchit un nouveau cap dans son engagement vers l'électrification en lançant au Maroc la CUPRA Formentor e-HYBRID. Ce SUV coupé hybride rechargeable, premier modèle conçu exclusivement pour la marque, incarne la symbiose parfaite entre performance et efficacité.

La CUPRA Formentor e-HYBRID est disponible dès maintenant au Maroc à partir de 480 000 dirhams. Les premières livraisons sont prévues pour le deuxième trimestre de 2021.

Sous son capot, la CUPRA Formentor e-HYBRID dissimule une motorisation hybride rechargeable de pointe. Un moteur essence TSI de 150 ch (110 kW) s'associe à un moteur électrique

de 115 ch (85 kW) pour délivrer une puissance totale impressionnante de 245 ch et un couple phénoménal de 400 Nm. Résultat : des performances à couper le souffle avec une accélération de 0 à 100 km/h en seulement 7 secondes et une vitesse de pointe de 210 km/h.

La CUPRA Formentor e-HYBRID n'est pas seulement puissante, elle est aussi incroyablement polyvalente. Grâce à sa batterie lithium-ion de 13 kWh, elle offre une autonomie en mode 100% électrique allant jusqu'à 63 km, idéale pour les trajets urbains quotidiens sans aucune émission. Pour les longs trajets, le moteur essence prend le relais, garantissant une autonomie totale sans aucune crainte. La recharge complète de la batterie s'effectue en environ 3 heures 30 sur une borne de 3,6 kW.

Fidèle à l'ADN de la marque, la CUPRA Formentor e-HYBRID séduit par son design sportif et élégant. Ses lignes sculptées, sa calandre expressive et ses jantes en alliage de 19 pouces lui confèrent une présence affirmée sur

la route. Disponible dans une palette de couleurs vibrantes, dont le Gris Titanium, le Bleu Velvet et le Noir Urban, elle s'adapte à tous les styles.

L'intérieur de la CUPRA Formentor e-HYBRID est à l'image de son design extérieur : sportif, raffiné et technologique. Les matériaux haut de gamme et les finitions soignées créent une ambiance premium. L'écran tactile d'info-divertissement de 12 pouces trône fièrement sur la console centrale, tandis que le combiné d'instrumentation numérique de 10,25 pouces offre au conducteur une expérience de conduite intuitive et connectée.

La CUPRA Formentor e-HYBRID place la sécurité au premier plan en proposant une panoplie de systèmes d'aide à la conduite de dernière génération, notamment le freinage d'urgence automatique, l'alerte de franchissement de ligne et la surveillance des angles morts. Côté équipements, elle se montre généreuse avec, entre autres, un toit ouvrant panoramique, un système audio premium et un système de navigation avancé.



VROUM ! PORSCHE BAT DES RECORDS AU ROYAUME

L'amour des belles mécaniques ne connaît pas la crise au Maroc. Porsche, marque iconique synonyme de performance et de prestige, affiche une santé insolente dans le Royaume. Avec 276 voitures vendues depuis le début de l'année 2024, la marque allemande enregistre une croissance spectaculaire de 43,01% par rapport à la même période en 2023.

Une success story qui s'accélère :

Porsche au Maroc : La passion prend de la vitesse !

Ce succès témoigne de l'attrait grandissant des Marocains pour les voitures d'exception et de l'excellente santé du marché automobile haut de gamme dans le pays. Porsche parvient à séduire une clientèle exigeante en quête d'expériences de conduite uniques et d'un statut à la hauteur de leurs ambitions.

Ce dynamisme devrait se poursuivre dans les mois à venir, porté par le lancement de nouveaux modèles toujours plus performants et innovants, comme le SUV électrique Taycan ou la mythique 911 revisitée. Porsche semble bien partie pour consolider sa place de leader sur le marché marocain des voitures de sport de luxe.



NIZAR BARAKA : LE MAROC S'ATTAQUE AUX 340 POINTS NOIRS DE SON RÉSEAU ROUTIER

Le ministre de l'Équipement et de l'Eau, Nizar Baraka, tire la sonnette d'alarme : les routes nationales marocaines comptent 340 points noirs, des zones accidentogènes où les accidents de la circulation sont fréquents.

340 points noirs sur la carte : le Maroc passe à l'offensive pour sécuriser ses routes

Face à ce constat préoccupant, le ministère a décidé de passer à l'action. Une stratégie conjointe avec l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA) a été mise en place pour intensifier les efforts de sécurisation du réseau routier.

Au programme : des travaux de réaménagement et de modernisation des tronçons dangereux, la mise en place de signalisations

plus claires et visibles, et le renforcement des contrôles routiers pour sanctionner les comportements à risque.

L'objectif est double : réduire drastiquement le nombre d'accidents de la route et améliorer la fluidité du trafic sur les axes les plus fréquentés.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre de la politique nationale de sécurité routière, qui vise à faire du Maroc un pays exemplaire en matière de prévention routière.

MADE IN MOROCCO



FIAT TOPOLINO : LA DOLCE VITA «MADE IN MOROCCO» QUI FÂCHE L'ITALIE

La Fiat Topolino, ce petit cabriolet électrique au charme rétro, est au cœur d'une nouvelle polémique entre le gouvernement italien et Stellantis. Assemblé au Maroc, le véhicule est accusé de violer la loi sur le «Made in Italy», poussant les autorités à saisir plus d'une centaine de véhicules.

***L'Italie
s'en prend
à la Fiat
Topolino
Made in Morocco***

Le gouvernement de Giorgia Meloni, fervent défenseur du «Made in Italy», ne tolère aucune entorse à la loi. Après avoir contraint Alfa Romeo à renommer son SUV électrique «Milano» assemblé en Pologne, c'est au tour de Fiat de subir les foudres des autorités.

En cause, un petit drapeau italien apposé sur la portière de la Topolino, un détail qui ne passe pas inaperçu aux yeux du gouvernement. Ce dernier estime que ce symbole induit les consommateurs en erreur, laissant croire que la voiture est fabriquée en Italie alors qu'elle est assemblée au Maroc, aux côtés de sa cousine Citroën Ami. La police a ainsi saisi 134

Topolino au port de Livourne. Les véhicules resteront immobilisés jusqu'à ce que Fiat se conforme aux exigences du gouvernement. L'entreprise, qui se défend de toute tromperie, se voit contrainte de revoir sa copie pour pouvoir commercialiser son modèle phare sur le marché italien.

Cette affaire met en lumière les tensions croissantes entre Stellantis et le gouvernement italien, exacerbées par les récentes annonces de licenciements et de délocalisations. La Topolino, symbole de la Dolce Vita, se retrouve malgré elle au cœur d'une bataille politique et économique.





CITROËN DÉVOILE SON NOUVEAU BERLINGO À BOUZINKA

Citroën a dévoilé son nouveau Berlingo au Maroc, un modèle emblématique revisité pour répondre aux exigences des familles et des professionnels d'aujourd'hui. Plus moderne, plus technologique et toujours aussi pratique, le nouveau Berlingo promet une expérience de conduite enrichie.

Le Citroën Berlingo fait peau neuve au Maroc : un ludospace moderne et connecté pour les vies actives

Le nouveau Berlingo affiche une personnalité affirmée avec un design extérieur modernisé. La face avant redessinée intègre la nouvelle identité visuelle de Citroën, avec une calandre imposante et des projecteurs à LED élégants. Disponible en cinq coloris, dont le Bleu Kiama et le Vert Sirkka, le Berlingo séduit par son

allure robuste et dynamique.

L'habitacle du nouveau Berlingo a été conçu pour offrir un maximum de confort et de modularité. La planche de bord intègre un écran tactile de 10 pouces pour une expérience utilisateur intuitive. Les trois sièges arrière individuels et escamotables, ainsi que la lunette arrière ouvrante, permettent une grande flexibilité pour le transport d'objets volumineux. Avec une capacité de chargement pouvant atteindre 3 000 litres, le Berlingo reste le roi du volume.

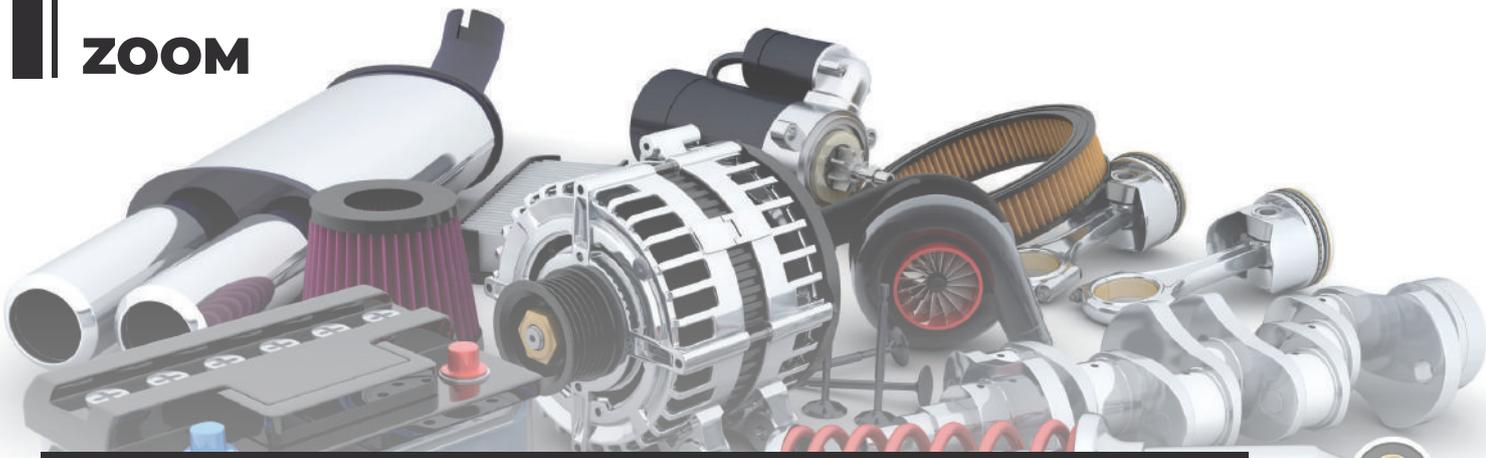
Le nouveau Berlingo embarque des technologies de pointe pour une connectivité optimale. Les systèmes d'info-divertissement My Citroën Play et My Citroën Drive Plus, pilotés via l'écran tactile, offrent une gestion fluide des médias, des commu-

nications et des fonctions du véhicule. La compatibilité avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil, ainsi que la reconnaissance vocale naturelle, simplifient la vie à bord.

Le nouveau Berlingo est proposé au Maroc avec un moteur Diesel 1.5 BlueHDi de 100 chevaux, conforme aux normes Euro 6. La transmission aux roues avant et la boîte de vitesses manuelle à six rapports garantissent une conduite agréable et économique.

Le nouveau Berlingo est disponible en trois finitions : Feel, Feel Pack et Shine Pack, avec des prix démarrant à 214 900 Dhs. Des offres spéciales sont également proposées pour les clients professionnels.





PIÈCES DE RECHANGE AUTOMOBILE, UN MARCHÉ INFORMEL DE PLUS DE 20 MMDH !

Le secteur des pièces de rechange automobile (PRA) au Maroc représente un marché florissant, pesant environ 20 milliards de dirhams (MMDH). Lors d'une conférence de presse à Casablanca, Aziz Dich, commissaire du salon Moroccan Automotive Technologies (M.A.T), a mis en lumière les multiples défis auxquels ce secteur est confronté, notamment la structuration du marché, les évolutions technologiques et la nécessité d'une formation adéquate.

Le Duel entre Formel VS Informel : Vers une révolution réglementaire au Maroc

Le secteur des pièces de rechange automobile (PRA) au Maroc est un marché dynamique et en pleine croissance, représentant environ 20 milliards de dirhams (MMDH). Cette expansion est cependant marquée par des défis significatifs, principalement liés à la coexistence d'un marché formel structuré et d'un secteur informel omniprésent.

Le parc automobile marocain, estimé à environ 5 millions de véhicules, dont 3 millions de véhicules légers, est principalement concentré dans les régions de Casablanca-Settat (37%), Rabat-Salé-Kénitra (18%) et Fès-Meknès (11%). Cette large distribution crée une demande croissante pour les pièces de rechange automobiles, segmentée en trois branches principales : les pièces d'usure, les pièces de réparation et la carrosserie, vitrage et éclairage.

Les pièces d'usure sont dominées à

70% par le réseau formel, alors que les pièces de réparation se partagent entre le réseau formel (40%), la ferraille (35%) et les agents de marque (20%). Pour la carrosserie, le vitrage et l'éclairage, 50% du marché est sous le contrôle du réseau formel, avec une forte présence de la ferraille. Cette diversité de sources souligne l'importance de structurer et de réguler le marché pour garantir la qualité et la sécurité des pièces utilisées par les consommateurs.

Le secteur informel des PRA pose plusieurs problèmes. Les unités non régulées, souvent installées de manière illégale, ne respectent pas les normes de qualité, de sécurité et environnementales. Elles créent une concurrence déloyale en proposant des prix beaucoup plus bas que les entreprises structurées qui investissent dans des équipements conformes aux normes et respectent les lois. Cette situation menace les investissements et les emplois, tout en affectant négativement la balance commerciale et les avoirs en devises du pays.

En outre, les pièces de rechange issues du secteur informel posent des risques considérables pour la sécurité routière. La qualité et la fiabilité de ces pièces ne sont pas garanties, ce qui peut entraîner des accidents et des défaillances techniques. La lutte contre ce marché parallèle est donc cruciale pour protéger les consommateurs et renforcer la sécurité sur les routes marocaines.

Pour faire face à ces défis, la formation des professionnels du secteur

PRA est essentielle. Actuellement, 80% des professionnels du PRA sont autodidactes, ce qui souligne le besoin urgent de programmes de formation structurés pour améliorer leurs compétences et garantir la qualité des services offerts. Des initiatives de certification, comme le programme « Salammatouna » lancé par le ministère de l'Industrie, visent à certifier les entreprises respectant les normes de qualité et de sécurité, contribuant ainsi à structurer le marché et à lutter contre le secteur informel.

Pour contrer l'influence du secteur informel, il est nécessaire de renforcer les contrôles et d'imposer des réglementations strictes. La mise en place de certificats d'acceptabilité environnementale pour toutes les opérations de recyclage et d'exportation pourrait garantir que les activités se déroulent dans le respect des normes environnementales et de sécurité.

Le marché des pièces de rechange automobiles au Maroc est à un tournant crucial. Sa croissance rapide est menacée par les pratiques informelles qui créent une concurrence déloyale et posent des risques économiques et environnementaux. La formalisation du secteur et le renforcement des contrôles sont essentiels pour assurer une concurrence équitable et une gestion durable des ressources. En intégrant les unités informelles dans un cadre réglementaire et en encourageant la certification des entreprises, le Maroc peut transformer ce secteur en une source de croissance économique durable et sécurisée.

MOHAMED AIT BELLACHEN

UNE JOURNÉE À LA FERRAILLE SALMIA : ENTRE BRUIT ET BRIC-À-BRAC !

Au cœur de Casablanca, loin du chic du centre-ville, se trouve la célèbre ferraille de Sbata, également connue sous le nom de Salmia. Ce lieu vibrant est une véritable caverne d'Ali Baba pour les passionnés d'automobile et les mécaniciens en quête de pièces détachées. De la plus petite vis aux organes mécaniques les plus complexes, on y trouve une incroyable diversité de pièces pour toutes les marques et modèles de véhicules.

Comment cette mystérieuse ferraille alimente l'automobile marocaine ?

En pénétrant dans la ferraille de Salmia un week-end, on est immédiatement frappé par l'effervescence qui y règne. Des gardiens vocifèrent des consignes, des vendeurs de balais d'essuie-glaces et des revendeurs de voitures d'occasion occupent le moindre espace disponible. Les rues boueuses, tachées d'huile de moteur, ajoutent au charme brut de cet endroit. Derrière les murailles grasses de la ferraille, un désordre apparent cache une organisation méticuleuse : chaque pièce est soigneusement répertoriée et marquée au blanco.

Les ferrailleurs, installés sur de vieux coussins de voitures, surveillent attentivement les allées et venues des visiteurs. L'ambiance est rythmée par le bruit constant des marteaux et des meuleuses travaillant sans relâche pour démonter les épaves de voitures. Les intermédiaires, toujours prêts à aider les clients en échange d'un pourboire, sont également de la partie. Polyvalents, ils jouent aussi le rôle de mécaniciens et conseillers.

Le secteur de la ferraille de Salmia fait vivre environ 9 000 personnes. Bien que les ferrailleurs se montrent ouverts pour discuter du nombre d'emplois générés, ils restent discrets sur leur chiffre d'affaires, se contentant de dire que «les temps sont durs». Ce manque de transparence suscite la frustration des importateurs-distributeurs de voitures et des



vendeurs de pièces neuves, qui estiment les pertes à des centaines de millions de dirhams chaque année.

Pour les collectionneurs de voitures, la ferraille est une mine d'or où il est possible de trouver des pièces rares et introuvables ailleurs. Sur le plan écologique, ces casses jouent un rôle important en récupérant et en recyclant des parties encore fonctionnelles des véhicules, réduisant ainsi les déchets. Cependant, l'importation et la désossage de véhicules étrangers restent problématiques en raison des coûts de dédouanement élevés et des réglementations strictes.

Malgré cela, les ferrailleurs trouvent toujours des moyens de contourner les obstacles. Ils importent des véhicules âgés de moins de cinq ans, les dédouanent, les démontent et vendent les pièces. Certains se procurent des véhicules non roulants à l'étranger et ramènent les pièces détachées par conteneur ou via des passeurs.

Les ferrailleurs montrent une grande ingéniosité pour s'adapter aux lois et aux

coûts. Ils peuvent couper des véhicules en deux pour réduire les frais de dédouanement, ou collaborer avec des ferrailleurs étrangers pour importer des pièces en masse. Cette collaboration se fait souvent en bonne intelligence, avec une répartition des spécialités : certains se concentrent sur les pièces allemandes, d'autres sur les pièces françaises, japonaises ou asiatiques. Cette organisation permet de maximiser l'efficacité et de minimiser la concurrence interne.

La ferraille de Salmia est un microcosme fascinant où se mêlent débrouillardise, recyclage et commerce informel. Bien que ce secteur soit souvent perçu comme illégal ou non réglementé, il joue un rôle crucial dans l'économie locale et offre une alternative abordable pour de nombreux automobilistes marocains. Il reste néanmoins essentiel de trouver un équilibre entre réglementation et soutien à ces activités pour garantir la sécurité et la qualité des pièces vendues.

MOHAMED AIT BELLAHCEN



LA GIGAFACTORY DE GOTION HIGH-TECH: UN TREMPLIN POUR L'ÉCONOMIE MAROCAINE !

L'annonce a fait l'effet d'une bombe dans le landerneau industriel mondial : le géant sino-européen Gotion High-Tech a choisi le Maroc pour implanter sa méga-usine de batteries électriques. Une «gigafactory» aux dimensions impressionnantes, cinq fois plus grande que celle de Renault, qui propulse d'emblée le Royaume au rang d'acteur majeur de la mobilité électrique.

Le Maroc, futur champion de la mobilité électrique ?

Au-delà de l'effet d'annonce, c'est bien la signification profonde de ce choix stratégique qui mérite d'être soulignée. Car Gotion High-Tech n'a pas cédé aux sirènes des subventions mirobolantes ou des avantages fiscaux mirobolants, proposés par d'autres pays. Non, c'est bien la combinaison unique d'atouts du Maroc qui a convaincu le géant des batteries.

Premier atout, et non des moindres : la stabilité. Dans un monde en proie aux incertitudes, le Maroc offre un cadre politique et économique stable, gage de confiance pour les investisseurs étrangers. Une stabilité renforcée par une gouvernance proactive et une vision à long terme incarnée par Sa

Majesté le Roi Mohammed VI.

Deuxième atout de taille : une main d'œuvre jeune, dynamique et qualifiée. Avec un âge médian de 22 ans, le Maroc dispose d'un vivier de talents considérable, prêt à relever les défis de l'industrie de demain. Une jeunesse ambitieuse, ouverte sur le monde et avide de nouvelles technologies, qui représente un atout précieux pour les entreprises innovantes comme Gotion High-Tech.

Troisième atout, et non des moindres : le Maroc a su développer des infrastructures de pointe, à la hauteur des ambitions industrielles du pays. Routes, autoroutes, ports, aéroports... le Royaume s'est doté d'un réseau d'infrastructures moderne et performant, capable d'accompagner la croissance des entreprises et de faciliter les échanges commerciaux.

Quatrième atout, et non des moindres : le Maroc a fait le pari des énergies renouvelables, un choix stratégique qui porte aujourd'hui ses fruits. Avec un coût de l'énergie compétitif et une politique volontariste en matière de transition énergétique, le Royaume offre un environnement attractif pour les entreprises soucieuses de leur

empreinte carbone.

Enfin, le Maroc a su tisser des liens économiques forts avec le reste du monde, notamment à travers la signature de nombreux accords de libre-échange. Un atout majeur pour Gotion High-Tech, qui bénéficiera d'un accès privilégié à un vaste marché de consommateurs, notamment en Europe et aux États-Unis.

L'implantation de cette gigafactory, avec à la clé un investissement colossal de 12,8 milliards de dirhams et la création de 17 000 emplois, est bien plus qu'une simple opération industrielle. C'est un signal fort envoyé au monde entier : le Maroc est prêt à devenir un acteur majeur de la mobilité électrique, une industrie d'avenir porteuse de croissance et d'emplois.

Ce projet s'inscrit pleinement dans la vision royale de faire du Maroc un hub industriel de premier plan, tourné vers l'innovation et le développement durable. Une vision ambitieuse, mais réaliste, qui repose sur les atouts intrinsèques du Royaume et sur la volonté de ses dirigeants de faire du Maroc un acteur incontournable de l'économie mondiale.

30 MILLIONS DE DIRHAMS POUR DES RADARS INTELLIGENTS : NARSA MISE GROS SUR LA SÉCURITÉ

L'Agence nationale de sécurité routière (NARSA) a récemment conclu un contrat avec Vitronic Maroc, la filiale du géant allemand Vitronic, pour la fourniture de 18 radars autonomes de nouvelle génération. Ces appareils, d'une valeur totale avoisinant les 30 millions de dirhams, seront déployés pour renforcer le contrôle de la vitesse des véhicules sur les routes marocaines. Une particularité notable de ces radars est leur capacité à différencier les types de véhicules, qu'ils soient légers ou des poids lourds, et à appliquer les limitations de vitesse spécifiques à chaque catégorie.

Radars futuristes pour les routes marocaines : Les radars fournis par Vitronic Maroc ne se contentent pas de détecter les excès de vitesse. Ils peuvent identifier plusieurs véhicules en infraction simultanément, fournissant des preuves photographiques précises, même en présence de nombreux véhicules sur la route. Avec un capteur de détection couvrant au



minimum quatre voies, ces radars peuvent surveiller les flux de trafic dans les deux sens, détectant les vitesses allant de 30 à 300 km/h. Cette technologie avancée promet d'améliorer significativement la sécurité routière au Maroc, réduisant ainsi les accidents liés à la vitesse excessive.

Cependant, tout n'est pas parfait dans ce contrat. Une divergence notable entre les coûts estimés et les coûts finaux a été relevée.

Initialement prévu à 17,6 millions de dirhams pour la fourniture des radars, le coût final s'élève à 20,2 millions de dirhams. De même, les frais de maintenance, estimés à 2,6 millions de dirhams, atteignent finalement 3,1 millions de dirhams. Cette différence suscite des interrogations sur la gestion des appels d'offres et la planification budgétaire de la NARSA.



LE TUNNEL MAROC-ESPAGNE PRÉVU POUR 6 MILLIARDS D'EUROS

Le projet d'un tunnel sous-marin entre l'Espagne et le Maroc, conçu pour relier les deux continents par voie ferroviaire, devrait coûter plus de 6 milliards d'euros. Ce projet, qui se distingue comme l'une des entreprises les plus audacieuses de l'ingénierie civile mondiale, est prévu pour être finalisé à temps pour la Coupe du Monde de football en 2030, co-organisée par le Maroc, l'Espagne, et le Portugal.

Selon un rapport de «Newsweek», ce projet monumental a récemment été relancé avec

des avancées significatives en termes de planification et d'études techniques. D'après le journal, le tunnel, qui figure parmi les projets les plus complexes jamais conçus, s'étendra sur environ 27 kilomètres entre Punta Paloma en Espagne et Malabata au Maroc.

Initialement envisagée dans les années 80, l'idée d'un pont a été abandonnée en 1996 au profit d'un tunnel, qui semble désormais plus viable pour des raisons techniques et environnementales. Ce tunnel prévoit de faciliter non seulement le transport de passagers mais aussi le transit de marchandises, avec des trains navettes prévus pour les véhicules et les camions, en plus des services passagers classiques.

Le projet est supervisé par la société espagnole «SECEGSA», chargée d'explorer la faisabilité de cette liaison stratégique. Malgré l'enthousiasme

et l'engagement des gouvernements espagnol et marocain, des défis majeurs subsistent. Les experts mettent en garde contre les potentielles complexités qui pourraient retarder la réalisation du tunnel jusqu'après 2040.

Le gouvernement espagnol a d'ailleurs intensifié son soutien financier en allouant récemment plus de 1,6 million de dollars pour avancer les études nécessaires, marquant ainsi le plus grand investissement depuis l'émergence de l'idée.

Ce projet transfrontalier ne se contente pas de promettre une amélioration significative des échanges commerciaux et une plus grande fluidité dans les déplacements entre les deux continents ; il symbolise également un pas de géant vers l'intégration économique et culturelle entre l'Afrique du Nord et l'Europe.



MAROC : 10 MILLIARDS DE DIRHAMS POUR UNE RÉVOLUTION DU TRANSPORT URBAIN !

Un vent de renouveau souffle sur le transport urbain marocain. Le gouvernement s'engage à injecter 10 milliards de dirhams pour l'acquisition de 3.500 nouveaux bus destinés à 32 villes du Royaume, entre 2024 et 2029.

Le Maroc met le cap sur un réseau de transport urbain modernisé avec un investissement massif dans les bus

L'annonce a été faite par le ministre de l'Intérieur, Abdelouafi Laftit, lors d'une séance de questions orales à la Chambre des représentants. Ce programme ambitieux vise à moder-

niser en profondeur le système de transport public urbain et à offrir aux citoyens un service de meilleure qualité.

Un programme global :

L'investissement de 10 milliards de dirhams ne se limite pas à l'achat de nouveaux bus. Il englobe également :

- La construction de centres de maintenance modernes.
- La création de dépôts et de parkings dédiés aux bus.
- La mise en place de systèmes de billetterie et d'aide à la gestion performants.

Un partenariat public-privé :

Le financement de ce programme d'envergure sera assuré conjointement par le ministère de l'Intérieur, les collectivités territoriales et des partenariats public-privé. Cette collaboration

permettra de garantir la viabilité du projet et la pérennité du service.

Priorité à la fabrication locale :

Le ministre a insisté sur la volonté du gouvernement de privilégier la fabrication locale des bus, dans la mesure du possible. Une initiative qui permettra de stimuler l'économie nationale et de créer des emplois.

Un engagement fort pour la mobilité durable :

Ce programme s'inscrit dans le cadre d'une politique globale visant à promouvoir la mobilité durable au Maroc. En encourageant l'utilisation des transports en commun, le gouvernement souhaite réduire la congestion routière, la pollution atmosphérique et améliorer la qualité de vie des citoyens.



BATTERIES ÉLECTRIQUES : LE MAROC, NOUVELLE TERRE PROMISE DE LA MOBILITÉ VERTE

Un projet phare de 12,8 milliards de dirhams vient d'être approuvé pour la création d'une usine de batteries électriques dans la région de Rabat-Salé-Kénitra, créant ainsi 17 600 emplois. Cette annonce a été faite lors de la 5ème Commission nationale des investissements, présidée par le Chef du gouvernement, Aziz Akhannouch.

Le Maroc confirme son attractivité auprès des investisseurs :

l'engagement du Maroc envers les énergies renouvelables et la mobilité électrique se concrétise. Ce projet stratégique s'inscrit dans la dynamique de la nouvelle Charte de l'investissement, visant à attirer les investissements directs étrangers et à stimuler la création d'emplois.

Une économie diversifiée en plein essor. Au-delà de ce projet phare, la Commission

a également validé 27 autres projets pour un montant total de 7,7 milliards de dirhams, créant 7 000 emplois supplémentaires. La chimie, le tourisme et l'automobile sont les secteurs clés de ces investissements.

Le message est clair : le Maroc est une terre d'opportunités. L'investissement privé est en plein essor, porté par une vision ambitieuse et un cadre attractif pour les investisseurs.



MAROC AUTOMOBILE : COMMENT LE ROYAUME DEVIENT UN LEADER MONDIAL DES EXPORTATIONS

Le Maroc s'est hissé au rang de puissance mondiale dans le secteur de l'exportation automobile, devenant le principal fournisseur de l'Union européenne. Les exportations de voitures ont augmenté de plus de 30 % l'année dernière, avec une production dépassant les 535 000 véhicules. Ce succès découle d'investissements stratégiques et de politiques

avisées visant l'excellence, comme le souligne le rapport du portail spécialisé «Eurasia Review».

Une infrastructure solide, des usines modernes, des complexes industriels et une main-d'œuvre qualifiée, combinés à des coûts de production en baisse, ont propulsé la production automobile à des niveaux records, consolidant ainsi la position du Maroc dans le secteur.

Économiquement, le secteur automobile a contribué à plus de 13 milliards de dollars au budget du royaume, incarnant la force transformative d'une direction sage et d'une planification stratégique pour stimuler la croissance économique et le progrès social à travers la Charte d'investissement et le Plan d'Accéléra-

tion Industrielle 2014-2020.

La position stratégique du Maroc en tant que porte d'entrée de l'Afrique vers l'Europe, face à l'Espagne, a renforcé ses chances de succès. Les efforts pour renforcer l'infrastructure et simplifier les accords commerciaux ont fait du Maroc un acteur clé de l'industrie automobile, tout en progressant dans l'intégration sociale et la durabilité environnementale.

Les initiatives déployées ont contribué à réduire l'écart entre les sexes dans le secteur automobile, positionnant le royaume en tant que pionnier de la technologie verte et de l'innovation, attirant ainsi des géants mondiaux de l'industrie tels que New Motors, SNOB et Renault-Dacia, ainsi que Stellantis.



KHOURIBGA : UN INVESTISSEMENT CHINOIS DE 1,5 MMDH DANS UN NOUVEAU COMPLEXE INDUSTRIEL

À Khouribga, un projet ambitieux se dessine avec la signature d'un mémorandum d'entente entre le Conseil de la région de Béni Mellal-Khénifra et la firme chinoise Holley Global. Ce partenariat vise à ériger un vaste parc industriel sur 300 hectares, dénommé «Afrique du Nord», qui catalysera la transformation industrielle de la région dans des secteurs clés tels que l'automobile et les énergies renouvelables.

Ce nouveau complexe industriel ambitionne de devenir un hub pour des entreprises spécialisées non seulement dans l'automobile et ses composants mais aussi dans des domaines diversifiés comme l'électromécanique, la fabrication de meubles, le textile, les appareils électroménagers, et les technologies énergétiques renouvelables. Le projet, avec un investissement initial de 1,5 milliard de dirhams, promet la création de près de

20 000 emplois directs, jouant un rôle crucial dans la dynamisation économique locale.

La signature de ce mémorandum s'inscrit dans une stratégie plus large visant à attirer les investissements étrangers dans la région, tout en favorisant le développement de secteurs à forte valeur ajoutée et l'adoption de technologies avancées. En collaboration avec Holley Global, la région espère mettre en place une infrastructure moderne et compétitive qui répondra aux besoins des industries d'avenir.

Ce complexe industriel est prévu pour transformer le paysage économique de Khouribga et de la région de Béni Mellal-Khénifra, en apportant une diversification économique et en attirant de nouvelles compétences et technologies. Le succès de ce projet pourrait également inciter d'autres investisseurs à considérer la région comme un site stratégique pour leurs opérations, renforçant ainsi le Maroc dans son rôle de pont entre l'Europe et l'Afrique dans les chaînes de valeur industrielles.

La cérémonie de signature, qui a vu la participation de divers dignitaires et responsables de la société Holley Global ainsi que des autorités locales, marque le début d'une nouvelle ère de prospérité industrielle pour Khouribga et ses environs.



GHIATH SMART PATROL LA DGSN MET AGADIR SOUS HAUTE SURVEIL- LANCE TECHNOLOGIQUE

Agadir, la perle du sud, vient de faire un bond dans le futur de la sécurité publique. La Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN) a dévoilé son nouveau bijou technologique : le Ghiath Smart Patrol, une patrouille intelligente qui révolutionne la surveillance et la prévention du crime.

Agadir sous l'oeil vigilant de la technologie

Ce véhicule futuriste, présenté lors des journées portes ouvertes de la DGSN à Agadir, a suscité l'admiration des visiteurs. Équipé de caméras haute résolution, de systèmes de reconnaissance faciale et de lecture automatique des plaques d'immatriculation, le Ghiath Smart Patrol offre une surveillance inégalée de l'espace urbain.

Ses capacités de communication en temps réel permettent une coordination optimale entre les unités déployées sur le terrain et les centres de commandement, garantissant une réactivité maximale face aux incidents.

Plus qu'un simple véhicule, le Ghiath Smart Patrol incarne la modernisation des services de sécurité au Maroc. La DGSN, sous l'impulsion de Abdellatif Hammouchi, s'engage résolument dans l'intégration des technologies de pointe pour garantir la sécurité des citoyens.

L'accueil enthousiaste du public lors des journées portes ouvertes témoigne de l'adhésion des citoyens à cette démarche innovante. Le Ghiath Smart Patrol renforce le lien de confiance entre la police et la population, tout en affirmant la volonté du Maroc d'être à la pointe de la technologie en matière de sécurité publique.



LES 10 POINTS MARQUANTS DU MARCHÉ AUTOMOBILE EN JUIN 2024 : LE RALENTISSEMENT SE CONFIRME !

Le marché automobile marocain continue de briller, avec des ventes impressionnantes de voitures de luxe. Audi a pris une légère avance, vendant en moyenne 13 véhicules par jour au cours du premier semestre de 2024, totalisant 2 252 voitures. BMW suit de près avec 12 voitures par jour, soit 2 055 unités vendues, tandis que Mercedes-Benz a vendu 1 505 véhicules. Porsche, bien que plus modeste, a également fait une performance notable avec deux voitures vendues quotidiennement, totalisant 354 unités depuis le début de l'année.

13 Audi, 12 BMW, 8 Mercedes et 2 Porsche vendues au Maroc chaque jour :

Le marché global des voitures neuves au Maroc a légèrement progressé, avec un total de 82 286 unités vendues à la fin de juin 2024,

marquant une augmentation de 1,06% par rapport à l'année précédente, selon les données de l'Association des importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM). Les immatriculations de véhicules particuliers ont cependant connu une légère baisse de 0,24% à 74 048 unités, tandis que le segment des véhicules utilitaires légers a vu ses ventes bondir de 14,54% à 8 238 unités.

Parmi les marques non-premium, Dacia domine le segment des véhicules particuliers avec une part de marché de 26,65%, soit 19 732 nouvelles immatriculations, suivie de Renault et Hyundai qui continuent également de réaliser de bonnes performances.

Dans le segment des véhicules utilitaires légers, Renault mène avec 2 040 unités vendues, représentant 24,76% de part de marché. Ford et DFSK suivent avec des parts de marché de 13,81% et 11,69%, respectivement.

Le marché de luxe reste compétitif, avec Audi en tête suivi de BMW et Mercedes-Benz en termes de parts de marché. Porsche affiche une croissance significative de 54,59% par rapport à l'année précédente, tandis que Jaguar connaît une baisse de 15% avec seulement 51 voitures vendues.

Le mois de juin 2024 a vu la vente de 17 368 véhicules, incluant les segments des véhicules particuliers et utilitaires légers, marquant une légère baisse de 0,15% par rapport à juin 2023.



M.A.T 2024 : LE FUTUR DE L'APRÈS-VENTE AUTOMOBILE SE DESSINE À CASABLANCA

Préparez-vous pour la troisième édition du Salon International de l'Après-Vente Automobile - M.A.T 2024 ! Du 14 au 17 novembre, l'Office des Foires et Expositions de Casablanca (OFEC) vibrera au rythme des innovations et des opportunités d'un secteur en plein essor.

L'après-vente automobile marocain se met en

scène à Casablanca :

Organisé par le Groupement Interprofessionnel de l'Automobile au Maroc (GIPAM), le M.A.T est le rendez-vous incontournable des professionnels de l'après-vente automobile. Fabricants, distributeurs, spécialistes de la maintenance, tous convergent vers ce salon pour présenter leurs dernières innovations et nouer des partenariats stratégiques.

L'édition 2024, placée sous le thème «Mutation et révolution de l'écosystème de la réparation et maintenance automobile au Maroc», promet un programme riche et stimulant. Conférences, ateliers pratiques et démonstrations permettront aux visiteurs de plonger au cœur

des avancées technologiques qui façonnent l'avenir de l'après-vente automobile.

Fabrication additive, pièces intelligentes, connectivité des véhicules... le M.A.T 2024 offrira une vitrine exceptionnelle sur les innovations qui révolutionnent la réparation et la maintenance automobile.

Au-delà des avancées technologiques, le salon est une plateforme d'échange privilégiée pour les acteurs du secteur. C'est l'occasion idéale pour rencontrer de nouveaux partenaires, identifier des opportunités commerciales et contribuer à la croissance d'un marché en pleine expansion.



BATTERIES : LE MAROC EN ROUTE POUR DEVENIR LEADER MONDIAL

Ambition affichée : intégrer le top 4 mondial de l'industrie des batteries pour véhicules électriques. Fort de ses atouts et de l'intérêt croissant des géants du secteur, le Royaume se positionne stratégiquement sur toute la chaîne de valeur.

Le Maroc nourrit de grandes ambitions dans le domaine des batteries électriques. L'objectif annoncé par le ministre de l'Industrie est clair : hisser le pays parmi les leaders mondiaux en s'imposant sur l'ensemble de la chaîne de valeur, de l'extraction des matières premières au recyclage des batteries usagées (black mass).

Cet objectif ambitieux semble à portée de main. Le Maroc suscite un engouement certain auprès des acteurs majeurs de l'industrie des batteries :

- Un géant chinois, déjà engagé dans la construction d'une usine de cathodes, envisage d'élargir sa présence avec une

unité d'usage d'anodes.

- CATL, leader mondial du secteur, souhaite implanter une usine de composants pour alimenter sa gigafactory espagnole, développée en partenariat avec Stellantis.

Ces investissements témoignent de l'attractivité du Maroc, qui s'explique par :

- Sa richesse en ressources minérales essentielles à la fabrication des batteries, notamment le cobalt et le phosphate.
- Sa position géographique stratégique au carrefour de l'Europe et de l'Afrique.
- Un écosystème industriel compétitif et une main-d'œuvre qualifiée.
- Une politique volontariste en faveur du développement des énergies renouvelables et de la mobilité électrique.

En se positionnant sur l'ensemble de la chaîne de valeur, le Maroc vise à :

- Renforcer sa souveraineté industrielle dans un secteur stratégique pour l'avenir.
- Créer de la valeur ajoutée et des emplois qualifiés.
- S'imposer comme un acteur incontournable de la transition énergétique mondiale.



LA FIN DE LA FERRAILLE ? LE MAROC EN GUERRE CONTRE LES PIÈCES AUTO INFORMELLES

Le Maroc est à un tournant crucial dans sa lutte contre les pièces automobiles informelles et contrefaites. Cette bataille, menée par le ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Économie numérique, vise à restructurer un secteur essentiel pour la sécurité routière et la santé économique du pays.

Alors que des initiatives comme la labellisation «Salamatouna» cherchent à garantir la qualité et la sécurité des pièces de rechange, l'arrivée de géants du recyclage automobile comme Indra Automobile au Maroc marque une étape décisive dans cette croisade.

L'Impact de l'Informel sur l'Économie et la Sécurité

La prolifération des pièces de rechange issues de la ferraille informelle et des contrefaçons constitue un défi majeur pour le Maroc. Estimée à plus de 700 millions de dirhams, cette économie parallèle non seulement érode les revenus fiscaux de l'État mais met également en péril la sécurité des conducteurs et des passagers. Les pièces contrefaites ou mal recyclées ne respectent souvent aucune norme

de qualité, augmentant ainsi les risques d'accidents de la route.

Pour contrer ce phénomène, le ministère de l'Industrie a lancé en 2017 le système de labellisation «Salamatouna». Ce programme vise à certifier les pièces de rechange conformes aux normes marocaines, renforçant ainsi la confiance des consommateurs. Un an après son lancement, la remise des premiers labels «Salamatouna» à 17 entreprises a marqué un tournant dans la lutte contre les contrefaçons, ces entreprises représentant désormais 36 points de vente répertoriés sur la plateforme dédiée.

Indra au Maroc : David Contre Goliath dans le Recyclage Automobile :

L'arrivée d'Indra Automobile, le leader français du recyclage automobile, ajoute une dimension nouvelle à cette dynamique. Gagnant d'un appel d'offres pour la gestion des déchets de véhicules hors d'usage (VHU), Indra Automobile est en passe de redéfinir le paysage du recyclage automobile au Maroc. Basée à Villefontaine et détenue par Renault et Suez, l'entreprise gère un réseau de 350 centres de véhicules d'occasion et traite plus de 350 000 voitures par

an avec un taux de récupération et de réutilisation supérieur à 95%.

Ce partenariat pourrait marquer la fin de la célèbre ferraille de Sbata à Casablanca, connue pour être un hub informel où se trouvent toutes sortes de pièces d'occasion. La popularité de ce lieu, bien que bénéfique pour les consommateurs à la recherche de pièces bon marché, pose de sérieux problèmes en termes de régulation et de sécurité.

La lutte contre les pièces automobiles contrefaites ne se limite pas à la labellisation et à l'arrivée de nouveaux acteurs industriels. Il s'agit également de renforcer les régulations et les contrôles. Le ministère de l'Industrie a intensifié ses efforts pour améliorer l'infrastructure qualité, produisant plus de 1100 normes marocaines en 2018 et révisant de nombreuses normes existantes.

L'Office marocain de la propriété industrielle et commerciale (OMPIC) joue un rôle crucial dans ce processus, facilitant la labellisation des entreprises en collaboration avec l'Institut marocain de normalisation (Imanor). Cette démarche assure la traçabilité et la conformité des pièces

de rechange, garantissant ainsi leur qualité et leur sécurité.

La question se pose alors : l'introduction de pratiques formelles et réglementées peut-elle vraiment mettre fin au marché informel des pièces automobiles ? La réponse n'est pas simple. D'une part, la labellisation et la régulation améliorent la sécurité et la qualité des pièces disponibles sur le marché. D'autre part, le marché informel répond à un besoin économique pour de nombreux consommateurs marocains qui ne peuvent se permettre des pièces neuves et certifiées.

La transition vers un marché plus formel et réglementé présente plusieurs défis. Le premier est économique : les pièces de rechange neuves et certifiées coûtent plus cher que celles du marché informel. Pour que cette transition soit viable, il est crucial que les autorités trouvent un équilibre entre régulation et accessibilité économique.

Le deuxième défi est d'ordre logistique. La fermeture de lieux comme la ferraille de Sbata nécessite des alternatives viables pour les milliers de travailleurs qui dépendent de ce secteur. La formalisation du marché doit inclure des initiatives pour former et intégrer ces travailleurs dans le secteur formel, leur offrant ainsi des opportunités économiques durables.

En dépit de ces défis, l'avenir du marché des pièces de rechange automobiles au Maroc semble prometteur. Avec l'arrivée de géants du recyclage

comme Indra Automobile et les efforts constants du ministère de l'Industrie, le Maroc est sur la bonne voie pour restructurer et sécuriser ce secteur crucial.

La collaboration avec des leaders du secteur, la mise en place de réglementations strictes et la promotion de la qualité à travers des initiatives comme «Salamatouna» sont des étapes essentielles pour assurer la sécurité routière et la santé économique du pays. Cependant, il est impératif que cette transition se fasse de manière inclusive, tenant compte des réalités économiques des consommateurs et des travailleurs du secteur informel.

Conclusion

La croisade de l'État marocain contre les pièces automobiles informelles et contrefaites est un effort louable et nécessaire. En garantissant la qualité et la sécurité des pièces de rechange, en attirant des leaders mondiaux du recyclage et en renforçant les réglementations, le Maroc s'engage sur la voie d'une transformation durable de son secteur automobile. Toutefois, pour que cette transformation soit véritablement réussie, elle doit être inclusive et équilibrée, répondant aux besoins économiques de tous les acteurs impliqués.

Deux Paragraphes de Chronique

La lutte contre les pièces automobiles informelles et contrefaites au Maroc, bien que nécessaire, semble être une croisade inachevée. En dépit des ef-

forts louables du ministère de l'Industrie et de l'arrivée de géants du recyclage comme Indra Automobile, le marché informel persiste, alimenté par des besoins économiques réels. Les pièces neuves et certifiées, bien que de meilleure qualité, restent hors de portée pour de nombreux consommateurs marocains. La fermeture de lieux comme la ferraille de Sbata, sans alternatives viables pour les travailleurs, risque d'aggraver les problèmes économiques plutôt que de les résoudre. La question se pose : cette régulation est-elle réellement bénéfique pour tous, ou est-elle simplement une façade pour améliorer l'image du secteur ?

Malgré les défis, les efforts de l'État marocain pour réguler le marché des pièces automobiles représentent une transformation nécessaire et prometteuse. En garantissant la qualité et la sécurité des pièces de rechange, des initiatives comme «Salamatouna» et l'arrivée de leaders du recyclage comme Indra Automobile marquent des progrès significatifs. La régulation stricte, la certification des pièces et la promotion de la qualité contribuent à une meilleure sécurité routière et à la santé économique du pays. Bien que la transition présente des défis, notamment économiques, elle ouvre également des opportunités pour une industrie plus structurée et durable. En fin de compte, cette transformation pourrait bien être le catalyseur d'un secteur automobile marocain plus sûr et plus prospère.

MOHAMED AIT BELLACEN



PLEIN À LA POMPE : LE MAROC PARMIS LES PLUS CHERS DE SA RÉGION

Mauvaise nouvelle pour les automobilistes marocains : le royaume se classe parmi les pays d'Afrique où le prix de l'essence est le plus élevé, selon une récente étude de Global Petrol Prices. Malgré une légère baisse récente, le coût du carburant pèse toujours lourdement sur le budget des ménages.

Plein(s) phare(s) sur le prix des carburants : le Maroc à la pompe ?

Avec un prix moyen de 1,54 dollar le litre, le Maroc se hisse à la quatrième place du classement des pays africains où l'essence est la plus chère, seulement de-

vancé par le Zimbabwe, le Sénégal et les Seychelles. Une situation qui contraste fortement avec des pays comme la Libye ou l'Égypte, où les prix à la pompe restent bien plus abordables.

Si les prix ont légèrement baissé ces derniers jours, ils restent nettement supérieurs à ceux pratiqués l'année précédente. Les hausses successives enregistrées durant l'été 2023 continuent de se faire sentir, malgré la baisse des cours mondiaux du pétrole.

Cette situation s'explique notamment par la dépendance du Maroc aux importations de produits pétroliers raffinés et par la structure du marché des carburants, marquée par une concurrence limitée. Un contexte qui laisse peu de marge de manœuvre aux consommateurs marocains, contraints de subir la flambée des prix à la pompe.



TRIPORTEURS AU MAROC : QUAND L'OUTIL D'INSERTION SE TRANSFORME EN ENGIN HORS-LA-LOI !

Marrakech, Épicentre d'un Débat National sur la Mobilité Urbaine

Marrakech, autrefois surnommée la «perle du sud», se trouve aujourd'hui au cœur d'une controverse qui ébranle l'ensemble du Maroc : la gestion chaotique des triporteurs. Ces petits véhicules motorisés, initialement conçus pour le transport de marchandises, ont subi une transformation radicale, devenant des moyens de transport de passagers et de touristes, souvent en marge de la légalité. Ce phénomène, bien que particulièrement visible à Marrakech, est symptomatique d'une crise nationale, mettant en lumière les failles dans la réglementation et l'application des lois existantes.

Une Transformation Problematic du Triporteur

Dans les rues étroites et sinueuses de Marrakech, les triporteurs ne sont pas seulement un moyen de transport pratique mais sont devenus un véritable casse-tête pour la sécurité publique. Les accidents se multiplient, la conduite imprudente est monnaie courante, et l'impunité des contrevenants est presque totale. Cette situation n'est pas unique à la ville ocre ; elle reflète une tendance nationale où la législation peine à suivre le rythme rapide de l'innovation et de l'adaptation des usages.

Laxisme Réglementaire et Impunité

Le laxisme apparent des autorités locales et nationales dans la gestion de cette crise laisse présager une aggravation du problème. À Marrakech, comme ailleurs, les triporteurs transformés illicitement en taxis circulent avec une quasi-absence de répercussions légales. Cette impunité alimente un cycle de non-respect des normes qui compromet la sécurité de tous les usagers de la route.

Impact Socio-Économique et Environnemental

Au-delà des implications immédiates sur la sécurité, l'usage des triporteurs a un impact profond sur le tissu socio-économique et environnemental des villes marocaines. À Marrakech, la qualité de l'expérience touristique se trouve compromise, affectant ainsi l'économie locale qui dépend fortement du tourisme. Sur un plan plus large, la saturation des rues par ces véhicules augmente la pollution et contribue à la dégradation de l'environnement urbain, remettant en question les efforts du pays en matière de développement durable.

Appel à une Régulation Stricte et Innovante

Face à ce tableau sombre, il est impératif pour le gouvernement marocain de prendre des mesures fermes et innovantes. La régulation des triporteurs, à travers une application stricte de la loi et l'introduction de

normes technologiques et environnementales, est cruciale. Cela pourrait inclure l'imposition de limites strictes sur les modifications des véhicules, l'installation obligatoire de dispositifs de sécurité, et le renforcement des inspections régulières.

Vers un Nouveau Modèle de Mobilité Urbaine

Il est également essentiel de repenser le modèle de mobilité urbaine au Maroc. Intégrer les triporteurs dans un cadre de transport multimodal pourrait être une solution, où ces véhicules complèteraient les réseaux de transport public existants plutôt que de fonctionner en parallèle ou en opposition. Cela nécessiterait une planification urbaine visionnaire et une collaboration entre différentes strates gouvernementales et la société civile.

Conclusion : Un Appel à l'Action

La situation à Marrakech et dans d'autres villes marocaines est un appel à l'action. Il est crucial de transformer cette crise en opportunité pour réformer la manière dont nous pensons et gérons la mobilité urbaine. Seule une approche proactive et réfléchie permettra de transformer les triporteurs de symboles de chaos en instruments de progrès socio-économique et environnemental.



LE MAROC, CHAMPION AUTOMOBILE DE L'AFRIQUE !

Oubliez les clichés d'un Maroc agricole et artisanal. Le Royaume s'est hissé au rang de leader régional de l'industrie automobile, défiant les pronostics et traçant une route vers un avenir industriel prospère.

Une Success Story étonnante qui trace la route du Futur

Il y a quelques décennies, l'idée d'un Maroc leader de l'industrie automobile aurait semblé improbable. Pourtant, le Royaume a su transformer son paysage économique, passant d'une économie principalement agricole à un acteur majeur de l'industrie automobile mondiale. Cette ascension fulgurante est le fruit

d'une vision stratégique, d'investissements massifs et d'une main-d'œuvre qualifiée et ambitieuse.

Le Maroc a su développer un écosystème automobile complet et compétitif, attirant les plus grands constructeurs mondiaux. Renault, Stellantis, BYD... Les géants de l'automobile ont choisi le Royaume comme base de production pour le marché africain et européen. Plus de 250 fournisseurs et équipementiers se sont également implantés au Maroc, créant ainsi un tissu industriel dense et dynamique.

Le secteur automobile est devenu le moteur des exportations marocaines. Les voitures «Made in Morocco» sillonnent désormais les routes du monde entier, témoignant de la qualité et de la compétitivité de l'industrie automobile nationale. Les recettes d'exportation ont atteint des sommets, dépassant les 14 milliards de dollars en 2023, et contribuant ainsi à

la croissance économique du pays.

Le Maroc ne se contente pas de produire des voitures, il investit également dans l'innovation et la recherche & développement. Le Royaume se positionne comme un pionnier de la mobilité électrique et des technologies de pointe, anticipant les besoins du marché de demain et s'engageant dans la transition vers une mobilité durable.

Le succès de l'industrie automobile marocaine est un exemple inspirant pour l'ensemble du continent africain. Le Maroc partage son expertise et encourage la coopération régionale, contribuant ainsi au développement économique et industriel de l'Afrique.

Le Maroc, Champion Automobile de l'Afrique, trace la route vers un avenir prospère, où l'innovation, la durabilité et la coopération sont les maîtres mots.



ALERTE ROUGE AU MAROC FLAMBÉE DES PRIX DU CARBURANT PRÉVUE CET ÉTÉ

Les automobilistes marocains doivent se préparer à des temps difficiles cet été, car les prix du carburant montrent des signes d'augmentation significative. Aujourd'hui, le Brent a connu une hausse de 88 cents pour s'établir à 82,80 dollars le baril, tandis que le West Texas Intermediate a grimpé de 96 cents, atteignant 78,86 dollars. Cette tendance haussière est en grande partie attribuée aux prévisions pessimistes concernant les stocks mondiaux de pétrole pour la seconde moitié de l'année 2024.

Des sources fiables comme l'Agence internationale de l'énergie, l'Energy Information Administration des États-Unis, et l'Organisation des pays exportateurs de pétrole signalent une réduction des réserves mondiales de pétrole, ce qui pour-

rait exercer une pression ascendante sur les prix. Tamás Varga, analyste chez BVMP, note que bien que la demande mondiale de pétrole ait été revue à la baisse, la réduction prévue des stocks est susceptible d'augmenter les prix à la pompe.

La situation est exacerbée par des rapports récents indiquant une chute plus marquée que prévu des stocks de brut américain, poussant les marchés à anticiper des réajustements coûteux pour les consommateurs. Avec l'Energy Information Administration qui revoit à la hausse ses estimations de la demande mondiale de pétrole pour 2024 à 1,10 million de barils par jour et l'OPEP qui maintient ses prévisions à 2,25 millions, la volatilité des prix semble inévitable.

La conjoncture actuelle exige une surveillance accrue, particulièrement pour des économies locales comme celle du Maroc. Les consommateurs marocains doivent rester vigilants, car ces fluctuations du marché mondial pourraient sérieusement impacter leur budget quotidien.



DACIA OU L'ART DE MAQUILLER UNE AUGMENTATION DE PRIX EN PROGRÈS TECHNOLOGIQUE

L'inflation, bouc émissaire idéal. Bien sûr, les prix augmentent partout, c'est la faute à l'inflation, aux matières premières, au transport...

Comment Dacia berne ses clients (et s'en

met plein les poches)

Un discours bien rodé qui masque difficilement une réalité plus crue : Dacia profite de sa position dominante pour gonfler ses marges, tout en maintenant son image de marque «low-cost». Cette citadine a connu une augmentation moyenne de 47.200 dirhams, passant de 143.800 dirhams en 2020 à 191.000 dirhams en 2024.

On nous promet 20 chevaux de plus sur le moteur ! Une révolution ? Pas vraiment. Surtout quand on constate que l'équipement reste rudimentaire et que la technologie embarquée date du siècle dernier. Mais qu'importe,

le client Dacia n'est pas du genre difficile.

Certes, une Dacia perd moins de valeur à la revente que ses concurrentes. Normal, elle partait de si bas ! Un cercle vertueux pour la marque, qui peut ainsi justifier ses prix toujours plus élevés.

Ne parlons pas d'innovations technologiques pour réduire l'impact environnemental. Chez Dacia, on recycle les vieilles recettes et on s'adapte aux normes à minima. L'essentiel, c'est de continuer à produire à bas prix et à engranger les profits.



DACIA OU L'ART DE MAQUILLER UNE AUGMENTATION DE PRIX EN PROGRÈS TECHNOLOGIQUE

L'inflation, bouc émissaire idéal. Bien sûr, les prix augmentent partout, c'est la faute à l'inflation, aux matières premières, au transport...

Comment Dacia berne ses clients

(et s'en met plein les poches)

Un discours bien rodé qui masque difficilement une réalité plus crue : Dacia profite de sa position dominante pour gonfler ses marges, tout en maintenant son image de marque «low-cost». Cette citadine a connu une augmentation moyenne de 47.200 dirhams, passant de 143.800 dirhams en 2020 à 191.000 dirhams en 2024.

On nous promet 20 chevaux de plus sur le moteur ! Une révolution ? Pas vraiment. Surtout quand on constate que l'équipement reste rudimentaire et que la technologie embarquée date du siècle dernier. Mais qu'importe,

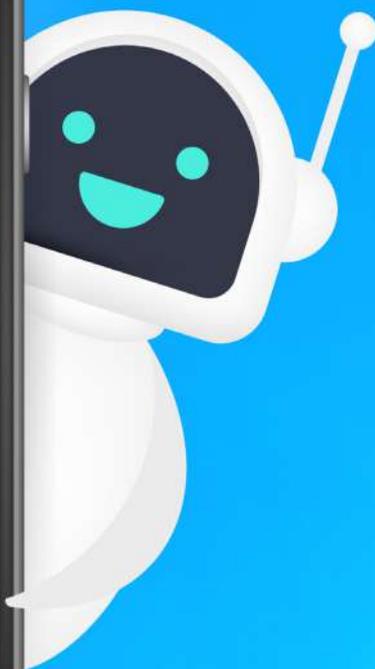
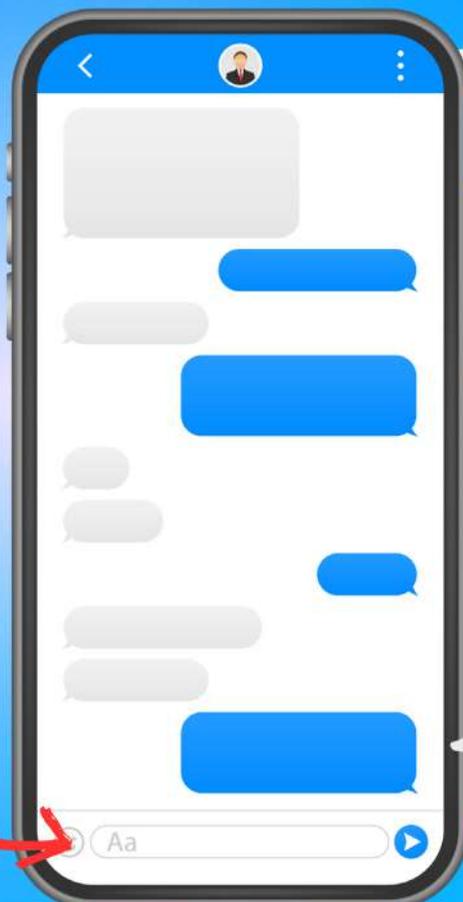
le client Dacia n'est pas du genre difficile.

Certes, une Dacia perd moins de valeur à la revente que ses concurrentes. Normal, elle partait de si bas ! Un cercle vertueux pour la marque, qui peut ainsi justifier ses prix toujours plus élevés.

Ne parlons pas d'innovations technologiques pour réduire l'impact environnemental. Chez Dacia, on recycle les vieilles recettes et on s'adapte aux normes à minima. L'essentiel, c'est de continuer à produire à bas prix et à engranger les profits.

L'ODJ .MA CHATBOT

WWW.LODJ.MA



**PARLEZ-NOUS À TRAVERS NOTRE NOUVEAU CHATBOT
ET OBTENEZ DES RÉPONSES INSTANTANÉES, IL EST LÀ POUR
VOUS AIDER 24H/24.**



SCAN ME





VOITURES ÉLECTRIQUES : ET SI LES PIÉTONS ÉTAIENT SOURDS... D'ATTENTION ?

La polémique autour du silence des voitures électriques et du danger qu'elles représenteraient pour des piétons distraits est symptomatique d'une époque où le bon sens semble avoir déserté l'espace public. En tant qu'expert de l'industrie automobile, je souhaite démonter ce mythe et pointer du doigt le véritable enjeu : l'autisme auditif généralisé et la nécessité de repenser la cohabitation entre usagers de la route.

Un faux problème qui révèle un mal bien réel :

Oui, les voitures électriques sont silencieuses, du moins à basse vitesse. Mais contrairement à ce que certains voudraient nous faire croire, ce n'est pas un défaut, mais une qualité ! La pollution sonore est un fléau bien réel, aux conséquences sanitaires et environnementales dramatiques. Alors que nous nous efforçons de rendre nos villes plus respirables en réduisant les émissions polluantes, il serait

absurde de les transformer en cacophonie infernale au nom d'une sécurité mal comprise.

Car le fond du problème ne réside pas dans le silence des voitures, mais dans le comportement des piétons. Combien traversent la route le nez rivé sur leur smartphone, les oreilles bouchées par des écouteurs, inconscients du danger ? Combien s'engagent sur la chaussée sans un regard pour vérifier l'arrivée éventuelle d'un véhicule, se croyant invisibles ou tout-puissants ?

L'argument selon lequel les piétons se fieraient davantage à leur ouïe qu'à leur vue pour se déplacer en ville est tout simplement aberrant. La vue reste notre sens primordial pour appréhender l'environnement et anticiper les dangers.

Plutôt que de stigmatiser les voitures électriques et de les contraindre à émettre des bruits artificiels inutiles et polluants, concentrons nos efforts sur l'éducation et la responsabilisation des usagers de la route.

Voici quelques pistes de réflexion :

- Renforcer la pédagogie dès le plus jeune âge : apprendre aux

enfants les règles élémentaires de sécurité routière, notamment l'importance de regarder avant de traverser et d'être attentif à son environnement.

- Mener des campagnes de sensibilisation auprès de tous les usagers : rappeler les dangers de la distraction au volant, mais aussi sur les trottoirs.
- Encourager les comportements responsables : inciter les piétons à lever le pied et à être attentifs lorsqu'ils traversent la route, même sur les passages protégés.
- Responsabiliser les conducteurs de véhicules électriques : les sensibiliser à la discrétion de leur véhicule et les inciter à la prudence, notamment à proximité des passages piétons.

La cohabitation harmonieuse entre piétons, cyclistes et automobilistes est un enjeu crucial pour l'avenir de nos villes. Plutôt que de céder à la facilité en diabolisant les voitures électriques, engageons un débat de fond sur les comportements à adopter pour une mobilité plus sûre et plus responsable.



VOITURES ÉLECTRIQUES STELLANTIS CHOISIT LE CAMP DE LA CHINE

Taxer les voitures électriques chinoises pour protéger l'industrie automobile occidentale ? Une grave erreur stratégique pour Carlos Tavares, le patron de Stellantis, qui met en garde contre les dangers d'une guerre commerciale avec la Chine. Face à l'offensive des constructeurs chinois, il prône une alliance plutôt qu'une confrontation.

Titre Guerre commerciale automobile : Stellantis se met au diapason chinois

L'industrie automobile mondiale est à un tournant. La Chine, avec ses constructeurs automobiles électriques compétitifs et ses prix

agressifs, s'impose comme un acteur incontournable du marché. Face à cette nouvelle donne, les États-Unis et l'Union européenne envisagent d'ériger des barrières douanières pour protéger leurs industries nationales.

Une stratégie que Carlos Tavares juge «suicidaire». Pour le patron de Stellantis, taxer les voitures électriques chinoises ne fera qu'alimenter l'inflation et provoquer des représailles de Pékin, qui pourrait fermer son marché aux constructeurs occidentaux. Un scénario catastrophique qui «aurait des conséquences désastreuses sur l'emploi et la production» en Europe et aux États-Unis.

Plutôt que de se livrer à une guerre commerciale perdue d'avance, Carlos Tavares appelle à un changement de paradigme. «Nous devons devenir chinois», affirme-t-il, soulignant l'importance de nouer des alliances straté-

giques avec les constructeurs chinois pour profiter de leur savoir-faire et de leur compétitivité.

Une stratégie que Stellantis a déjà commencé à mettre en œuvre en s'associant au constructeur chinois Leapmotor pour commercialiser des voitures électriques en Europe dès 2024. Une première étape qui «permettra de proposer des véhicules électriques abordables aux consommateurs européens tout en évitant une confrontation frontale avec la Chine».

Face à la montée en puissance de la Chine, Carlos Tavares l'a bien compris : l'heure est à la coopération, pas à la confrontation. Une leçon que les dirigeants européens et américains feraient bien d'apprendre avant qu'il ne soit trop tard.



VOITURE ÉLECTRIQUE : LA BULLE TESLA A-T-ELLE EXPLOSE ?

Le mythe Tesla s'effrite. L'euphorie boursière a laissé place au doute, voire à la désillusion. Les investisseurs, longtemps aveuglés par les promesses futuristes d'Elon Musk, commencent à désertier le navire, inquiets pour l'avenir du constructeur de voitures électriques.

Tesla : la fin du rêve ? Les investisseurs fuient le navire amiral d'Elon Musk

La fin de l'ascension fulgurante. Il n'y a pas si longtemps, Tesla semblait intouchable. Portée

par une croissance insolente et les ambitions démesurées de son charismatique patron, l'entreprise flirtait avec les sommets boursiers, rivalisant avec Apple en termes de valorisation. Mais la réalité a fini par rattraper le fantasme.

Des signaux d'alarme ignorés. La stagnation, puis la chute du cours de l'action Tesla, n'ont rien d'un accident. Elles sont le symptôme d'un malaise profond, nourri par les frasques d'Elon Musk et les doutes grandissants sur la capacité de Tesla à tenir ses promesses. Les retards à répétition, les problèmes de production et la concurrence accrue ont fini par éroder la confiance des investisseurs.

Le divorce est consommé. Aujourd'hui, les grands fonds d'investissement font machine

arrière, se débarrassant de leurs actions Tesla à prix cassés. «Les fondamentaux se sont détachés de la réalité», analyse un gestionnaire de portefeuille, amer. La dégringolade boursière, qui a coûté plus de 600 milliards de dollars à Tesla, semble inexorable.

L'arrogance, mauvais carburant pour l'avenir ? Elon Musk, trop occupé à jouer les provocateurs sur Twitter et à se disperser dans des projets farfelus, semble avoir perdu de vue l'essentiel : rassurer les marchés et piloter son entreprise vers un avenir viable. La chute de Tesla est aussi celle d'un certain modèle, où l'hubris et la communication tapageuse ne peuvent masquer indéfiniment les faiblesses structurelles.

VOITURE ÉLECTRIQUE



L'ALLEMAGNE : 100 000 VOITURES ÉLECTRIQUES AU PLACARD, LE FIASCO DU BONUS ÉCOLOGIQUE ?

L'Allemagne, championne de l'automobile et fer de lance de la transition électrique ?

Pas si vite ! Le pays fait face à une situation ubuesque : près de 100 000 voitures électriques s'entassent sur des parkings, victimes collatérales de l'arrêt brutal du bonus écologique.

Tesla, BYD... les géants de l'électrique victimes

Un cimetière de voitures électriques flambant neuves. L'image est saisissante : des parkings entiers, un peu partout en Allemagne, trans-

formés en véritables cimetières de voitures électriques. Tesla, BYD... des modèles de toutes marques, fabriqués en Allemagne ou importés, patientent dans l'attente d'un hypothétique acheteur.

Le bonus écologique, une drogue dure ? L'arrêt brutal de cette aide à l'achat fin 2023 a provoqué un véritable choc sur le marché automobile allemand. Les ventes de voitures électriques ont plongé, les particuliers et les entreprises préférant reporter leurs achats dans l'espoir d'un retournement de veste du gouvernement.

L'industrie automobile allemande prise de court. Ce fiasco a des conséquences désastreuses pour les constructeurs, contraints de stocker à prix d'or des véhicules qui ne trouvent pas preneurs. Tesla a même dû réduire la production de son usine de Berlin. Un camouflet pour l'Allemagne, qui misait gros sur la voiture électrique.

L'écologie victime de la politique ? Au-delà de l'aspect économique, c'est bien la transition énergétique qui en prend un coup. L'arrêt du bonus écologique envoie un signal négatif aux consommateurs et risque de freiner durablement le développement de la mobilité électrique en Allemagne. Un manque de vision que le gouvernement devra rapidement corriger s'il ne veut pas perdre son avance dans la course à la voiture propre.



VOITURE ÉLECTRIQUE: BRUXELLES FONCE DROIT DANS LE MUR ?

Zéro émission en 2050 ? Rêve ou cauchemar ? L'objectif ambitieux de l'Union Européenne de bannir les moteurs thermiques d'ici 2035 pourrait bien se transformer en fiasco monumental, d'après un rapport accablant de la Cour des comptes européenne.

Un rapport cinglant met en lumière les failles du plan européen !

Production de batteries insuffisante : L'Europe ne dispose que de 10% de la capacité mondiale de production de batteries, contre 76% pour la Chine. Une dépendance dangereuse qui met en péril l'ensemble du projet.

Technologies alternatives boudées : Les constructeurs automobiles, frileux, hésitent à investir massivement dans l'électrique et misent plutôt sur les carburants synthétiques, retardant ainsi la transition.

Matières premières sous tension : Lithium, cobalt... L'approvisionnement en ressources essentielles pour les batteries pose des problèmes majeurs, tant sur le plan environnemental que social, avec des risques de pénurie et d'exploitation abusive.

L'Europe prise en tenaille :

- D'un côté, l'urgence climatique et la nécessité de réduire les émissions de CO2.
- De l'autre, des obstacles techniques, économiques et sociaux colossaux qui menacent la faisabilité du plan.
- Un retour en arrière vers le Diesel envisageable ?
- Face à ces défis colossaux, certains s'interrogent sur la pertinence de l'interdiction totale des moteurs thermiques. Un retour en grâce du Diesel, plus propre et plus performant qu'auparavant, pourrait-il être la solution ?

Le temps presse pour Bruxelles :

- Réviser les objectifs de manière réaliste ?
- Investir massivement dans la recherche et le développement de solutions alternatives ?
- Coopérer avec les pays producteurs de matières premières pour sécuriser l'approvisionnement ?
- L'avenir de la mobilité en Europe est en jeu. Entre ambition démesurée et pragmatisme nécessaire, Bruxelles se doit de trouver le juste équilibre pour éviter une crise majeure et ne pas se laisser distancer par la concurrence internationale.



COURSE À L'ÉLECTRIQUE: L'EUROPE FONCE-T-ELLE DROIT DANS LE MUR ?

Dans une Europe qui carbure à l'ambition, le récent objectif de bannir les voitures thermiques d'ici 2035 semble dessiner un futur résolument vert. Toutefois, cette transition, menée tambour battant, est-elle vraiment le reflet d'une marche réfléchie vers le progrès ou précipite-t-elle le continent vers une impasse technologique et économique ?

Accélération ou dérapage, l'Europe au virage

Le pivot européen vers l'électrique s'accompagne d'une série de défis qui, sous le vernis de l'innovation, révèlent des fissures dans le plan. Des études récentes, notamment celle du cabinet McKinsey, montrent une tendance troublante : un nombre croissant de propriétaires de voitures électriques envisagent de retourner au thermique. Ce revirement soulève des questions sur l'adéquation de la politique

agressive de l'UE avec les réalités du marché et des consommateurs.

Mercedes-Benz, souvent à l'avant-garde de l'innovation, a récemment rétrogradé sur ses investissements dans l'électrique, citant un ralentissement des ventes. La marque prévoit désormais une production mixte sur ses lignes, combinant électrique et thermique, dans une démarche de rationalisation des coûts et d'adaptation à un marché fluctuant. Cette hésitation de la part d'un leader de l'industrie est un signal alarmant quant à la viabilité du tout-électrique à l'échelle prévue.

Le cas de la Chine, où les véhicules hybrides gagnent du terrain face aux électriques purs, suggère que le modèle européen pourrait nécessiter une flexibilité similaire. Les constructeurs chinois, tels que BYD, répondent activement à cette préférence émergente, révélant peut-être une voie médiane moins radicale que l'électrique pur.

L'exemple de Tesla en Europe est particulièrement révélateur. La baisse notable des ventes

de son modèle phare, la Model Y, et un recul global des parts de marché de l'électrique, mettent en lumière les limites de l'adoption sans soutiens substantiels comme les incitations fiscales, récemment réduites en Allemagne.

Face à ces turbulences, les décideurs européens semblent tenir la barre d'un navire qui, loin de naviguer sur des eaux tranquilles vers 2035, pourrait bien rencontrer des tempêtes. Le défi sera de moduler l'ardeur réglementaire avec une stratégie qui tient compte des capacités industrielles réelles et des attentes des consommateurs.

Finalement, la question centrale demeure : l'Europe, dans sa quête de leadership écologique, a-t-elle pris un virage trop serré ? La réussite de cette transition monumentale requiert une approche plus nuancée qui équilibre ambition écologique et pragmatisme économique, sans quoi le rêve d'une Europe verte pourrait bien se heurter à la réalité d'un marché non préparé à une telle révolution.



LE TITAN CHINOIS DE L'ÉLECTRIQUE, UN FINANCEMENT HISTORIQUE DE 215 MILLIARDS D'EUROS

L'investissement colossal de la Chine dans l'industrie des voitures électriques soulève des questions cruciales sur l'équilibre économique et technologique global. D'après une étude récente du Center for Strategic and International Studies, entre 2009 et 2023, Pékin a injecté approximativement 215 milliards d'euros dans ses constructeurs nationaux. Ce montant, principalement alloué après 2017, surpasse largement le milliard de dollars investi par les États-Unis en 2024 pour des objectifs similaires.

Implication et Stratégies Chinoises :

Le gouvernement chinois a adopté une approche multidimensionnelle pour propulser ses constructeurs au premier plan du marché électrique. Outre les subventions directes, il a mis en place des incitations telles que l'exonération de taxe de vente, le

financement de l'infrastructure nécessaire à la production électrique, et le soutien à la recherche et au développement. Ces mesures s'étendent au-delà des aides gouvernementales nationales, incluant également des incitations financières locales, des réductions sur les coûts énergétiques, et des subventions aux fournisseurs.

L'impact de ces subventions est tel qu'il redéfinit les règles du jeu dans l'industrie automobile mondiale. La Chine abrite aujourd'hui environ 200 entreprises spécialisées dans les voitures électriques, créant une guerre des prix sur le marché domestique et exacerbant les tensions commerciales avec d'autres puissances économiques. Bien que le Center for Strategic and International Studies anticipe que nombre de ces constructeurs pourraient s'effondrer, il reste probable que d'autres émergent comme des leaders incontestés sur la scène mondiale.

Cette démarche agressive de la Chine en faveur de l'électrification soulève plusieurs interrogations. Quelles sont les implications à long terme de cette stratégie pour les autres constructeurs automobiles mondiaux ? La Chine réussira-t-elle à maintenir ce niveau de subventionnement ? Et quel impact cela aura-t-il sur les ambitions climatiques mondiales et les efforts de décarbonisation ?



À LA CROISÉE DES CHEMINS : LE FUTUR INCERTAIN DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES AU MAROC

Alors que le monde entier assiste à une révolution des véhicules électriques, le Maroc semble encore sur la rampe de lancement, peinant à donner à ce secteur crucial l'élan nécessaire pour une véritable transformation énergétique.

En 2023, le pays a vu une augmentation de 25,28% des ventes de véhicules électriques et hybrides, un signe prometteur de changement. Cependant, avec seulement 4,5% des nouvelles immatriculations attribuées à ces technologies vertes, sur un total de 161,504, il devient évident que le chemin vers une mobilité durable est encore semé d'embûches.

Le Contexte du Marché Marocain

La lente progression des véhicules électriques et hybrides au Maroc soulève des questions cruciales sur les facteurs qui entravent leur adoption massive. Malgré les efforts gouvernementaux pour promouvoir les énergies renouvelables et réduire la dépendance aux combustibles fossiles, plusieurs défis demeurent, notamment le manque d'infrastructures de recharge, les coûts élevés des technologies vertes et une sensibilisation

insuffisante aux avantages environnementaux et économiques de ces véhicules.

Infrastructures et Incitations : Clés de la Transition

Pour véritablement dynamiser le marché des véhicules électriques, le Maroc doit investir de manière significative dans l'infrastructure de recharge. Le réseau actuel est insuffisant pour répondre aux besoins des conducteurs potentiels, rendant l'utilisation au quotidien peu pratique. De plus, des incitations financières, telles que des subventions à l'achat et des réductions fiscales, pourraient rendre ces véhicules plus accessibles à une plus large part de la population.

Vision à Long Terme et Collaboration Sectorielle

L'adoption des véhicules électriques doit être envisagée comme un élément clé de la stratégie nationale pour une économie moins carbonnée. Cela nécessite une vision à long terme et une collaboration étroite entre le gouvernement, les constructeurs automobiles, et les fournisseurs d'énergie. Ensemble, ces acteurs

peuvent développer des stratégies intégrées qui favorisent à la fois l'innovation technologique et la durabilité environnementale.

Éducation et Sensibilisation

Parallèlement, une campagne nationale de sensibilisation pourrait éduquer le public sur les bénéfices des véhicules électriques, non seulement en termes de réduction des émissions de carbone mais aussi pour leur efficacité et leur économie à long terme. Élever la conscience écologique pourrait accélérer l'acceptation sociale de ces technologies.

Conclusion

En définitive, si le Maroc souhaite que le marché des véhicules électriques et hybrides décolle véritablement, il doit adopter une approche holistique qui adresse à la fois les défis infrastructurels et économiques tout en cultivant un environnement réglementaire et culturel propice à l'innovation. Ce n'est qu'ainsi que le Maroc pourra espérer jouer un rôle de leader dans la transition énergétique globale dans la région.



LA STRATÉGIE SINO-MAROCAINE: LA NOUVELLE ROUTE DES BATTERIE VERS L'EUROPE

Dans un monde qui évolue rapidement vers la mobilité électrique, la Chine a solidifié son statut de superpuissance dans la production de batteries pour véhicules électriques en nouant un partenariat stratégique avec le Maroc.

Le Maroc, Chine et Europe: Triangulation stratégique dans le marché des batteries pour véhicules électriques

Ce rapprochement entre deux puissances émergentes et développées sert non seulement les ambitions chinoises mais pose éga-

lement le Maroc comme un carrefour stratégique pour l'approvisionnement européen en batteries. Cette triangulation entre la Chine, le Maroc et l'Europe dépeint un tableau complexe d'alliances économiques, de défis industriels et d'opportunités stratégiques qui mérite une exploration approfondie.

L'initiative sino-marocaine prévoit la construction d'une gigantesque installation de production de batteries lithium-fer-phosphate (LFP) dans la région de Jorf Lasfar, un investissement de plus de 2 milliards de dollars destiné à établir un hub majeur pour le marché des batteries. La Chine, en capitalisant sur les ressources phosphatées abondantes du Maroc et sa proximité géographique avec l'Europe, envisage de contourner les barrières logistiques et économiques qui pourraient entraver l'exportation de ses technologies de batteries.

Ce développement pose un défi considérable pour l'Europe. Alors que le continent s'efforce de réduire sa dépendance aux importations énergétiques et de bâtir une industrie automobile électrique robuste, l'arrivée de produits asiatiques hautement compétitifs sur son seuil force l'Europe à reconsidérer ses stratégies industrielles et commerciales. Les batteries LFP produites en Chine et au Maroc pourraient saper les efforts européens pour cultiver une chaîne d'approvisionnement autonome, en raison de leur coût inférieur et de leur efficacité prouvée.

Face à ce paysage en mutation, l'Europe ne peut se permettre de rester passive. La nécessité de développer une capacité de production de batteries indépendante est plus urgente que jamais. Cela implique non seulement d'investir dans la recherche et le développement mais aussi de mettre en place des politiques qui favorisent l'innovation et l'investissement dans le secteur des batteries. L'Europe doit également envisager de renforcer ses alliances stratégiques, y compris avec le Maroc, pour sécuriser un approvisionnement en ressources critiques tout en balançant les influences étrangères.

Ce partenariat sino-marocain révèle les dynamiques complexes du marché global des batteries et met en lumière l'importance des stratégies géopolitiques dans le développement des infrastructures critiques pour l'avenir énergétique. Pour l'Europe, il est essentiel de comprendre que sa réponse à ces développements ne déterminera pas seulement sa place dans l'industrie des véhicules électriques mais aussi sa stature dans une économie mondiale de plus en plus polarisée par des enjeux énergétiques et environnementaux.



DUBAÏ ÉLECTRISÉ SA FLOTTE POLICIÈRE AVEC LE TESLA CYBERTRUCK

La police de Dubaï vient d'intégrer un nouveau membre spectaculaire à sa flotte : le Tesla Cybertruck. Ce choix audacieux soulève la question de l'orientation vers des véhicules électriques dans une ville synonyme de luxe et de puissance.

Bien que le Tesla Cybertruck soit officiellement

disponible uniquement en Amérique du Nord, Dubaï a obtenu une exception remarquable. Le pick-up électrique, réputé pour ses caractéristiques futuristes, rejoint ainsi la liste impressionnante des supercars déjà présentes dans la flotte de la police locale, aux côtés des Ferrari, Lamborghini, et autres Aston Martin.

Pour la police de Dubaï, posséder des véhicules d'exception est autant une question d'image que de nécessité. Équipée pour rivaliser avec les bolides des citoyens les plus fortunés, la police doit être en mesure d'assurer des interventions rapides et efficaces. L'adoption

du Cybertruck s'aligne sur ces exigences tout en projetant une image de modernité et d'engagement écologique.

L'introduction du Cybertruck par la police de Dubaï pourrait également signaler une volonté plus large d'adopter l'électrique, même dans un pays riche en pétrole. Ce geste symbolique montre que Dubaï est prêt à embrasser l'innovation et la durabilité, alignant ainsi son image de ville futuriste avec des pratiques écologiquement responsables.



VOTRE TOYOTA EST-ELLE CONCERNÉE : RAPPEL MASSIF POUR DES PROBLÈMES DE TRANSMISSION

Alerte pour les propriétaires de Toyota LC 300, LX 500D et LX 600 ! Le constructeur japonais

lance un rappel massif en Russie suite à des problèmes de transmission. Si vous avez acheté un de ces modèles entre septembre 2021 et aujourd'hui, vérifiez immédiatement son numéro VIN.

Toyota rappelle des milliers de véhicules en Russie : Votre sécurité est-elle en jeu ?

Une action urgente pour garantir votre sécurité. L'Agence fédérale russe Rosstandart recommande aux propriétaires concernés de se rendre au plus vite chez un concessionnaire Toyota pour faire réparer leur véhicule. Il est

crucial de ne pas ignorer cet avertissement, car des problèmes de transmission peuvent avoir de graves conséquences sur la route.

Toyota face à ses responsabilités. Ce n'est pas la première fois que le géant automobile doit procéder à un rappel massif. En 2016, des millions de véhicules avaient été rappelés pour des problèmes d'airbags. Cette nouvelle affaire rappelle l'importance de la vigilance et de la réactivité face aux défauts techniques, même pour les constructeurs les plus réputés.



VOITURES ÉLECTRIQUES : LA FACE CACHÉE DES PANNES ET DES PROBLÈMES TECHNIQUES

Une récente étude menée par JD Power vient remettre en question la fiabilité des véhicules électriques par rapport à leurs homologues thermiques. Selon les résultats, les propriétaires de voitures vertes rencontrent trois fois plus de problèmes que ceux possédant des

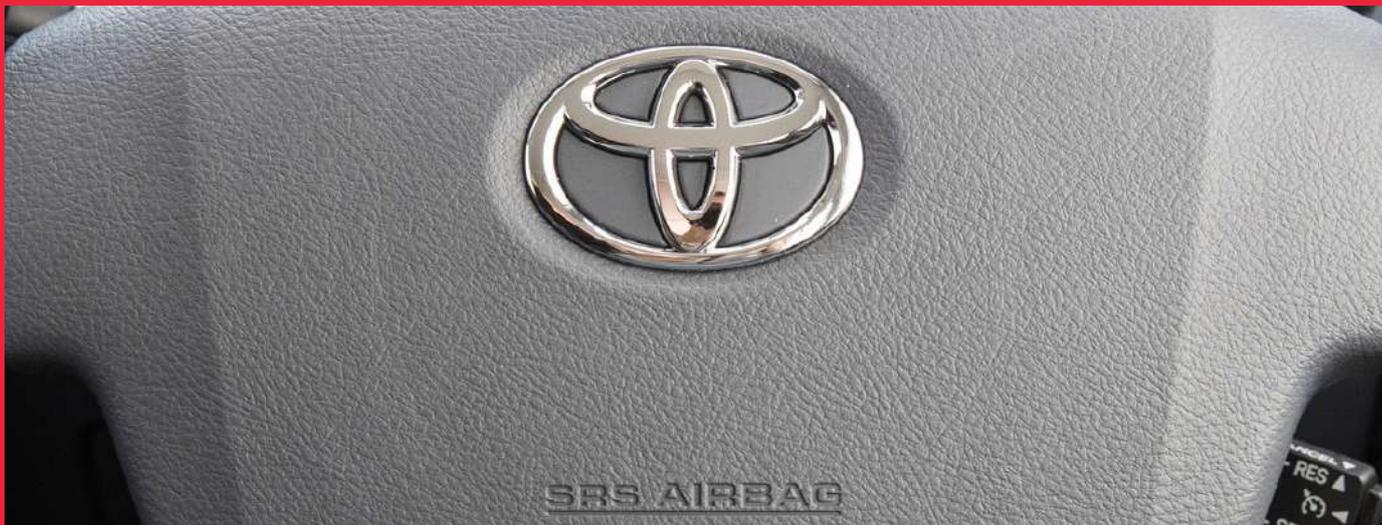
modèles à essence ou diesel.

Les principaux dysfonctionnements concernent les aspects logiciels, avec notamment des bugs fréquents sur les écrans tactiles (30% plus élevés que sur les véhicules thermiques) et des difficultés de connexion des smartphones. Même les propriétaires de Tesla, pourtant réputés pour leur fiabilité, sont désormais presque autant touchés que les autres marques.

Ces conclusions font écho à de précédentes études, comme celle de Consumer Reports,

qui avait déjà souligné que les véhicules électriques connaissent 79% de problèmes en plus que leurs homologues thermiques.

Loin de l'image de produits high-tech et sans souci, ces résultats remettent en cause la perception de fiabilité des voitures électriques. Ils soulignent les défis techniques auxquels les constructeurs doivent encore faire face pour atteindre la même qualité que les motorisations traditionnelles. Un sujet qui devrait interpeller les consommateurs à l'heure où l'électrification du parc automobile s'accélère.



TOYOTA ET D'AUTRES GÉANTS AUTO RAPPELLENT DES MILLIONS DE VÉHICULES POUR AIRBAGS DÉFAILLANTS !

L'industrie automobile mondiale se retrouve une fois de plus au cœur d'une crise majeure avec la continuation des rappels de véhicules équipés des airbags Takata. Toyota, le géant japonais, vient d'annoncer un rappel massif de véhicules aux États-Unis afin de remplacer des airbags potentiellement dangereux, renforçant les mesures de sécurité pour les conducteurs et les passagers.

Problématique des airbags Takata :

Ces dispositifs, essentiels en cas de collision, se révèlent dangereux en raison du nitrato

d'ammonium utilisé comme propulseur. Ce composé chimique peut se dégrader sous l'effet de l'humidité et du temps, entraînant une explosion imprévue de l'airbag et projetant des fragments métalliques à l'intérieur de l'habitacle, représentant ainsi un risque mortel pour les occupants.

Depuis les premières alertes en 2008, plus de 100 millions de véhicules ont été rappelés à l'échelle mondiale. Aux États-Unis, cette crise a déclenché l'un des plus grands rappels de sécurité dans l'histoire de l'automobile, affectant plusieurs grandes marques dont Honda, Ford, Nissan, BMW, et Mercedes-Benz.

Parmi les modèles concernés, Toyota a identifié des véhicules populaires tels que le Corolla, le Camry, le RAV4 et le Yaris. Ces modèles doivent subir un remplacement des airbags pour s'aligner sur les normes de sécurité actuelles et garantir la protection des usagers.

Face à cette situation, Toyota et les autres constructeurs affectés ont lancé d'importantes campagnes de rappel pour remplacer

les dispositifs défectueux. Ces interventions, qui doivent se faire sans frais pour les propriétaires, sont essentielles pour éviter des accidents tragiques.

Pour gérer cette crise, Toyota a intensifié ses efforts de communication pour informer efficacement les propriétaires des risques associés et des démarches à suivre. Les concessionnaires de la marque sont mobilisés pour remplacer les airbags défectueux et minimiser les désagréments pour les clients.

La crise des airbags Takata demeure une préoccupation majeure pour l'industrie automobile. Il est crucial pour les propriétaires des véhicules concernés de prendre au sérieux ces rappels et de procéder aux remplacements nécessaires pour sécuriser leur véhicule. L'engagement des constructeurs, en particulier Toyota, dans la résolution de ce problème témoigne de leur responsabilité envers la sécurité de leurs clients.



GEELY DÉVOILE SES BATTERIES AEGIS À HAUTE DENSITÉ !

Geely intensifie sa présence sur le marché des batteries avec le lancement de sa dernière innovation, les cellules Aegis, promettant une densité énergétique exceptionnelle. Cette nouvelle génération de batteries en format lame vise à réduire la dépendance du constructeur aux fournisseurs externes tels que CATL ou FinDreams (BYD).

Pour une conduite plus performante :

En mettant en avant la densité énergétique de ses batteries Aegis, Geely s'engage à produire des batteries plus compactes, idéales pour des modèles comme le SUV Geely Galaxy E5. Avec une densité énergétique de 192 Wh/kg, comparable à celle des batteries NMC traditionnelles, les batteries Aegis se distinguent par leur composition en chimie LFP, offrant une solution plus économique.

Outre leur format plus compact par rapport aux batteries «Blade» de BYD, les batteries Aegis de Geely se démarquent par une charge

plus rapide, une durabilité accrue avec plus de 3500 cycles de charge, et une capacité de rétention élevée même par temps froid (-30°C).

Geely met en avant la sécurité de ses batteries à travers des tests rigoureux sans risque d'incendie, assurant une fiabilité optimale. Ces batteries innovantes, initialement intégrées dans le SUV E5, équiperont également d'autres modèles du groupe Geely tels que Smart, Volvo, Zeekr et Lynk&Co, offrant ainsi une expérience de conduite améliorée.



MUSASHI : LE ROBOT HUMANOÏDE JAPONAIS QUI RÉVOLUTIONNE LA CONDUITE AUTONOME

Musashi, un robot humanoïde développé par des chercheurs de l'Université de Tokyo, est désormais capable de conduire une voiture standard.

Une innovation audacieuse dans la conduite autonome

Le Japon est souvent à la pointe des innovations technologiques, et cette fois-ci ne fait pas exception.

Alors que le reste du monde se concentre sur les véhicules autonomes, des chercheurs japonais ont développé un robot humanoïde capable de conduire une voiture standard.

L'objectif est de ne pas se limiter à des logiciels complexes et à des systèmes mécaniques personnalisés, mais de rendre n'importe quel véhicule autonome.

La naissance de Musashi

En 2019, Kento Kawaharazuka et son équipe de l'Université de Tokyo ont créé Musashi, un robot humanoïde chauffeur.

Conçu avec des proportions humaines et une structure articulaire et musculaire inspirée du corps humain, Musashi a été initialement développé pour maîtriser les systèmes de contrôle.

Aujourd'hui, il est utilisé pour un projet de conduite autonome, intégrant des capteurs et des algorithmes sophistiqués.

Capacités techniques

Musashi est équipé de capteurs de force dans les mains et les pieds, lui permettant de manipuler le volant et les pédales avec précision.

Il peut également démarrer la voiture, actionner le frein à main et utiliser les clignotants. Ses «yeux» sont des caméras haute résolution mobiles, lui offrant un large champ de vision pour observer la route et les rétroviseurs sans technologie supplémentaire comme le Lidar.

Premiers essais prometteurs

Les premiers essais de Musashi sur le campus Kashiwa de l'Université de Tokyo montrent des résultats encourageants.

Une vidéo récente le montre freinant pour éviter des obstacles et réagissant correctement aux feux de circulation.

Bien que sa vitesse de conduite soit limitée (5 km/h), Musashi a démontré une capacité à prendre des virages prudemment, même si cela prend du temps. Kawaharazuka explique que la vitesse de pédale et de la voiture n'est pas encore comparable à celle des humains.

Défis et perspectives

Cependant, les tests ont révélé des défis. Musashi a des difficultés à maintenir une vitesse constante dans les pentes et à appuyer sur l'accélérateur de manière régulière après avoir freiné.

Malgré ces obstacles, le potentiel de Musashi est considérable. Kawaharazuka envisage d'améliorer le système pour transformer radicalement la mobilité, rendant les voitures autonomes accessibles sans modifications importantes.

« Je ne regarde pas dans 10 ou 20 ans, mais dans 50 ou 100 ans », déclare-t-il.

NISRINE JAOUADI



HYUNDAI LANCE LA BOÎTE MANUELLE SANS PÉDALE D'EMBRAYAGE !

Hyundai vient de dévoiler une innovation qui pourrait bien changer la donne dans le monde automobile : une boîte de vitesse manuelle dépourvue de pédale d'embrayage. Celle-ci promet de conserver le charme et la maîtrise d'une transmission manuelle tout en éliminant l'un de ses inconvénients majeurs : la nécessité de manœuvrer l'embrayage.

Cette nouvelle technologie permet de garder un levier de vitesses traditionnel, tout en automatisant le processus d'embrayage via

un système hydraulique activé par le déplacement du levier. Ce mécanisme imite l'effet d'une pression sur une pédale d'embrayage, mais sans que le conducteur n'ait à le faire. Le résultat ? Une conduite plus douce et moins fatigante, notamment en milieu urbain ou dans les embouteillages, où changer les rapports peut souvent être source de stress et de fatigue.

Premier test en Inde

Le premier modèle à bénéficier de cette innovation est le Hyundai Venue, présenté initialement en Inde. Cette approche stratégique cible un marché où la congestion urbaine rend les boîtes manuelles moins attrayantes bien qu'économiquement avantageuses. Hyundai

propose ainsi une solution qui fusionne le plaisir de conduire une manuelle avec la simplicité d'une automatique.

Bien que Hyundai n'ait pas encore annoncé l'extension de cette technologie à d'autres marchés ou modèles, l'intérêt potentiel pour une telle innovation est énorme. Non seulement elle pourrait séduire ceux qui préfèrent la boîte manuelle pour son contrôle et son coût réduit, mais elle pourrait également offrir des avantages écologiques tels que la réduction des émissions dues à une gestion optimisée du changement de vitesses.



XPENG INAUGURE UNE USINE POUR FABRIQUER DES VOITURES VOLANTES MADE IN CHINA !

Xpeng ne se contente pas de révolutionner la mobilité électrique, le constructeur chinois vise désormais les sommets avec ses ambitieux projets de voitures volantes ! La firme vient d'annoncer la construction d'une usine dédiée à la production en masse de ses aéronefs électriques à Guangzhou, en Chine.

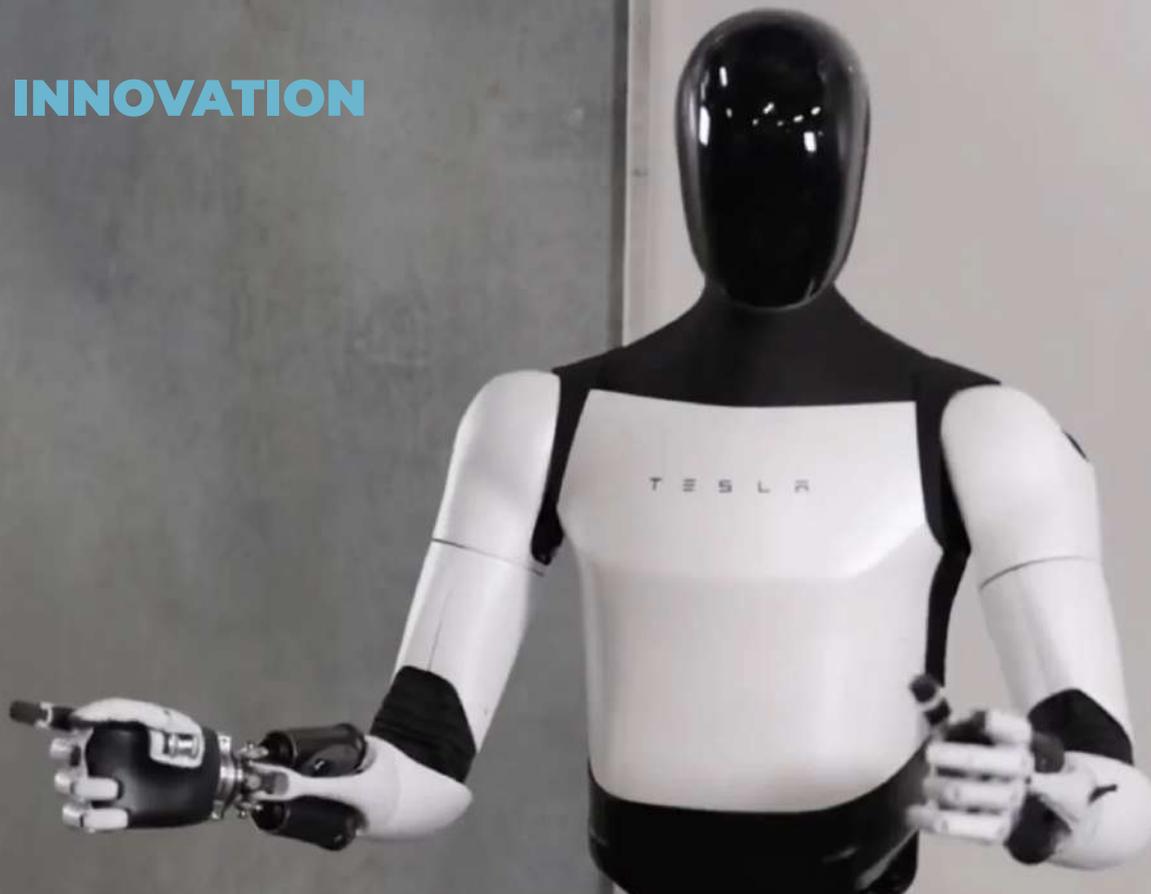
Xpeng Aeroht, la filiale spécialisée dans le développement de ces véhicules aériens, s'apprête à franchir une nouvelle étape décisive. Cette future usine, qualifiée de «première au

monde à utiliser une chaîne de montage moderne pour la production de masse à grande échelle», abritera les essais, la production et la distribution des voitures volantes de la marque.

Au programme, deux modèles phares : le «Land Aircraft Carrier», un engin électrique aux allures de Tesla Cybertruck, équipé d'un module capable de voler, et l'Aeroht X2, un eVTOL plus proche de l'idée traditionnelle de la voiture volante. Ce dernier a d'ailleurs reçu le premier permis de vol en Chine avec équipage à son bord. Seul l'avenir nous dira si ce projet verra le jour. Mais une chose est sûre : Honda n'a pas fini de nous surprendre avec ses innovations ingénieuses.

Mais Xpeng ne s'arrête pas là ! Parallèlement à ces projets futuristes, le constructeur chinois poursuit son expansion dans le domaine des voitures électriques traditionnelles. Ses modèles G9 et G6 sont désormais disponibles en France depuis mai 2024. Cependant, les récents droits de douane européens pourraient bien l'inciter à envisager une production locale sur le Vieux Continent.

Avec cette usine de voitures volantes et ses ambitions européennes, Xpeng prouve une nouvelle fois qu'il est bien décidé à s'imposer comme un acteur majeur de la mobilité du futur, sur terre comme dans les airs !



LES HUMANOÏDES OPTIMUS DE TESLA ENTRENT DÉJÀ EN ACTION DANS LES USINES

Tesla franchit une nouvelle étape révolutionnaire dans l'automatisation industrielle avec l'introduction de ses premiers robots humanoïdes, nommés Optimus, dans l'une de ses usines de fabrication. Cette initiative marque une première mondiale où un robot humanoïde participe activement à la production de véhicules électriques.

Optimus : L'Aube d'une Nouvelle Ère Industrielle

Les Humanoïdes Optimus de Tesla entrent déjà en action dans les usines

Récemment, Tesla a révélé que deux de ses humanoïdes Optimus sont désormais opérationnels, effectuant des tâches de manière autonome au sein de l'usine. Cette annonce intervient juste avant une réunion cruciale des actionnaires, qui débattront du plan de rémunération proposé par Elon

Musk, s'élevant à plusieurs milliards de dollars. C'est en 2021 que le public a eu son premier aperçu d'Optimus, et depuis lors, Musk a régulièrement mis à jour le public sur les progrès de ce projet phare.

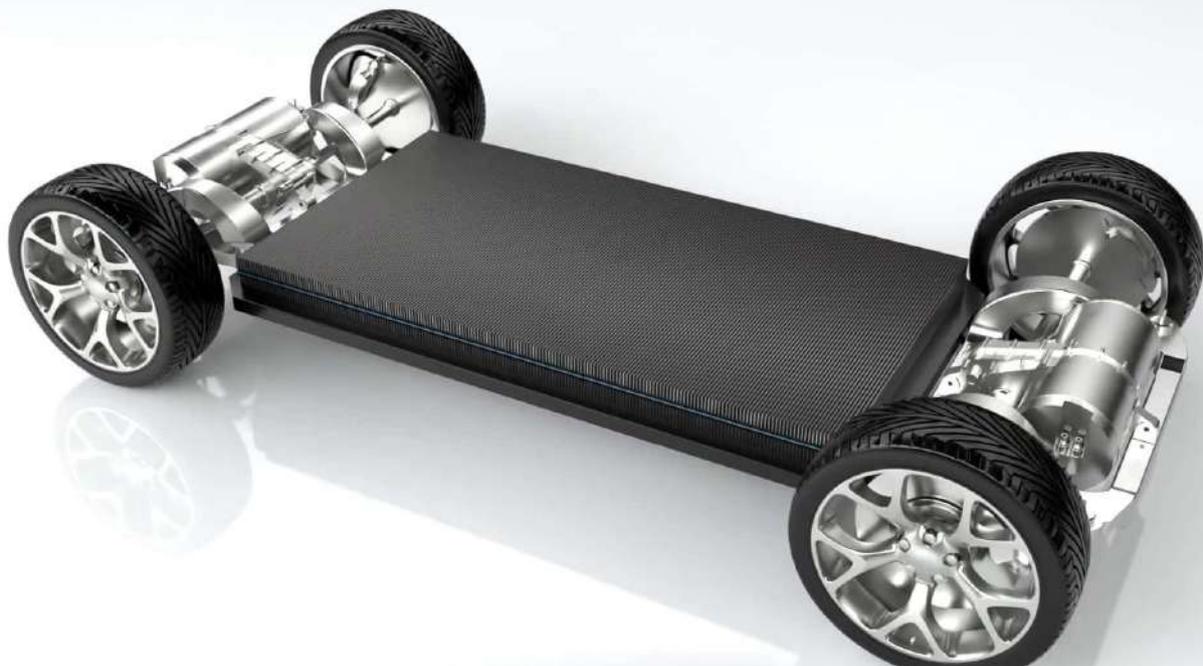
Déploiement Massif en Vue

Elon Musk, visionnaire et CEO de Tesla, a des ambitions grandioses pour Optimus, affirmant qu'il représente le «produit le plus important pour Tesla» et promettant que ces robots pourraient un jour «avoir plus de valeur que tout ce que Tesla fait actuellement». Musk prévoit de déployer pas moins de 1 000 unités Optimus dans ses usines dès l'année prochaine, soulignant leur potentiel à transformer radicalement les opérations de production.

Des Robots, des Prix, des Perspectives

Le coût prévu pour chaque unité Optimus avoisinerait les 20 000 dollars, une somme qui, si elle se vérifie, pourrait démocratiser l'utilisation des robots humanoïdes dans l'industrie. Tesla n'est pas la seule à explorer cette voie : d'autres constructeurs automobiles, comme Nio et Dongfeng, collaborent avec Ubtech Robotics et son humanoïde Walker S, qui rivalise avec l'Optimus en termes de capacités.

Cette percée technologique chez Tesla n'est que le début d'une ère où les robots humanoïdes pourraient devenir monnaie courante dans les usines de production à travers le monde. Les implications pour l'industrie automobile et au-delà sont vastes et pourraient redéfinir les normes de production et de travail industriel.



AMPÈRE BOUSCULE LE MARCHÉ DE LA BATTERIE ÉLECTRIQUE AVEC SA SOLUTION «CELL-TO-PACK»

Ampère, une filiale du Groupe Renault, a annoncé une avancée stratégique majeure dans la production de batteries pour véhicules électriques. L'entreprise va intégrer la technologie Lithium Fer Phosphate (LFP) et lancer la solution innovante «Cell-to-Pack» dès 2026.

Cette nouvelle approche vise à réduire les coûts des batteries d'environ 20% tout en maximisant l'efficacité énergétique des véhicules. L'objectif est de rendre la mobilité électrique plus accessible au grand public.

Pour y parvenir, Ampère s'appuie sur des partenariats stratégiques avec des leaders mondiaux de la production de batteries, comme LG Energy Solution et CATL. La production sera localisée dans des sites de pointe comme l'Ampère ElectriCity à Douai, en France.

La solution «Cell-to-Pack» en particulier, qui élimine les modules intermédiaires, permet d'atteindre une densité énergétique supérieure tout en réduisant significativement les coûts. Cette innovation positionne Ampère comme un acteur incontournable sur un marché en pleine effervescence.

Dans un contexte où l'Europe cherche à renforcer son indépendance dans la chaîne d'approvisionnement automobile électrique, la stratégie d'Ampère vise à définir de nouvelles normes de mobilité durable sur le continent.



PORSCHE TAYCAN CONFRONTÉE À UN RAPPEL CRITIQUE POUR PROBLÈMES DE FREINAGE

La Porsche Taycan, fleuron de la technologie automobile allemande, se trouve au centre d'un rappel mondial en raison d'un problème de freinage préoccupant. Malgré l'assurance

de Porsche que ses véhicules demeurent sûrs tant que le voyant rouge n'est pas allumé, la nécessité de réparations soulève des questions sur la fiabilité. Tous les modèles produits depuis 2020 sont concernés par cette mesure préventive.

Le souci majeur identifié repose sur une fuite de liquide de frein provoquée par des fissures dans la durite de frein avant. Cette anomalie compromet non seulement la pression de freinage mais également l'efficacité générale

du système, posant un risque sérieux pour la sécurité des conducteurs. Bien que Porsche n'ait pas précisé le nombre exact de véhicules affectés, il est connu que 150 000 Taycans ont été vendus globalement depuis 2020.

Les propriétaires de la Taycan sont appelés à contacter leur concessionnaire pour organiser la réparation nécessaire. Un voyant d'avertissement rouge au tableau de bord signale les modèles défectueux qui doivent être immobilisés immédiatement. Heureusement, les réparations, d'une durée approximative de deux heures, sont gratuites et n'impactent pas la garantie du véhicule.

Kevin Giek, le responsable du projet Taycan, a expliqué que suite à une analyse interne rigoureuse, Porsche a opté pour une optimisation des tuyaux de frein de l'essieu avant pour prévenir de futures défaillances. Les nouvelles conduites de frein, redessinées pour plus de robustesse et de fiabilité, seront installées sur tous les modèles produits entre 2020 et 2024.

Ce rappel n'est pas le premier pour la Taycan, qui a déjà été sujette à des rappels pour des problèmes de puissance en 2021 et des soucis liés à l'airbag en 2022. Plus récemment, en mai 2024, environ 3 000 Taycans ont été rappelées en raison d'anomalies dans les cellules de batterie. Ces incidents répétés soulèvent des interrogations sur les standards de qualité et la fiabilité de ce modèle haut de gamme.



BUGATTI TOURBILLON QUAND L'HORLOGERIE DE LUXE RENCONTRE LA PUISSANCE AUTOMOBILE



Bugatti repousse une fois de plus les limites de l'automobile avec sa nouvelle hypercar hybride, la Bugatti Tourbillon. Véritable chef-d'œuvre d'ingénierie et de design, ce bolide s'inscrit dans la continuité de la gamme Chiron, mais avec une touche d'exception.

Conçue comme une pièce d'horlogerie de luxe, la Tourbillon allie élégance et performances hors normes. Sous son capot se cache un moteur V16 hybride

développant 1000 chevaux, couplé à trois moteurs électriques pour une puissance totale de 800 chevaux. Une telle motorisation lui permet d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 2 secondes et d'atteindre une vitesse maximale de 445 km/h.

Mais la Tourbillon ne se distingue pas seulement par ses prouesses techniques. Son intérieur a été conçu en collaboration avec des horlogers suisses,

intégrant un véritable tourbillon mécanique dans le tableau de bord. Composé de 600 matériaux d'exception, ce chef-d'œuvre ne pèse que 700 grammes.

Seulement 250 exemplaires de cette voiture-bijou seront produits, avec une sortie prévue pour 2026. Un tel concentré de technologie et de luxe a naturellement un prix : 4,1 millions d'euros pour la version de base.







PORSCHE MISSION X

A SUPERSTAR ÉLECTRIQUE S'APPRÊTE À RUGIR SUR LES ROUTES !

Bentley Motors a récemment dévoilé la quatrième génération de sa célèbre Continental GT Speed. Ce nouveau modèle se distingue par son moteur hybride ultra-performant qui développe une puissance phénoménale de 782 chevaux et un couple de 1.000 Nm. Cette merveille technique allie performance environnementale et puissance, avec une autonomie électrique de 81 km et des émissions réduites à seulement 29 g/km de CO₂.

Dotée d'une vitesse maximale de 335 km/h, cette voiture passe de 0 à 100 km/h en seulement 3,2 secondes, faisant d'elle la Bentley la plus rapide jamais produite. Le design a été repensé pour être encore plus audacieux, intégrant des



phares distinctifs et un intérieur de luxe à quatre places. Ce dernier est équipé de technologies de pointe, incluant des sièges bien-être et un système d'ionisation de l'air pour améliorer le confort et la qualité de l'environnement intérieur.

Pour enrichir l'expérience utilisateur, la Continental GT Speed incorpore une nouvelle architecture électrique qui comprend le My Bentley App Studio, offrant des applications intégrées qui augmentent l'intégration et l'interactivité du véhicule. Les amateurs de conduite à ciel ouvert seront également ravis de découvrir la version cabriolet Continental GTC,

offrant les mêmes performances et luxe.

La structure du châssis de la GT Speed est conçue pour optimiser les performances et le confort. Elle comprend des ressorts pneumatiques à double chambre et des amortisseurs à double valve, avec le système Bentley Dynamic Ride qui réduit le roulis de la carrosserie pour une expérience de conduite à la fois sportive et confortable.

Esthétiquement, le véhicule ne laisse rien au hasard avec ses nouvelles roues de 22 pouces et ses pneus haute performance qui complètent son allure dy-

namique. L'intérieur marie design moderne et matériaux nobles, offrant une multitude d'options de personnalisation, allant des finitions en bois précieux aux métaux raffinés et cuirs de luxe.

Pour garantir la sécurité, cette Bentley est équipée de technologies avancées, incluant un système de conduite semi-autonome et une surveillance des angles morts. La production de la Continental GT Speed débutera au troisième trimestre de 2024, avec des livraisons prévues avant la fin de l'année.



MC20 ICONA & MC20 LEGGENDA

DEUX SÉRIES SPÉCIALES MASERATI POUR CÉLÉBRER

LE PASSÉ SPORTIF

À l'occasion du 20ème anniversaire du mythique modèle MC12, Maserati redéfinit l'héritage de ses supercars avec le lancement de deux séries spéciales : les MC20 Icona et MC20 Leggenda. Ces éditions limitées, dévoilées récemment, marquent une étape clé dans la célébration du retour triomphal de Maserati dans le monde de la compétition automobile.

En 2004, Maserati faisait une entrée remarquable dans les compétitions de GT avec la MC12, après une absence de 37 ans. Ce modèle, qui a rapidement dominé les circuits avec sa silhouette imposante et ses performances exceptionnelles, a inspiré la création de la MC20, un supercar qui allie design innovant et technologie de pointe. La MC20 est également le premier modèle à être équipé du moteur V6 Nettuno, marquant une nouvelle ère pour la marque au Trident.

Les nouvelles MC20 Icona et MC20 Leggenda, produites chacune à seulement 20 exemplaires,



rendent hommage à cette histoire riche. La MC20 Icona arbore une livrée Bianco Audace Matte et Blu Stradale, rappelant les couleurs de la MC12 Stradale et évoquant l'esprit de la Maserati Trofeo Light qui a brillé aux 24 Heures de Daytona. Chaque détail de cette série spéciale, depuis les enjoliveurs argentés ornés du logo Trident jusqu'aux étriers de frein peints en bleu, est pensé pour refléter un héritage de course prestigieux.

De son côté, la MC20 Leggenda affiche une allure plus sombre avec sa livrée Nero Essenza et Digital Mint Matte, écho

à la MC12 GT1 de l'équipe Vitaphone Racing qui a marqué les esprits par ses nombreuses victoires. Avec des roues Trident en Nero Lucido et des étriers de frein noirs, cette version se distingue par un caractère à la fois élégant et agressif. Au-delà de leur esthétique saisissante, ces véhicules sont équipés de caractéristiques innovantes comme le système sonore de pointe Sonus faber, un intérieur raffiné en fibre de carbone, et divers systèmes d'aide à la conduite qui les positionnent au cœur de la modernité tout en respectant la tradition de per-

formance de Maserati.

Cette initiative de Maserati n'est pas seulement une célébration du passé mais aussi un pont vers l'avenir de la marque, soulignant son engagement envers l'innovation et l'excellence dans le domaine des supercars. Avec les MC20 Icona et MC20 Leggenda, Maserati ne se contente pas de rappeler son passé glorieux ; elle invite aussi les passionnés et collectionneurs à être témoins de la continuité d'une légende.



LE FEU SOUS LE CAPOT LES SUPERCARS ÉLECTRIQUES SONT-ELLES PRÊTES À RUGIR SUR LE MARCHÉ ?

Le marché des supercars électriques en est à ses balbutiements. Mais il pourrait bien se réveiller et rugir comme jamais.

Les supercars électriques ne se vendraient pas, dit-on. Ou en tout cas, n'attireraient pas la clientèle fortunée, la seule capable de remplir ses garages de Lamborghini, Ferrari et McLaren aussi facilement que nous remplissons nos placards de Nutella.

J'ai lu cette affirmation à quelques reprises ces dernières semaines. Permettez-moi de la trouver un peu péremptoire, voire expéditive. Je ne reviendrai pas sur le petit furet de VE-bashing qui sous-tend désormais quasiment systématiquement toute publication visant à démontrer que la voiture électrique n'a aucun avenir, et, ce quelles que soient sa forme, son efficacité et ses qualités objectives.

Mais même si l'on met de côté l'aspect purement idéologique de certaines prises de positions, il y a un autre problème. Ce problème c'est qu'au moment où l'on se parle, il n'existe tout simplement pas de supercar électrique sur le marché. Ou plutôt, pour être tout à fait exact,

il en existe une, et c'est plutôt un hypercar, j'ai nommé la Rimac Nevera. Et elle coûte selon les sources entre 2,5 et 3 millions d'euros. Soit environ 10 fois le prix d'une Ferrari ou d'une McLaren.

Alors certes, selon l'aveu même de son créateur, la Nevera ne se vendrait pas très bien puisqu'à ce jour seuls 50 exemplaires auraient trouvé preneurs sur les 150 qui doivent être produits. Avec ce missile pour super riche, Mate Rimac visait une clientèle exclusive composée de collectionneurs passionnés et fortunés. Mais ça n'a pas très bien marché, et malgré des performances époustouflantes – 1 914 chevaux, un 0 à 100 en moins de 2 secondes et plus de 415 km/h en vitesse de pointe –, la voiture peine à trouver son public. Ce constat est partagé par Stephan Winkelmann, CEO de Lamborghini, et soutient la théorie que le marché des voitures sportives électriques resterait un segment pour le moment très compliqué.

Il faut reconnaître que pour de nombreux passionnés de voitures, l'émotion et les sensations véhiculées par les moteurs thermiques sont irremplaçables. Le rugissement d'un V12 ou les montées en

Ferrari et consorts savent ce qu'il leur reste à accomplir. Il n'y a pas de marché pour les supercars électriques ? Trop tôt pour le dire. On en reparle dans quelques années ?

régime d'un V10 procurent une expérience difficile à reproduire avec des moteurs électriques. Comme l'a noté Stephan Winkelmann de Lamborghini, bien que les véhicules électriques soient plus rapides, ils ne suscitent pas la même excitation qu'un moteur à haute résonance placé derrière les sièges. Cette différence fondamentale explique en partie pourquoi les riches collectionneurs préfèrent encore largement les supercars traditionnelles.

Faut-il pour autant en déduire qu'il n'y a aucun marché pour les supercars électriques ? Certains fran-



chissent allègrement le pas, s'appuyant sur un exemple unique et peu représentatif, ce qui en dit long sur le sérieux et la profondeur de l'argumentation.

Il y a peut-être une autre façon de voir les choses. Si le marché des supercars électriques ne décolle pas, c'est tout simplement que pour le moment l'offre n'existe pas. Alors certes, encore faudrait-il s'entendre sur la terminologie. La Rimac Nevera, au même titre qu'une Bugatti Chiron (ou Tourbillon) se classe directement dans la catégorie des hypercars, à savoir des voitures aux performances et au prix monstrueux, qui sont davantage destinées à finir dans le salon d'un émir, la vitrine d'un mogul de la Silicon Valley, ou dans une story de Karim Benzema. Mais le plus souvent, directement au musée.

En-dessous de cette catégorie stratosphérique, on trouve celle des supercars dont le prix se situe à la louche entre 200 000 et 400 000 euros. C'est là que prospère un cœur de marché toujours aussi vivace et profitable, composé de Ferrari, Lamborghini, McLaren et autres Porsche, liste non exhaustive. Sur ce segment, s'il n'existe pas encore à proprement parler d'offre très structurée, les choses bougent peu à peu. Une Porsche Taycan Turbo S peut déjà prétendre au trône, même si sa structure de berline 4 portes et 4 places ne la

rend pas assez exclusive pour les adeptes des balades entre la Croisette, le Casino de Monaco et les collines de Malibu. Idem pour la Lotus Emeya. On parle pourtant de voitures qui cachent une cavalerie à faire frémir tous les GMK de la planète, avec au bas mot près de 1000 chevaux, voire même 1034 pour la Taycan Turbo GT. Rappelons au passage que Ferrari et Porsche figurent parmi les marques les plus rentables de la planète, toutes catégories confondues. Et que si leur clientèle reste assez conservatrice et très sensible aux sirènes d'un bon vieux thermique, il y a aussi certainement parmi elle une frange plus jeune, attentive à l'innovation, voire même, soyons fou, un peu écolo sur les bords, qui ne rechignera certainement pas à prendre les commandes d'une ultra-sportive 100% électrique, à condition que celle-ci sache mixer habilement les codes de l'ancien monde avec des sensations que seules peuvent procurer les performances de l'électrique.

La Chine et Tesla en pointe ?

Là encore, en dehors des constructeurs historiques, pour la grande majorité européens, il se pourrait qu'il faille aussi regarder du côté de la Chine, où se préparent quelques supercars assez attirantes, comme la Nio EP9, la BYD YangWang U9 ou encore la Aion Hyper SSR.

Mais aussi du côté de Tesla, qui avec son futur (!) Roadster 2 pourrait bien finalement siffler le top départ d'un nouveau marché où tout reste à faire. On sait d'ailleurs que Ferrari travaille d'arrache-pied sur une sportive 100% électrique, et que McLaren se penche également sérieusement sur la question. De son côté, Lotus promet aussi sa berlinette sportive Type 135 pour 2027, sans compter, dans une catégorie inférieure (pour les pauvres, bouh !) les Porsche Cayman et Boxster 100% électriques prévus pour 2025. Audi a aussi de son côté évoqué la possibilité d'une nouvelle version de la défunte R8 100% électrique. Nul doute que les autres marques suivront, y compris Lamborghini malgré les réserves actuelles de son patron.

Que faudrait-il pour que ce marché très glamour décolle vraiment ? Tout d'abord, donc, une offre qui tienne la route. Ensuite, que les constructeurs sachent trouver la martingale qui leur assurera le succès. Peut-être faudrait-il alors qu'ils s'inspirent de ce qu'a fait Hyundai avec la Ioniq 5 N ? A savoir rendre leurs voitures sexy en y intégrant des dispositifs qui évoquent les sensations du thermique. Ridicule ? Peut-être. Toujours est-il qu'il suffit de lire et regarder les essais de la 5 N – et les commentaires – pour comprendre que Hyundai a frappé juste et fort avec son OVNI à quatre roues.



40 ANS DE VROMBISSEMENTS LA MERCEDES 190, ICÔNE RIFAINE ET TEMPS RETROUVÉ !



Dans les collines embrumées du Rif, un bruit distinct résonne, comme un écho à travers le temps. Ce n'est ni le chant des cigales ni le murmure du vent à travers les cèdres, c'est le ronronnement de la Mercedes 190, une légende qui fête cette année ses quarante ans. Au Maroc, surtout dans la région rifaine, cette voiture n'est pas seulement un moyen de transport ; elle est un membre de la famille, un héritage de métal et de souvenirs qui traverse les générations.



Une fenêtre ouverte sur un passé qui continue de rouler fièrement vers l'avenir :

C'était dans les années 1980 que la Mercedes 190 fit son entrée triomphale sur les routes du monde, mais c'est au Maroc que son histoire prend une teinte particulière. Loin des images d'épinal d'un luxe inabordable, elle devint ici le symbole d'une réussite accessible, d'un confort durable dans le temps qui défiait les routes souvent imprévisibles du paysage marocain.

Les passionnés rifains, dont l'ardeur pour la mécanique n'a d'égale que leur fidélité à ce modèle, se sont réunis récemment pour célébrer cet anniversaire. Au cœur de cet événement, des

Mercedes 190 de toutes les couleurs, certaines restaurées à la perfection, d'autres portant fièrement les marques du temps. Chaque voiture raconte une histoire, chaque éraflure sur le chrome ou tache sur le cuir a son anecdote.

Pour ces passionnés, la Mercedes 190 n'est pas qu'une relique d'une époque révolue ; c'est une capsule temporelle qui les ramène à une époque de jeunesse insouciante, de premiers emplois, de premiers amours. « C'est elle qui nous a accompagnés lors de nos mariages, célébré nos succès, et même parfois, séché nos larmes », confie Karim, un des membres les plus actifs du club des amateurs de la Mercedes 190 dans la région.

Et la Mercedes 190, avec sa ligne classique et son allure indémodable, continue d'inspirer. Dans un monde où l'éphémère est roi, la persistance de son attrait est un témoignage de sa qualité et de l'amour de ceux qui la chérissent. Chaque rassemblement est un refus de laisser le passé se dissiper dans l'oubli, une déclaration que ce qui est bien construit peut traverser le temps.

En regardant ces voitures, en écoutant ces histoires, on ne peut s'empêcher de penser que, parfois, la vraie valeur d'un objet n'est pas dans ce qu'il est capable de faire aujourd'hui, mais dans ce qu'il a vécu hier. La Mercedes 190, plus qu'une machine, est un morceau vivant de l'histoire collective.



NOSTALGIE





AUTO RETRO

LE MONDE DES VOITURES DE COLLECTION AU MAROC

Enfant, on a tous collectionné, des timbres, des portes clés, des figurines ; mais pour Omar Bekkari c'est la passion d'une vie. Omar Bekkari est un ancien commandant de bord, il s'est passionné pour les belles mécaniques, des voitures mythiques acquises au fil des années soigneusement maintenu avec chacune sa petite histoire.

Omar Bekkari : De Pilote à Gardien des Trésors Automobiles de Marrakech :

C'est dans sa périphérie que Monsieur Bekkari a choisi de s'installer pour se consacrer pleinement à sa passion de collectionneur automobile. Parfois ce sont de véritables épaves, achetées aux particuliers et par la suite entièrement retapées. Premier coup de folie, une Citroën C3 de 1923.

SAAD BENCHEQROUN

Accueillons tous notre nouvel auteur spécialiste en nostalgie & voitures de collection !

Redécouvrez la magie des routes d'antan !



Omar Bekkari s'en est allé le 12 janvier 2021, que ton âme repose en paix légende !

C'est en 1975 que Omar Bekkari a acheté cette merveille, une acquisition qui lui a coûté son premier salaire de jeune pilote de la royale air Maroc et depuis il ne s'est jamais arrêté, allant jusqu'à oser la comparaison avec la première cigarette grillée.

Les Trésors Roulants d'Omar Bekkari : Une Passion Intergénérationnelle

C'est dans son domaine, qui est un immense garage circulaire spécialement conçu pour accueillir tous ses bébés, et il y en a pour tous

les goûts ; anglaises, allemandes, américaines, italiennes, françaises... Omar Bekkari tient à ces voitures comme à la prune de ses yeux, il avoue sincèrement avoir du mal à les prêter sauf si toutes les conditions de sécurité sont réunies. Une page d'enfance qui a manifestement influencé la vocation du pilote. Pour le collectionneur, chaque voiture a un secret à partager, un témoignage à livrer, récupérer en très mauvaises état, elles sont totalement reconstruites et ré équipés de pièces originales trouvées sur le marché national ou international

ou carrément usinées sur place.

L'entretien d'un parc automobile de collection est une chose très difficile, en termes de savoir-faire et de financement. C'est dans ce but, que le domaine a décidé d'ouvrir ses portes au public à travers plusieurs prestations de service comme la location de véhicules, l'entretien et la restauration.

La passion des voitures de collection, Une histoire de famille

Le domaine du rétro est composé de 1500m2 de superficie avec plus





de 43 ans de collection. C'est une démarche qui a pour but le maintien du patrimoine automobile d'une part, et la transmission d'un héritage pour de nouvelles générations d'autre part.

C'est l'occasion ou jamais de conduire certaines des bagnoles les plus rares de la planète. Les amoureux des belles mécaniques d'antan peuvent désormais réaliser leurs rêves les plus fous en faisant appel aux prestations de Lead Events/Rent A Classic Car, structure fondée par un trentenaire, Salim Bekkari. Ce passionné a eu la bonne idée, un beau jour, un très beau jour, en fait, d'exploiter commercialement l'impressionnant parc auto du collectionneur qui lui sert de père. Car il s'agit d'une histoire trans-générationnelle, qui remonte au début des années 70. Omar Bekkari, commandant de bord de son état, entame alors une véritable chasse aux trésors roulants.

Un héritage de voitures de collection pour les prochaines générations :

Sa première acquisition est une Citroën C3 de 1923, dénichée chez un ferrailleur casa-blancais. Commence alors une quête épique, qui conduit notre collectionneur à sillonner continûment le Maroc. Rapidement, les techniques de recherche s'affinent : les fermes coloniales sont un bon filon, par exemple. De pures merveilles échappent ainsi à leur triste sort, elles qui moisissaient dans des hangars avant qu'Omar Bekkari ne vole à leur secours et ne les fasse siennes.



SAAD BENCHEQROUN



AUTHENTICITÉ ET PURETÉ DE L'AUTOMOBILE AU MAROC

Le Maroc dispose d'un héritage sous forme de patrimoine historique et culturel lié à l'automobile. Ce dernier s'est constitué à travers le temps car les premières voitures du Royaume étaient importées par les colons français et espagnols au début du XX^{ème} siècle comme les Dion-Bouton.

L'automobile s'inscrit aussi dans une sphère sportive et très médiatisée. Le Maroc est connu pour plusieurs événements.

Les automobiles de collection se définissent d'abord par leur ancienneté. Une ancienne voiture, dont la production a cessé, est donc souvent un véhicule de collection. En règle générale, il faut au moins 30 ans pour transformer une voiture en véhicule de collection.

Mais les choses ne sont pas aussi simples. En effet, les voitures appelées "youngtimers" peuvent, sous

certaines conditions, être considérées comme des véhicules de collection. Ce sont des véhicules dont la production a été arrêtée depuis au moins 15 ans mais qui ont moins de 30 ans. Par ailleurs, si l'on se fonde sur l'exonération fiscale spécifique aux véhicules de collection, on s'aperçoit que, dans certains pays, elle est accordée pour des véhicules de plus de 25 ans, et, dans d'autres, pour des voitures ayant au moins 40 ans. Ainsi, la rareté des voitures, le prestige de constructeurs disparus, une carrosserie artisanale ou encore la grande popularité d'un modèle peuvent également définir une automobile de collection.

Toutes ces belles voitures sont notamment classées en fonction de leur âge. Les plus anciennes, qui datent des débuts de l'automobile, sont appelées "vétérans". Pour qualifier les automobiles datant d'avant 1920, les termes d'édouar-

diennes" ou de "vintage" sont souvent utilisés. Les véhicules produits avant 1950 sont baptisés "avant-guerre". Enfin, les collectionneurs parlent de voitures "post vintage" ou encore "thoroughbred" pour les véhicules d'avant 1960. Pour obtenir une carte grise réservée aux automobiles de collection, d'ailleurs facultative, il suffit que le véhicule ne soit plus produit, ait au moins 30 ans et soit dans son état d'origine. Par ailleurs, certains modèles ne sont pas à proprement parler de belles voitures. Elles doivent leur statut d'automobiles de collection à la vogue particulière qu'elles connaissent.

Authenticité et pureté de l'automobile au Maroc

C'est ainsi que la nostalgie a conféré une place spéciale à la fameuse 2CV ou à la Fiat 500. D'autres voitures, également très appréciées en leur temps, doivent leur notoriété à la présence de moteurs surdi-



mentionnés. C'est ainsi que les "muscle-cars" américaines, produites dans les années 60 et 70, sont devenues des véhicules prisés des collectionneurs. Pour être appréciée comme une classique, une voiture doit bénéficier d'un attrait esthétique. Cela pourrait consister en son style de conception ou en un élément de beauté intemporelle de son ingénierie, combiné avec la capacité de faire tourner des têtes.

Pour être appréciée comme une classique, une voiture doit bénéficier d'un attrait esthétique. Cela pourrait consister en son style de conception ou en un élément de beauté intemporelle de son ingénierie, combiné avec la capacité de faire tourner des têtes. La passion pour les voitures anciennes remonte loin. Elle naquit d'une nostalgie qui a incité un groupe de personnes à s'adonner à un nouveau type de loisir : la collection. C'est ainsi que sont nés les différents clubs pour protéger le prestige des voitures anciennes et pour partager cette passion.

L'amour pour les voitures anciennes dévore aussi d'autres personnes même si celles-ci n'ont pas eu l'opportunité de grandir au

sein d'une famille de passionnés ou de collectionneurs. Un premier coup d'œil ou un premier tour de balade dedans et la belle dame les a ensorcelés. D'où le désir immense d'en dénicher une pour se mémoriser ces instants.

Remonter le temps, vivre des moments uniques, se remémorer des souvenirs d'enfance ou s'en construire de nouveaux, simple plaisir sonore ou satisfaction esthétique... Si certains automobilistes préfèrent acquérir des voitures innovantes, d'autres se focalisent davantage sur les modèles anciens qui sont beaucoup plus réjouissants. Le design est attractif et le plaisir de conduire est révolutionnaire.

Pour les amateurs, ces voitures en disent long, elles renferment un passé, une passion et aussi une histoire. La nostalgie est l'une des raisons pour lesquelles ces voitures ont beaucoup d'importances aux yeux de leurs propriétaires. Collectionner ces voitures classées voitures de collection offre du plaisir à son propriétaire, car c'est un objet rare que plusieurs voudraient avoir. Ces voitures de collections sont souvent des voitures rares, at-

trayantes, des voitures qui ont fait parler d'eux à un certain moment de leur vie, elles ont marqué une époque, donc l'acquisition de cette dernière offre du plaisir à l'acquisiteur. Chaque voiture appartient à une époque et chaque époque a sa particularité. Il permet d'explorer toute l'étendue du monde automobile au Maroc, d'étudier au plus profond les recoins sous le prisme de facteurs économiques, sociaux, politiques et culturels.

L'automobile s'inscrit aussi dans une sphère sportive et très médiatisée. Le Maroc est connu pour plusieurs événements.

Les automobiles de collection se définissent d'abord par leur ancienneté. Une ancienne voiture, dont la production a cessé, est donc souvent un véhicule de collection. En règle générale, il faut au moins 30 ans pour transformer une voiture en véhicule de collection.

Mais les choses ne sont pas aussi simples. En effet, les voitures appelées "youngtimers" peuvent, sous certaines conditions, être considérées comme des véhicules de collection. Ce sont des

NOSTALGIE



véhicules dont la production a été arrêtée depuis au moins 15 ans mais qui ont moins de 30 ans. Par ailleurs, si l'on se fonde sur l'exonération fiscale spécifique aux véhicules de collection, on s'aperçoit que, dans certains pays, elle est accordée pour des véhicules de plus de 25 ans, et, dans d'autres, pour des voitures ayant au moins 40 ans. Ainsi, la rareté des voitures, le prestige de constructeurs disparus, une carrosserie artisanale ou encore

la grande popularité d'un modèle peuvent également définir une automobile de collection.

Toutes ces belles voitures sont notamment classées en fonction de leur âge³. Les plus anciennes, qui datent des débuts de l'automobile, sont appelées "vétérans". Pour qualifier les automobiles datant d'avant 1920, les termes d'édouardiennes" ou de "vintage" sont souvent utilisés. Les véhicules produits avant 1950 sont baptisés "avant-

guerre". Enfin, les collectionneurs parlent de voitures "post vintage" ou encore "thoroughbred" pour les véhicules d'avant 1960. Pour obtenir une carte grise réservée aux automobiles de collection, d'ailleurs facultative, il suffit que le véhicule ne soit plus produit, ait au moins 30 ans et soit dans son état d'origine. Par ailleurs, certains modèles ne sont pas à proprement parler de belles voitures. Elles doivent leur statut d'automobiles de collec-





SAAD BENCHEQROUN

tion à la vogue particulière qu'elles connaissent.

C'est ainsi que la nostalgie a conféré une place spéciale à la fameuse 2CV ou à la Fiat 500. D'autres voitures, également très appréciées en leur temps, doivent leur notoriété à la présence de moteurs surdimensionnés. C'est ainsi que les "muscle-cars" américaines, produites dans les années 60 et 70, sont devenues des véhicules prisés des collectionneurs. Pour être appréciée comme une classique, une voiture doit bénéficier d'un attrait esthétique. Cela pourrait consister en son style de conception ou en un élément de beauté intemporelle de son ingénierie, combiné avec la capacité de faire tourner des têtes.

Pour être appréciée comme une classique, une voiture doit bénéficier d'un attrait esthétique. Cela pourrait consister en son style de conception ou en un élément de beauté intemporelle de son ingénierie, combiné

avec la capacité de faire tourner des têtes. La passion pour les voitures anciennes remonte loin. Elle naquit d'une nostalgie qui a incité un groupe de personnes à s'adonner à un nouveau type de loisir : la collection. C'est ainsi que sont nés les différents clubs pour protéger le prestige des voitures anciennes et pour partager cette passion.

L'amour pour les voitures anciennes dévore aussi d'autres personnes même si celles-ci n'ont pas eu l'opportunité de grandir au sein d'une famille de passionnés ou de collectionneurs. Un premier coup d'œil ou un premier tour de balade dedans et la belle dame les a ensorcelés. D'où le désir immense d'en dénicher une pour se mémoriser ces instants.

Remonter le temps, vivre des moments uniques, se remémorer des souvenirs d'enfance ou s'en construire de nouveaux, simple plaisir sonore ou satisfaction esthétique... Si certains automobilistes préfèrent

acquérir des voitures innovantes, d'autres se focalisent davantage sur les modèles anciens qui sont beaucoup plus réjouissants. Le design est attractif et le plaisir de conduire est révolutionnaire.

Pour les amateurs, ces voitures en disent long, elles renferment un passé, une passion et aussi une histoire. La nostalgie est l'une des raisons pour lesquelles ces voitures ont beaucoup d'importances aux yeux de leurs propriétaires. Collectionner ces voitures classées voitures de collection offre du plaisir à son propriétaire, car c'est un objet rare que plusieurs voudraient avoir. Ces voitures de collections sont souvent des voitures rares, attrayantes, des voitures qui ont fait parler d'eux à un certain moment de leur vie, elles ont marqué une époque, donc l'acquisition de cette dernière offre du plaisir à l'acquisiteur.





CITROËN AMI CHARLESTON : quand la nostalgie des années 80 rencontre la mobilité du futur !



Qui aurait cru que la modeste Citroën Ami deviendrait un véritable phénomène de mode ? Pourtant, ce petit quadricycle électrique semble avoir conquis le cœur des Européens, notamment grâce à ses déclinaisons originales rendant hommage aux modèles iconiques du passé.

La dernière en date ?

La Citroën Ami Charleston, une version spéciale qui s'inspire directement de la légendaire 2CV Charleston des années 80. Signée par le designer italien Massimo Biancone, cette Ami revisitée arbore fièrement les couleurs emblématiques

noir et rouge Delage, avec une carrosserie qui rappelle les courbes de son illustre ancêtre.

Mais ce n'est pas tout ! À l'intérieur, l'ambiance néo-rétro se poursuit avec une sellerie pied-de-poule, des tapis en caoutchouc et un volant inspiré de la 2CV. Sans oublier une multitude d'accessoires vintage, du porte-document en cuir au carnet Pininfarina, en passant par un sac à dos assorti.

Une véritable déclaration d'amour à l'univers automobile des années 80, qui devrait ravir les nostalgiques. Bien que

le prix de cette version haut de gamme (moins de 11 000 euros) soit un peu plus élevé que le modèle de base, les 150 exemplaires prévus risquent fort de trouver rapidement preneurs.

Car la Citroën Ami Charleston prouve une fois de plus que la marque aux chevrons sait parfaitement surfer sur la vague du néo-rétro pour séduire une clientèle en quête d'authenticité et d'originalité. Une belle manière de célébrer le riche héritage de Citroën tout en s'inscrivant résolument dans la mobilité du futur.

RALLYE-RAID AU MAROC : L'AVENTURE ÉPIQUE ENTRE DÉSERTS ET MONTAGNES

Les rallyes auto font aujourd'hui partie intégrante du paysage sportif international. Cette discipline du sport automobile a été marquée par des débuts un peu chaotiques à cause de l'absence d'encadrement et d'organisation. Son évolution suit celle des autos et surtout la prise en compte des normes de sécurité. Le rallye-raid est un dérivé des rallyes auto classiques. Ils sont caractérisés par une durée plus longue à la fois des étapes mais aussi de la course en elle-même.

L'aventure Authentique :

Les rallyes-raid sont une sous-catégorie

de cette discipline sportive. Ils sont caractérisés par des étapes plus longues et une durée totale de la course également plus importante. La vitesse n'est pas le seul élément clé dans ce type de compétitions. Elles font appel également à la navigation et à l'orientation.

Le Maroc est un des territoires privilégiés pour l'organisation de telles courses automobiles. Il offre tout un panel de paysages qui permettent de réaliser des parcours toujours spectaculaires. D'ailleurs le nombre de rallyes-raid organisés au Maroc est très impressionnant.

Le Rallye du Maroc était un rallye-marathon. D'un concept assez proche de celui du Safari Rallye, il était organisé par le royal automobile du Maroc.

Les deux premières éditions espacées de cinq ans eurent lieu au mois de mai, puis il se déroula par intermittences jusqu'en 1988. Chacune des épreuves spéciales était alors de longueur très variable, pouvant même atteindre parfois plusieurs centaines de kilomètres. Durant les trois années en WRC, la course démarrait de Rabat et comptait une dizaine d'épreuves spéciales, telles celles de la zone de Bin El Ouidane ou du col du tizi N'test, les plus longues ayant été positionnées avant-dernières aux programmes, et dites Transmarocaine, qui reliaient Fès à Agadir en 1975.

En 2017, l'organisation du Rallye du Maroc a été officiellement cédée à la société ODC, représentée par le pilote du rallye



David Castera, directeur sportif du Dakar pendant 10 éditions, et l'homme d'affaires andorran Jordi Ballbé, qui seront en charge depuis l'édition 2018.

Le Rallye Maroc Classic - La route du cœur est « LA » référence des rallyes de régularité au Maroc. La beauté des paysages ainsi que

l'hospitalité légendaire des Marocains sont le gage d'une aventure exceptionnelle au cœur du royaume chérifien.

Souvent imitée mais jamais égalée, c'est la 27e édition du Maroc Classic, et fera part aux grandes étendues désertiques, afin d'assurer un rallye de six jours entre la ville d'Agadir et Marrakech. L'itinéraire qui est sélectionné est 100% asphalté et proposera un mélange de routes montagneuses et de bords de mer.

Ce rallye est ouvert aux pilotes débutants mais également aux plus expérimentés, avec plus d'une vingtaine d'épreuves à parcourir, avec comme objectif la « régularité ». Ces spéciales n'excèdent pas 10kms et proposeront des moyennes au choix, basses ou hautes. Le chronométrage s'effectue au dixième de seconde pour satisfaire les férus de cette disci-

pline, tout en restant parfaitement accessible aux professionnels et débutants qui voudraient se tenter à ce challenge en voiture ancienne.

Le Rallye Maroc Classic est partenaire depuis 26 ans, de l'Heure Joyeuse qui est une association de bienfaisance, reconnue d'utilité publique.

Cette association a pour objectif de faciliter l'insertion sociales des jeunes des populations rurales. La générosité des participants au Rallye Maroc Classic permet chaque année, au cours d'une vente aux enchères, de leur apporter quelques fonds.

Chaque année, le parcours se renouvelle tout en conservant ses classiques. Un départ de la baie d'Agadir pour rejoindre Marrakech tout en marquant de nouvelles étapes dans les villes de Tata, Ait Benhhadou ainsi que Bin El Ouidane. Il y a cependant aussi des étapes dites « en boucle » qui sont aussi prévues pour pouvoir profiter pleinement des établissements fréquentés.

SAAD BENCHEQROUN

LES NOUVELLES MARQUES DE MOTO CHINOISES À LA CONQUÊTE DU MONDE

Depuis quelques années, les marques de motos chinoises connaissent une montée en puissance impressionnante sur le marché mondial. Avec des produits de plus en plus sophistiqués et compétitifs, ces marques redéfinissent les standards de l'industrie et s'ouvrent à de nouveaux horizons. Cet article examine les principales marques de motos chinoises qui se distinguent sur la scène internationale, leurs stratégies et leurs innovations technologiques.



Mourad EL HAIL

Bienvenue à notre nouvel auteur spécialiste en Moto, préparez-vous à vivre la vitesse et l'adrénaline à chaque virage !

Passionné par l'univers des véhicules à deux et quatre roues depuis toujours, il a décidé de franchir le cap et de s'essayer au journalisme auto moto. C'est avec enthousiasme qu'il aborde cette nouvelle aventure, où il pourrait enfin partager sa passion et ses connaissances avec vous.

Rejoignez-lui dans ce voyage où la passion pour les véhicules se mêle à la curiosité et à la découverte. Ensemble, explorons les innovations, revisitons les classiques et célébrons la culture auto moto sous toutes ses formes.



CF MOTO : UNE EXPANSION STRATÉGIQUE

Stratégies de conquête du marché

Les marques de motos chinoises adoptent diverses stratégies pour conquérir le marché mondial. Parmi celles-ci, on trouve des alliances stratégiques avec des entreprises établies, des investissements massifs dans la recherche et le développement, et une production à grande échelle pour réduire les coûts. De plus, elles mettent l'accent sur le rapport qualité-prix, proposant des motos bien équipées à des prix compétitifs, ce qui séduit de nombreux consommateurs.

CF Moto est l'une des marques chinoises les plus reconnues à l'international. Fondée en 1989, l'entreprise a su évoluer et s'imposer grâce à une gamme variée de motos et de véhicules tout-terrain. La collaboration stratégique avec KTM, un géant autrichien de la moto, a permis à CF Moto de bénéficier de l'expertise européenne en matière de design et de technologie. Des modèles comme la 800MT, une moto d'aventure qui combine robustesse et performance, illustrent parfaitement cette synergie.



BENELLI : L'ALLIANCE ITALO-CHINOISE



Benelli, bien que d'origine italienne, appartient désormais au groupe chinois Qianjiang. Cette alliance a permis à Benelli de bénéficier des ressources et des capacités de production chinoises tout en conservant son héritage européen. Les modèles comme la Benelli TRK 502, une moto d'aventure populaire en Europe, témoignent de cette fusion réussie entre design italien et production chinoise.

ZONTES : L'INNOVATION AU CŒUR DE LA STRATÉGIE

Zontes se distingue par son approche innovante et technologique. Fondée en 2003, cette marque a rapidement gagné en notoriété grâce à ses motos futuristes et ses technologies avancées. Zontes investit massivement dans la recherche et le développement, ce qui se traduit par des modèles équipés de fonctionnalités modernes telles que des tableaux de bord TFT, des systèmes de démarrage sans clé et des modes de conduite variés. La Zontes T310, une moto d'aventure compacte et agile, est un exemple parfait de cette approche innovante.



LONCIN : UN GÉANT DE LA PRODUCTION



Loncin est l'un des plus grands fabricants de motos en Chine, produisant non seulement des motos sous sa propre marque, mais aussi pour d'autres grands noms de l'industrie, y compris BMW. Cette capacité de production à grande échelle permet à Loncin d'offrir des motos de qualité à des prix compétitifs. Les modèles comme la Loncin GP300, une moto sportive abordable, montrent que Loncin peut rivaliser avec les marques établies en termes de qualité et de performance.

CFMOTO 300SR : LA SPORTIVE ABORDABLE



La CFMoto 300SR est une moto sportive qui a su attirer l'attention des jeunes motards à la recherche d'un modèle performant et abordable. Dotée d'un moteur monocylindre de 292,4 cm³ développant 28 chevaux, la 300SR offre une expérience de conduite dynamique et excitante. Son design sportif, ses freins ABS et son tableau de bord TFT en font une moto moderne et bien équipée, idéale pour ceux qui souhaitent s'initier à la conduite sportive sans se ruiner.

MOTRAC : LA PROMESSE DE L'AVENTURE

Motrac, bien que moins connue que ses homologues, se fait un nom grâce à ses motos tout-terrain et ses véhicules utilitaires. La marque met l'accent sur la durabilité et la fiabilité, des caractéristiques essentielles pour les aventuriers et les professionnels. Des modèles comme la Motrac MX500, un quad polyvalent, montrent l'engagement de la marque à fournir des véhicules robustes et performants.



Les marques de motos chinoises sont en train de transformer le paysage de l'industrie motocycliste mondiale. Grâce à leurs stratégies innovantes, leurs alliances stratégiques et leur capacité à produire des motos de qualité à des prix compétitifs, elles gagnent rapidement en popularité et en respect. En combinant tradition et innovation, ces marques redéfinissent ce que signifie être un fabricant de motos au XXI^e siècle et promettent de continuer à surprendre et à conquérir de nouveaux marchés dans les années à venir.

MOURAD EL HAIL



LA BMW GS1300 : UN CHEF-D'ŒUVRE DE LA TECH- NOLOGIE ET DE L'AVENTURE

La BMW GS1300 est une moto qui incarne l'esprit d'aventure et de robustesse que les amateurs de deux-roues recherchent. Reconnue pour sa polyvalence, sa performance et sa capacité à conquérir n'importe quel terrain, la GS1300 est devenue une référence incontournable dans le monde des motos d'aventure. Cet article explore les caractéristiques distinctives de ce modèle, ses innovations technologiques, et ce qui la distingue des autres motos sur le marché.

La BMW GS1300 est équipée d'un moteur boxer bicylindre de 1 300 cm³ qui développe une puissance impressionnante de

140 chevaux. Ce moteur, réputé pour sa fiabilité et sa longévité, offre une combinaison idéale de couple et de puissance, permettant une conduite fluide sur les routes pavées et une performance robuste sur les terrains accidentés. Le refroidissement liquide du moteur garantit une gestion thermique optimale, même dans des conditions extrêmes.

La transmission est assurée par une boîte de vitesses à six rapports, offrant une transition douce et précise entre les vitesses. La GS1300 est également dotée d'un embrayage anti-dribble, qui aide à prévenir le blocage de la roue arrière lors des rétrogradages rapides, augmentant ainsi la sécurité du pilote.

BMW a équipé la GS1300 des dernières innovations technologiques pour assurer une expérience de conduite supérieure. Le système de suspension électronique, ESA (Electronic Suspension Adjustment), permet au pilote d'ajuster les paramètres de suspension en temps réel en fonction des conditions de conduite. Que ce soit pour une conduite sportive sur route ou une exploration off-road, la GS1300 s'adapte parfaitement à chaque situation.

La GS1300 est également dotée du système de freinage ABS Pro, qui offre un contrôle optimal du freinage même en courbe, réduisant ainsi les risques de dérapage et améliorant la sécurité. Le contrôle de traction dynamique (DTC) et le contrôle de stabilité (DSC) assurent



une adhérence maximale sur toutes les surfaces, permettant une conduite en toute confiance.

Le confort du pilote et du passager est une priorité pour BMW. La selle ergonomique de la GS1300 est conçue pour offrir un soutien optimal lors des longs trajets. Le guidon réglable en hauteur permet de trouver la position de conduite idéale, réduisant ainsi la fatigue. De plus, les poignées chauffantes et les protections contre le vent assurent un confort accru par tous les temps.

La GS1300 est équipée d'un tableau de bord TFT couleur de 6,5 pouces, qui fournit toutes les informations essentielles d'un simple coup d'œil. Ce système intègre également la connectivité Bluetooth, permettant au pilote de connecter son smartphone et de gérer les appels, la musique et la navigation directement depuis l'écran.

Ce qui distingue vraiment la BMW GS1300, c'est sa capacité à exceller hors des sentiers battus. La hauteur de garde au sol, combinée à la robustesse du châssis, permet de franchir les obstacles les plus difficiles. Les pneus tout-terrain, associés aux suspensions à long débattement, offrent une traction exceptionnelle sur les surfaces meubles et irrégulières.

Le mode de conduite Enduro, spécifiquement conçu pour les aventures off-road, ajuste automatiquement les paramètres du moteur, de la suspension et des systèmes de contrôle pour maximiser les performances sur les terrains accidentés. Ce mode permet au pilote de se concentrer pleinement sur la conduite, sachant que la moto s'adapte en permanence aux conditions changeantes du terrain.

La BMW GS1300 est bien plus qu'une simple moto; c'est une machine d'aventure conçue pour ceux qui cherchent à explorer le monde sans limites. Sa combinaison de puissance, de technologie avancée et de confort en fait une moto exceptionnelle pour toutes les situations. Que ce soit pour une traversée de continents ou une sortie de week-end sur les routes de campagne, la GS1300 est prête à relever tous les défis. Avec la GS1300, BMW continue de repousser les frontières de l'innovation et de l'aventure, offrant aux motards une expérience de conduite incomparable.

MOURAD EL HAIL



LA ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 450 UNE NOUVELLE ÈRE POUR L'AVENTURE SUR DEUX ROUES

La Royal Enfield Himalayan 450 marque un tournant décisif dans l'univers des motos d'aventure. Alliant tradition et modernité, ce modèle incarne l'esprit d'aventure tout en apportant des améliorations techniques significatives par rapport à ses prédécesseurs. Cet article explore en détail les caractéristiques techniques, les innovations, le confort et la capacité tout-terrain de la Himalayan 450, et ce qui la rend unique sur le marché.

La Royal Enfield Himalayan 450 est propulsée par un tout nouveau moteur monocylindre de 450 cm³, offrant une puissance d'environ 40 chevaux. Ce moteur à refroidissement liquide est conçu pour fournir un couple élevé à bas régime, idéal pour les terrains difficiles et les longs trajets. Avec une boîte de vitesses à six rapports, la Himalayan 450 assure une conduite fluide et

une transition aisée entre les vitesses, que ce soit sur route ou hors route.

La conception du cadre en acier de type treillis confère à la moto une robustesse et une stabilité remarquables, essentielles pour les aventures tout-terrain. La suspension avant à fourche inversée et la suspension arrière à mono-amortisseur offrent un débattement généreux, permettant d'absorber les chocs des terrains accidentés et de garantir une conduite confortable en toutes circonstances.

La Himalayan 450 intègre plusieurs technologies modernes pour améliorer l'expérience de conduite. Le système de freinage ABS, désactivable pour l'arrière en mode off-road, assure un freinage optimal sur toutes les surfaces, offrant ainsi une sécurité accrue. Le tableau de bord numérique affiche des informations cruciales telles que

la vitesse, le régime moteur, le niveau de carburant, ainsi que des fonctionnalités de navigation et de connectivité via Bluetooth.

Le système de gestion du moteur (EMS) optimisé permet une réponse précise de l'accélérateur, améliorant ainsi la maniabilité et l'efficacité énergétique de la moto. De plus, la présence de modes de conduite spécifiques (route, off-road) ajuste automatiquement les paramètres du moteur et de la traction pour s'adapter aux conditions changeantes du terrain.

Le confort est un aspect primordial de la Royal Enfield Himalayan 450. La selle ergonomique, conçue pour les longs trajets, offre un soutien optimal au pilote et au passager. La position de conduite droite, combinée à un guidon large et ajustable, réduit la fatigue lors des longues journées sur la route. Les poignées chauffantes et le pare-



brise réglable ajoutent une touche de confort supplémentaire, permettant de rouler par tous les temps.

Les repose-pieds larges et les commandes accessibles rendent la conduite tout-terrain plus facile et confortable. La capacité de charge accrue grâce aux supports de bagages robustes permet de transporter tout le nécessaire pour les aventures prolongées, qu'il s'agisse de voyages de camping ou de traversées de régions isolées.

La Royal Enfield Himalayan 450 est véritablement conçue pour l'exploration tout-terrain. La garde au sol élevée et les pneus tout-terrain offrent une traction exceptionnelle sur les surfaces meubles et rocailleuses. Le mode de conduite off-road optimise les performances de la moto sur les terrains difficiles, permettant au pilote de se concentrer pleinement sur la conduite.

Le châssis solide et la suspension à

long débattement absorbent efficacement les chocs, assurant une stabilité et une maniabilité exceptionnelles même dans les conditions les plus exigeantes. La légèreté relative de la moto par rapport à d'autres modèles d'aventure facilite également la navigation dans les passages étroits et les sentiers sinueux.

La Royal Enfield Himalayan 450 est une moto qui redéfinit l'aventure sur deux roues. Avec son moteur puissant, ses innovations technologiques et son confort supérieur, elle offre une expérience de conduite inégalée, que ce soit sur route ou hors des sentiers battus. Conçue pour les aventuriers modernes, la Himalayan 450 allie tradition et modernité, faisant d'elle un choix incontournable pour ceux qui cherchent à explorer le monde avec une moto fiable et performante. Royal Enfield continue ainsi de perpétuer son héritage d'excellence et d'aventure, ouvrant de nouvelles perspectives aux motards du monde entier.



GUIDE D'ACHAT

DACIA



DACIA SANDERO STEPWAY



1.0 Tce EXTREME CVT 100ch	Ess	7cv	178 000 Dh
1.5 DCI ESSENTIEL BVM 95ch	Dsl	6cv	143 000 Dh
1.5 DCI EXPRESSION BVM 95ch	Dsl	6cv	155 000 Dh
1.5 DCI ESSENTIEL BVM 102ch	Dsl	6cv	158 000 Dh

DACIA LOGAN



1.0 Tce ESSENTIEL BVM 100ch	Ess	7cv	130 000 Dh
1.5 DCI 95 ESSENTIEL BVM 95ch	Dsl	6cv	147 000 Dh
1.5 DCI EXPRESSION BVM 95ch	Dsl	6cv	158 000 Dh
1.5 DCI PRESTIGE BVM 95ch	Dsl	6cv	167 500 Dh

DACIA DUSTER



1.5 dCI ESSENTIEL BVM 85ch	Dsl	6cv	199 000 Dh
1.5 dCI EXPRESSION BVM 85ch	Dsl	6cv	213 500 Dh
1.5 dCI 85 JOURNEY+ BVM 85ch	Dsl	6cv	229 000 Dh
1.5 dCI 2WD EXTREME BVM 85ch	Dsl	6cv	238 000 Dh

DACIA LODGY



1.5 dCI AMBIANCE 7 pl (TAXI) BVM 85ch	Dsl	6cv	165 000 Dh
1.5 dCI STEPWAY 7 pl BVM 85ch	Dsl	6cv	183 500 Dh

DACIA SPRING



65 KW AT Cargo BVA 45ch	Elec	4cv	199 000 Dh
45 KW AT Essential BVA 45ch	Elec	4cv	199 000 Dh
45 KW AT Expression BVA 45ch	Elec	4cv	209 000 Dh
65 KW AT Extreme BVA 48ch	Elec	4cv	215 000 Dh

RENAULT



RENAULT CLIO



1.0 TCE AUTHENTIC CVT 100ch	Ess	7cv	196 000 Dh
1.5 DCI AUTHENTIC BVM 115ch	Dsl	6cv	199 000 Dh
1.5 DCI EQUILIBRE BVM 115ch	Dsl	6cv	214 000 Dh
1.5 DCI ESPRIT ALPINE BVM 115ch	Dsl	6cv	237 000 Dh

RENAULT MEGANE



1.5 Blue DCI EQUILIBRE BVA 115ch	Dsl	6CV	310 000 Dh
1.5 DCI TECHNO BVA 115ch	Dsl	6cv	330 000 Dh
1.5 DCI RS Line BVA 115ch	Dsl	6cv	476 000 Dh

RENAULT EXPRESS



1.5 DCI Authentic BVM 95ch	Dsl	6cv	166 000 Dh
1.5 DCI Equilibre BVM 95ch	Dsl	6cv	175 000 Dh
1.5 DCI Techno BVM 95ch	Dsl	6cv	187 000 Dh

RENAULT ARKANA



1.6 E-Tech HEV EQUILIBRE BVA 145ch	Hyb	9cv	316 000 Dh
1.6 E-Tech HEV TECHNO BVA 145ch	Hyb	9cv	336 000 Dh
1.6 E-Tech HEV ENGINEERED BVA 145ch	Hyb	9cv	356 000 Dh

PEUGEOT



PEUGEOT 208



1.2 PURETECH Active BVM 75ch	Ess	7cv	189 900 Dh
1.5 BLUEHDI Active BVM 100ch	Dsl	6cv	209 900 Dh
1.5 BLUEHDI Allure BVM 100ch	Dsl	6cv	229 900 Dh
1.5 BLUEHDI GT BVM 100ch	Dsl	6cv	269 900 Dh

PEUGEOT 308



1.5 BlueHdi ACTIVE PACK BVA 130ch	Dsl	6cv	312 900 Dh
1.5 BlueHdi ALLURE PACK BVA 130ch	Dsl	6cv	332 900 Dh
1.5 BlueHdi GT BVA 130ch	Dsl	6cv	366 900 Dh
1.5 BlueHdi GT Toit BVA 130ch	Dsl	6cv	372 900 Dh

PEUGEOT 308



1.5 BlueHdi ACTIVE BVA 130ch	Dsl	6cv	366 900 Dh
1.5 BlueHdi ALLURE BVA 130ch	Dsl	6cv	396 900 Dh
1.5 BlueHdi GT BVA 130ch	Dsl	6cv	429 900 Dh

PEUGEOT 2008



1.5 BlueHdi Allure BVA 130ch	Dsl	6cv	339 900 Dh
1.5 BlueHdi GT BVA 130ch	Dsl	6cv	379 900 Dh

FIAT



FIAT 500



Fiat 500 1.2 I 69 CULT BVA 69ch	Ess	7cv	174 900 Dh
Fiat 500 1.2 I 69 LA 500 BVA 69ch	Ess	7cv	178 350 Dh
Fiat 500 1.2 I 69 LA DolceVita BVA 69ch	Ess	7cv	198 150 Dh

FIAT TIPO



1.6 E-Torq BVA Mid BVA 110 ch	Dsl	7cv	191 000 Dh
1.3 Multijet 95 Entry BVM 95ch	Dsl	6cv	202 000 Dh
1.3 Multijet 95 Full BVM 95ch	Dsl	6cv	217 000 Dh

FIAT 500X



1.4 CROSS DCT 140ch	Ess	8cv	304 000 Dh
1.4 CROSS CABRIO DCT 140ch	Ess	8cv	313 500 Dh
1.4 Fire DCT Sport Cabrio DCT 140ch	Ess	8cv	318 500 Dh

FIAT FIORINO



1.3 Multijet Cargo BVM 75ch	Dsl	5cv	143 500 Dh
1.3 Multijet Combi Clim BVM 75ch	Dsl	5cv	149 300 Dh
1.3 Multijet Combi 120 BVM 75ch	Dsl	5cv	159 100 Dh

CITROËN



CITROËN C3



1.5 HDI Feel Pack+ (Max) BVM 100ch	Dsl	6cv	209 000 Dh
1.2 PureTech Feel Business BVA 100ch	Ess	7cv	215 000 Dh

CITROËN C4



1.5 HDI FEEL BVA 130ch	Dsl	6cv	305 900 Dh
1.5 HDI SHINE BVA 130ch	Dsl	6cv	324 900 Dh
1.5 HDI SHINE TOIT BVA 130ch	Dsl	6cv	349 900 Dh

CITROËN C3 AIRCROSS



1.5 BlueHDI Feel BVA 120ch	Dsl	6cv	278 900 Dh
----------------------------	-----	-----	------------

CITROËN C5 AIRCROSS



1.5 HDI MAX BVA 130ch	Dsl	7cv	370 900 Dh
2.0 HDI SHINE BVA 180ch	Dsl	8cv	411 900 Dh

HYUNDAI



HYUNDAI I10



1.0L ATTRACTIVE BVA 67ch	Ess	6cv	157 900 Dh
1.0L INVENTIVE BVA 67ch	Ess	6cv	168 900 Dh
1.0L SEDUCTIVE BVA 67ch	Ess	6cv	178 900 Dh

HYUNDAI I20



1.2 MPI INVENTIVE MT BVM 84ch	Ess	7cv	169 000 Dh
1.4 MPI INVENTIVE AT BVA 100ch	Ess	8cv	190 000 Dh
1.2 MPI SEDUCTIVE MT BVM 84ch	Ess	7cv	190 000 Dh
1.4 MPI SEDUCTIVE AT BVA 100ch	Ess	8cv	211 000 Dh

HYUNDAI ACCENT



1.5 I Attractive BVA 115ch	Ess	9cv	210 900 Dh
1.5 I Inventive BVA 115ch	Ess	9cv	237 900 Dh
1.5 I Seductive BVA 115ch	Ess	9cv	264 900 Dh

HYUNDAI TUCSON



1.6 CRDI Prestige plus DCT 134ch	Dsl	6cv	348 000 Dh
1.6 CRDI Premium plus DCT 134ch	Dsl	6cv	370 000 Dh
1.6 T-GDI HEV Premium BVA 230ch	Hyb	9cv	380 000 Dh
1.6 T-GDI HEV Ultimate BVA 230ch	Hyb	9cv	444 000 Dh

HYUNDAI IONIQ 5



58 KWH FARADAY BVA 170ch	Elec	9cv	578 000 Dh
77 KWH EDISON BVA 229ch	Elec	9cv	599 000 Dh
77 KWH EDISON ULTRA BVA 325ch	Elec	9cv	639 000 Dh

KIA



KIA PICANTO



1.0 Motion BVM 67ch	Ess	6cv	159 900 Dh
1.0L MPI Motion BVA 67ch	Ess	6cv	169 900 Dh
1.2 GT Line BVA 84ch	Ess	7cv	189 900 Dh

KIA CEE'D



1.6L CRDI MHEV ISG Motion+ BVM 136ch	Dsl	6cv	295 000 Dh
1.6L CRDI MHEV ISG Motion+ DCT 136ch	Dsl	6cv	315 000 Dh
1.6L CRDI MHEV ISG Active DCT 136ch	Dsl	6cv	345 000 Dh
1.6L CRDI MHEV ISG GT Line DCT 136ch	Dsl	6cv	365 000 Dh

KIA SPORTAGE



1.6 CRDI Active DCT 136ch	Dsl	6cv	375 000 Dh
1.6 CRDI Black Edition DCT 136ch	Dsl	6cv	425 000 Dh
1.6 CRDI GT ligne DCT 136ch	Dsl	6cv	475 000 Dh
1.6 T-GDI Executive+ BVA 230ch	hyb	9cv	515 000 Dh

KIA EV6



239 kW 4WD GT line BVA 325ch	Elec	9cv	679 000 Dh
------------------------------	------	-----	------------

KIA K5



2.0L Hybride Active BVA 192ch	Hyb	11cv	425 000 Dh
2.0L Hybride Design BVA 192ch	Hyb	11cv	480 000 Dh
2.0 I Hybride Executive+ BVA 192ch	Hyb	11cv	485 000 Dh

VOLKSWAGEN



VOLKSWAGEN TIGUAN



2.0 TDI LIFE BVA 150ch	Dsl	8cv	379 000 Dh
2.0 TDI CARAT BVA 150ch	Dsl	8cv	455 000 Dh
2.0 TDI ELEGANCE BVA 150ch	Dsl	8cv	495 000 Dh

VOLKSWAGEN GOLF



2.0 TDI TREND BVA 143ch	Dsl	8cv	340 000 Dh
2.0 TDI LIFE BVA 143ch	Dsl	8cv	380 000 Dh
2.0 TDI STYLE BVA 143ch	Dsl	8cv	425 000 Dh

VOLKSWAGEN T-ROC



2.0 TDI DESIGN BVA 143ch	Dsl	8cv	355 000 Dh
2.0 TDI SPORT BVA 143ch	Dsl	8cv	385 000 Dh
2.0 TDI XTREME BVA 143ch	Dsl	8cv	405 000 Dh
2.0 TDI Black Pack BVA 143ch	Dsl	8cv	425 000 Dh

VOLKSWAGEN TOUAREG



3.0 V6 TDI Executive BVA 286ch	Dsl	12cv	727 000 Dh
3.0 V6 TDI R-LINE BVA 286ch	Dsl	12cv	890 000 Dh

VOLKSWAGEN CADDY



2.0 TDI CADDY CLIM BVM 110ch	Dsl	8cv	263 000 Dh
2.0 TDI Life+ BVM 110ch	Dsl	8cv	308 000 Dh
2.0 TDI Life+ 7 places BVM 110ch	Dsl	8cv	319 000 Dh
2.0 TDI STYLE BVA 122ch	Dsl	8cv	355 000 Dh

MERCEDES-BENZ



CLASSE A



200 d Progressive BVA 150ch	Dsl	8cv	434 000 Dh
200 d Distinctive BVA 150ch	Dsl	8cv	464 000 Dh
200 d AMG Line BVA 150ch	Dsl	8cv	514 000 Dh

CLASSE C



C300 AVANTGARDE BVA 258ch	Ess	11cv	604 000 Dh
C220 d AVANTGARDE BVA 200ch	Dsl	8cv	594 000 Dh
C220 d LUXURY BVA 200ch	Dsl	8cv	654 000 Dh
C220 d AMG LINE BVA 200ch	Dsl	8cv	754 000 Dh

CLASSE E



220d Avantgarde BVA 197ch	Dsl	8cv	669 000 Dh
220d Luxury BVA 197ch	Dsl	8cv	849 000 Dh
220d AMG Line BVA 197ch	Dsl	8cv	979 000 Dh
350e AMG Line BVA 313ch	Hyb	11cv	1 069 000 Dh

CLASSE S



350d BUSINESS BVA 286ch	Dsl	12cv	1 445 000 Dh
350d BUSINESS + BVA 286ch	Dsl	12cv	1 505 000 Dh
350d AMG LINE BVA 286ch	Dsl	12cv	1 815 000 Dh
580e AMG line BVA 367ch	Hyb	17cv	2 244 000 Dh

CLASSE G



400 D AMG LINE BVA 330ch	Dsl	12cv	1 740 000 Dh
500 AMG LINE BVA 422ch	Ess	21cv	1 840 000 Dh
63 AMG BVA 585ch	Ess	23cv	2 299 000 Dh

BMW



SÉRIE 1



1.5 116d Lounge BVA 116ch	Dsl	6cv	349 000 Dh
116d Lounge LTD BVA 116ch	Dsl	6cv	361 000 Dh
1.5 116d Sport BVA 116ch	Dsl	6cv	407 000 Dh
M135i xDrive Exclusive BVA 306ch	Ess	11cv	158 000 Dh

SÉRIE 2 GRAN COUPÉ



216d LONNGE BVA 116ch	Dsl	6cv	389 000 Dh
218d LOUNGE BVA 150ch	Dsl	8cv	419 000 Dh
220d LONGE BVA 190ch	Dsl	8cv	445 000 Dh
M235i Exclusive BVA 306ch	Ess	11cv	793 000 Dh

SÉRIE 3



318d SPORT BVA 150ch	Dsl	8cv	489 700 Dh
320i Sport BVA 184ch	Ess	11cv	536 000 Dh
320d Éléance BVA 190ch	Dsl	8cv	552 000 Dh
318d PACK M BVA 150ch	Dsl	8cv	589 000 Dh

SÉRIE 4 COUPÉ



420d Sport BVA 190ch	Dsl	8cv	533 000 Dh
420i Elegance BVA 184ch	Ess	11cv	562 000 Dh
420d Elegance BVA 190ch	Dsl	8cv	578 000 Dh
3.0 M4 Competition Exclusive BVA 510ch	Dsl	17cv	1 325 000 Dh

SÉRIE 5



520d Signature BVA 197ch	Dsl	8cv	577 000 Dh
520i Signature BVA 208ch	Ess	11cv	577 000 Dh
520d Pack M BVA 197ch	Dsl	8cv	656 000 Dh
520d M Edition BVA 197ch	Dsl	8cv	753 000 Dh

SÉRIE 7



740i MHEV Signature BVA 380ch	Ess	17cv	1 340 000 Dh
740i MHEV Pure Excellence BVA 380ch	Ess	17cv	1 545 000 Dh
740i MHEV M Sport BVA 380ch	Ess	17cv	1 600 000 Dh
740i MHEV M Sport Iconic BVA 380ch	Ess	17cv	1 725 000 Dh

BMW X3



sDrive 18d X-Line BVA 150ch	Dsl	8cv	508 000 Dh
xDrive 20d X Line BVA 190ch	Dsl	8cv	564 000 Dh
sDrive 18d Pack M BVA 150ch	Dsl	8cv	608 000 Dh
xDrive 30d X-Line BVA 265ch	Dsl	12cv	608 000 Dh

BMW X4



20D XDRIVE XLINE BVA 190ch	Dsl	8cv	646 000 Dh
30D X LINE XDRIVE BVA 265ch	Dsl	12cv	691 000 Dh
20D XDRIVE PACK M BVA 190ch	Dsl	8cv	743 000 Dh
M40i EXCLUSIVE LINE BVA 354ch	Ess	17cv	954 000 Dh

BMW X5



xDrive 30d X-Line BVA 298ch	Dsl	12cv	789 000 Dh
xDrive 30d Pack M BVA 298ch	Dsl	12cv	925 000 Dh
xDrive 50e X-Line BVA 489ch	Hyb	17cv	935 000 Dh
xDrive 50e Pack M BVA 489ch	Hyb	17cv	1 022 000 Dh

BMW XM



4,4 L XM BVA 653ch	Elec	25cv	2 200 000 Dh
--------------------	------	------	--------------

AUDI



AUDI A3



30 TDI PREMIUM BVM 116ch	Dsl	8cv	327 000 Dh
30 TDI DESIGN BVM 116ch	Dsl	8cv	365 000 Dh
35 TDI PREMIUM BVA 150ch	Dsl	8cv	365 000 Dh
35 TDI DESIGN BVA 150ch	Dsl	8cv	409 000 Dh

AUDI A4



35 TDI S-Tronic Premium BVA 163ch	Dsl	8cv	460 000 Dh
35 TDI S-Tronic Premium + BVA 163ch	Dsl	8cv	479 000 Dh
35 TDI S-Tronic Business BVA 163ch	Dsl	8cv	503 000 Dh
35 TDI S-Tronic S-line BVA 163ch	Dsl	8cv	580 000 Dh

AUDI Q3



35 TDI Urban BVA 150ch	Dsl	8cv	460 000 Dh
35 TDI Advanced BVA 150ch	Dsl	8cv	489 000 Dh
35 TDI Sport BVA 150ch	Dsl	8cv	522 000 Dh
40 TDI S-Edition BVA 200ch	Dsl	8cv	652 000 Dh

AUDI Q5



30 TDI Dynamic BVA 136ch	Dsl	8cv	540 000 Dh
40 TDI Dynamic BVA 204ch	Dsl	8cv	585 000 Dh
30 TDI S-Line BVA 136ch	Dsl	8cv	615 000 Dh
40 TDI S-Line BVA 204ch	Dsl	8cv	650 000 Dh

AUDI Q8 E-TRON



50 Exclusive BVA 341ch	Elec	22cv	900 000 Dh
55 Exclusive BVA 410ch	Elec	22cv	1 040 000 Dh
55 Sline BVA 410ch	Elec	22cv	1 150 000 Dh
55 Signature BVA 410ch	Elec	22cv	1 230 000 Dh

FORD



FORD FOCUS



1.0 EcoBoost Titanium BVM 125ch	Ess	7cv	320 000 Dh
1.5 EcoBlue Active BVA 120ch	Dsl	6cv	335 000 Dh
1.5 EcoBlue ST Line BVA 120ch	Dsl	6cv	335 000 Dh

FORD KUGA



1.5 EcoBlue Trend+ BVM 120ch	Dsl	6cv	370 000 Dh
1.5 EcoBlue Trend + BVA 120ch	Dsl	6cv	400 000 Dh
1.5 EcoBlue Titanium BVA 120ch	Dsl	6cv	410 000 Dh

FORD MUSTANG



2.3 ECOBOOST COUPE BVA 310ch Ess 13cv 625 000 Dh



OPEL CORSA



1.2 EDITION BVM 100ch	Ess	7cv	187 000 Dh
1.5 EDITION BVM 102ch	Dsl	6cv	220 000 Dh
1.5 GS LINE BVM 102ch	Dsl	6cv	244 000 Dh

OPEL CROSSLAND



1.5 EDITION + BVM 110ch	Dsl	6cv	256 000 Dh
1.5 ELEGANCE BVM 110ch	Dsl	6cv	289 000 Dh
1.5 ELEGANCE + BVM 110ch	Dsl	6cv	294 000 Dh

OPEL MOKKA



1.5 L EDITION BVM 110ch	Dsl	6cv	301 000 Dh
1.5 L ELEGANCE BVM 110ch	Dsl	6cv	301 000 Dh
1.2 L GS LINE BVA 130ch	Ess	7cv	320 000 Dh
1.5 L GS LINE BVM 110ch	Dsl	6cv	323 000 Dh

OPEL GRANDLAND



1.5 EDITION BVA 130ch	Dsl	6cv	362 500 Dh
1.5 GS LINE BVA 130ch	Dsl	6cv	403 000 Dh
1.5 ULTIMATE BVA 130ch	Ess	7cv	437 000 Dh



TOYOTA YARIS



1.0 VVT-i 71 Dynamic+ BVM 71ch	Ess	6cv	193 000 Dh
1.0 VVT-i 71 Distinctive+ BVM 71ch	Ess	6cv	196 000 Dh
1.5 Hybride DYNAMIC + BVA 116ch	Hyb	9cv	228 000 Dh
1.5 Hybride DISTINCTIVE + BVA 116ch	Hyb	9cv	245 000 Dh

TOYOTA COROLLA



1.8 Hybride Dynamic+ CVT 140ch	Hyb	8cv	280 000 Dh
1.8 Hybride Distinctive CVT 140ch	Hyb	8cv	295 000 Dh
1.8 Hybride Distinctive+ CVT 140ch	Hyb	8cv	295 000 Dh
1.8 Hybride Limited CVT 140ch	Hyb	8cv	340 000 Dh

TOYOTA C-HR



Dynamic+ CVT 122ch	Hyb	10cv	315 000 Dh
Distinctive CVT 122ch	Hyb	10cv	355 000 Dh
Distinctive+ CVT 122ch	Hyb	10cv	375 000 Dh

TOYOTA RAV4



2.5 Hybride Dynamic BVA 218ch	Hyb	14cv	441 000 Dh
2.5 Hybride Dynamic+ BVA 218ch	Hyb	14cv	462 600 Dh
2.5 Hybride 4WD Distinctive BVA 222ch	Hyb	14cv	533 600 Dh

TOYOTA COROLLA CROSS



1.8L HV DYNAMIC BVA 122ch	Hyb	10cv	348 500 Dh
1.8L HV DYNAMIC + BVA 122ch	Hyb	10cv	375 000 Dh
1.8L HV DYSTINCTIVE BVA 122ch	Hyb	10cv	405 000 Dh

TOYOTA YARIS CROSS



1.5 Hybride DYNAMIC + CVT 116ch	Hyb	7cv	288 000 Dh
1.5 Hybride DISTINCTIVE + CVT 116ch	Hyb	7cv	330 000 Dh
1.5 Hybride LIMITED CVT 116ch	Hyb	7cv	350 000 Dh



NISSAN MICRA



1.5 DCI ACENTA BVM 90 ch	Dsl	6cv	189 000 Dh
--------------------------	-----	-----	------------

NISSAN JUKE



DIG-T Visia BVM 117ch	Ess	6cv	209 900 Dh
DIG-T Acenta BVM 117ch	Ess	6cv	229 900 Dh
DIG-T Tekna BVM 117ch	Ess	6cv	234 900 Dh
DIG-T Tekna BVM 117ch	Ess	6cv	249 900 Dh

NISSAN QASHQAI



1.3 DIG ACENTA CVT 150ch	Dsl	8cv	310 000 Dh
1.3 DIG N-CONNECTA BVM 130ch	Dsl	8cv	320 000 Dh
1.5 e-Power ACENTA PLUS CVT 190ch	Hyb	10cv	390 000 Dh
1.5 e-Power N-CONNECTA DUAL TONE CVT 190ch	Hyb	10cv	425 000 Dh



HONDA JAZZ



1.5 i-MMD HYBRIDE ELEGANCE CVT 109ch	Hyb	9cv	258 000 Dh
--------------------------------------	-----	-----	------------

HONDA CIVIC



1.5 LX CVT 176ch	Ess	9cv	318 000 Dh
1.5 EX CVT 176ch	Ess	9cv	363 000 Dh
2.0 i-MMD HYBRIDE CVT 141ch	Hyb	11cv	430 000 Dh

HONDA HR-V



1.5 LX BVA 119ch	Ess	9cv	333 000 Dh
1.5 EX BVA 119ch	Ess	9cv	353 000 Dh



SKODA SCALA



1.0 TSI Elegance BVA 115ch	Ess	6cv	260 000 Dh
1.0 TSI Style BVA 115ch	Ess	6cv	285 000 Dh
1.0 TSI Edition Sport BVA 115ch	Ess	6cv	310 000 Dh

SKODA OCTAVIA



2.0 TDI ELEGANCE BVM 143ch	Dsl	8cv	297 900 Dh
2.0 TDI ELEGANCE BVA 143ch	Dsl	8cv	327 900 Dh
2.0 TDI STYLE+ BVM 143ch	Dsl	8cv	330 900 Dh
2.0 TDI STYLE+ BVA 143ch	Dsl	8cv	357 900 Dh

SKODA KAROQ



2.0 TDI AMBITION BVA 143ch	Dsl	8cv	344 000 Dh
2.0 TDI STYLE BVA 143ch	Dsl	8cv	394 000 Dh
2.0 TDI EDITION SPECIALE BVA 143ch	Dsl	8cv	437 000 Dh
2.0 TDI SPORTLINE BVA 143ch	Dsl	8cv	457 000 Dh

SKODA KODIAQ



2.0 TDI ACTIVE+ BVA 150ch	Dsl	8cv	369 000 Dh
2.0 TDI AMBITION BVA 150ch	Dsl	8cv	414 000 Dh
2.0 TDI BUSINESS BVA 150ch	Dsl	8cv	469 000 Dh
2.0 TDI SPORTLINE BVA 150ch	Dsl	8cv	494 000 Dh

SKODA SUPERB



2.0 TDI DSG Elegance BVA 177ch	Dsl	8cv	376 000 Dh
2.0 TDI DSG Style BVA 177ch	Dsl	8cv	418 000 Dh
2.0 TDI DSG Business BVA 177ch	Dsl	8cv	458 000 Dh
2.0 TDI DSG Sportline BVA 177ch	Dsl	8cv	498 000 Dh

VOLVO



VOLVO XC40



2.0 B3 MHEV Core BVA 163ch	Ess	11cv	460 000 Dh
2.0 B3 MHEV Plus Dark BVA 163ch	Ess	11cv	520 000 Dh
2.0 B3 MHEV Plus Bright BVA 163ch	Ess	11cv	550 000 Dh
1.5 T5 Recharge Plus Dark 262ch	Hyb	8cv	629 000 Dh

VOLVO XC60



2.0 B4 MHEV Core BVA 197ch	Dsl	8cv	589 000 Dh
2.0 B4 MHEV Plus Dark BVA 197ch	Dsl	8cv	649 000 Dh

VOLVO XC90



2.0 B5 MHEV AWD Core BVA 235ch	Dsl	8cv	739 100 Dh
2.0 B5 MHEV AWD Plus Bright BVA 235ch	Dsl	8cv	899 000 Dh

VOLVO S60



T4 Inscription 8 BVA 190ch	Ess	11cv	464 000 Dh
T4 R-Design 8 BVA 190ch	Ess	11cv	464 000 Dh
T5 R-Design AWD 8 BVA 250ch	Ess	11cv	564 000 Dh
T8 Twin Engine Inscription 8 BVA 407ch	Hyb	11cv	750 000 Dh

VOLVO S90



2.0 B5 MHEV PLUS BRIGHT BVA 450ch	Hyb	11cv	735 000 Dh
2.0 T8 AWD Ultimate Bright BVA 310ch	Hyb	11cv	900 000 Dh

JEEP



JEEP RENEGADE



1.6 MultiJet Longitude BVM 130ch	Dsl	6cv	290 000 Dh
1.5 GSE T4 MHEV Longitude BVA 130ch	Hyb	7cv	322 000 Dh
1.6 MultiJet Limited BVM 130ch	Dsl	6cv	329 000 Dh

JEEP COMPASS



1.6 MultiJet Longitude BVM 130ch	Dsl	6cv	336 500 Dh
1.5 GSE T4 MHEV Longitude DCT 130ch	Hyb	7cv	359 500 Dh
1.6 MultiJet Limited BVM 130ch	Dsl	6cv	384 500 Dh
1.5 GSE T4 MHEV Limited DCT 130ch	Hyb	7cv	399 500 Dh

JEEP WRANGLER



2.2 MultiJet Sport 8 2P BVA 200ch	Dsl	9cv	515 000 Dh
2.2 MultiJet Sport 8 4P BVA 200ch	Dsl	9cv	555 000 Dh
2.2 MultiJet Sahara 8 2P BVA 200ch	Dsl	9cv	575 000 Dh
2.2 MultiJet Rubicon 2P BVA 200ch	Dsl	9cv	595 000 Dh

GEELY



GEELY GX3 PRO



1.5 Confort BVM 103ch	Ess	9cv	179 900 Dh
1.5 Premium BVM 160ch	Ess	9cv	189 900 Dh
1.5 Luxe CVT 160ch	Ess	9cv	209 900 Dh

GEELY COOLRAY



1.5 I TD AT PHEV CONFORT DCT 174ch	Hyb	9cv	265 000 Dh
1.5 I TD AT PHEV PREMIUM DCT 174ch	Hyb	9cv	295 000 Dh
1.5 I TD AT SPORT DCT 174ch	Hyb	9cv	320 000 Dh

JAGUAR



JAGUAR E-PACE



D165 MHEV R-DYNAMIC S BVA 165ch	Ess	8cv	707 200 Dh
D200 MHEV R-DYNAMIC S BVA 200ch	Ess	8cv	731 500 Dh
P250 R-DYNAMIC SE BVA 250ch	Ess	11cv	824 000 Dh
P250 R-DYNAMIC HSE BVA 250ch	Ess	11cv	933 000 Dh

JAGUAR F-PACE



D 200 MHEV R-DYNAMIC S BVA 204ch	Dsl	8cv	733 300 Dh
D 200 MHEV R-DYNAMIC SE BVA 204ch	Dsl	8cv	773 300 Dh
D300 MHEV R-DYNAMIC S BVA 300ch	Dsl	12cv	793 900 Dh
P575 V8 SVR BVA 575ch	Ess	29cv	1 135 000 Dh

LAND-ROVER



DISCOVERY SPORT



2.0 TD4 MHEV Standard 204ch	Dsl	8cv	516 850 Dh
2.0 D R-Dynamic BVA 150ch	Dsl	8cv	518 500 Dh
2.0 D R-Dynamic S BVA 150ch	Dsl	8cv	594 000 Dh
2.0 TD4 MHEV S BVA 204ch	Dsl	8cv	601 950 Dh

EVOQUE



2.0 D I4 4WD R-Dynamic S 163ch	Dsl	8cv	528 000 Dh
2.0 D I4 4WD R-Dynamic S 204ch	Dsl	8cv	635 200 Dh
2.0 D I4 4WD SE BVA 163ch	Dsl	8cv	642 000 Dh
2.0 D I4 4WD R-Dynamic SE 163ch	Dsl	8cv	672 900 Dh

DEFENDER



3.0 D I6 MHEV S BVA 200 ch	Dsl	12cv	760 600 Dh
3.0 D I6 MHEV X-Dynamic-S 200 ch	Dsl	12cv	810 700 Dh
D 250 MHEV 130 X-DYNAMIC SE 300ch	Dsl	12cv	1 204 700 Dh
D 300 130 X-DYNAMIC HSE 300ch	Dsl	12cv	1 254 800 Dh

RANGE ROVER VELAR



3.0 D SE BVA 250ch	Dsl	12cv	1 156 500 Dh
3.0 D I6 MHEV SE BVA 300ch	Dsl	12cv	1 185 900 Dh
3.0 D DYNAMIC SE BVA 250ch	Dsl	12cv	1 228 800 Dh
3.0 D I6 MHEV Dynamic SE 300ch	Dsl	12cv	1 267 200 Dh

MASERATI



MASERATI GHIBLI



2.0 MHEV GT BVA 330ch	Ess	11cv	798 000 Dh
3.0 V6 S Modena BVA 430ch	Ess	17cv	1 069 000 Dh

LEVANTE



2.0 MHEV GT BVA 330ch	Ess	11cv	899 000 Dh
-----------------------	-----	------	------------

BYD



BYD SEAL



Design 230 kWh BVA 313ch	Elec	9cv	549 000 Dh
Sport AWD 390 kWh BVA 530ch	Elec	9cv	599 000 Dh

MINI



HATCH 3 PORTES



ONE OXFORD BVA 102ch	Ess	9cv	267 000 Dh
ONE PARK LANE BVA 102ch	Ess	9cv	296 000 Dh
ONE MAYFAIR BVA 102ch	Ess	9cv	324 000 Dh
COOPER S PARK LANE BVA 192ch	Ess	11cv	356 500 Dh

HATCH 5 PORTES



ONE OXFORD BVA 102ch	Ess	9cv	284 500 Dh
ONE PARK LANE BVA 102ch	Ess	9cv	319 500 Dh
ONE MAYFAIR BVA 102ch	Ess	9cv	341 500 Dh
COOPER S PARK LANE BVA 192ch	Ess	11cv	387 000 Dh

COUNTRYMAN



ONE OXFORD BVA 102ch	Ess	9cv	313 000 Dh
ONE PARKLINE BVA 102ch	Ess	9cv	330 000 Dh
ONE MAYFAIR BVA 102ch	Ess	9cv	363 000 Dh

MG



MG 3



1.5L Excite BVM 106ch	Ess	9cv	172 000 Dh
1.5L Premium BVA 112ch	Ess	9cv	195 000 Dh

MG 5



1.5L EXCITE BVM 115ch	Ess	9cv	215 000 Dh
1.5L PREMIUM BVA 115ch	Ess	9cv	268 000 Dh

MG 4 EV



51 kW Excite BVA 170ch	Elec	8cv	450 000 Dh
64 kW Exclusive BVA 204ch	Elec	10cv	475 000 Dh

CUPRA



CUPRA LEON



2.0 TDI SPORT ED BVA 150ch	Dsl	8cv	399 000 Dh
2.0 TDI CARBON ED BVA 150ch	Dsl	8cv	419 000 Dh
2.0 TDI COPPER ED BVA 150ch	Dsl	8cv	449 000 Dh

CUPRA FORMENTOR



2.0 L TDI Sport Ed BVA 150ch	Dsl	8cv	440 000 Dh
2.0 TSI 4Drive Performance BVA 190ch	Ess	11cv	445 000 Dh
2.0 L TDI Carbon Ed BVA 150ch	Dsl	8cv	480 000 Dh
2.0 L TDI Copper Ed BVA 150ch	Dsl	8cv	520 000 Dh

CHERY



CHERY TIGGO 2 PRO



1.5 L Dynamic BVM 109ch	Ess	9cv	186 000 Dh
1.5 L Dynamic CVT 109ch	Ess	9cv	209 000 Dh

TIGGO 4 PRO



1.5L Confort CVT 147ch	Ess	9cv	240 000 Dh
1.5L Premium CVT 147ch	Ess	9cv	260 000 Dh

PORSCHE



PORSCHE MACAN



2.0 Base BVA 265ch	Ess	17cv	650 000 Dh
3.0 S BVA 380ch	Ess	23cv	760 000 Dh
3.0 GTS BVA 440ch	Ess	27cv	950 000 Dh

PORSCHE CAYENNE



E-Hybrid BVA 470ch	Hyb	17cv	1 056 100 Dh
S E-Hybrid BVA 519ch	Hyb	24cv	1 143 300 Dh
Turbo E-Hybrid BVA 739ch	Hyb	37cv	1 701 600 Dh

PORSCHE CAYENNE COUPE



E-HYBRID Coupé BVA 470ch	Hyb	17cv	1 088 600 Dh
--------------------------	-----	------	--------------

PORSCHE PANAMERA



4 E-Hybrid BVA 462ch	Hyb	17cv	1 530 000 Dh
4S E-Hybrid BVA 536ch	Hyb	21cv	1 740 000 Dh
Turbo S E-Hybrid BVA 700ch	Hyb	27cv	2 470 000 Dh

LEXUS



LEXUS NX



350H BUSINESS CVT 244ch	Hyb	14cv	569 000 Dh
350H LUXURY CVT 244ch	Hyb	14cv	635 000 Dh
350H EXECUTIVE CVT 244ch	Hyb	14cv	685 000 Dh
350H F-SPORT EXECUTIVE CVT 244ch	Hyb	14cv	785 000 Dh

LEXUS LS



500H EXECUTIVE CVT 359ch	Hyb	20cv	1 712 000 Dh
--------------------------	-----	------	--------------

DS



DS 4



1.5 BlueHDI Performance line BVA 130ch	Dsl	6cv	409 900 Dh
1.5 BlueHDI Performance line+ 130ch	Dsl	6cv	419 900 Dh
1.5 BlueHDI Trocadero BVA 130ch	Dsl	6cv	449 900 Dh
1.5 BlueHDI Trocadero Cuir BVA 130ch	Dsl	6cv	449 900 Dh

DS 7



1.5 BlueHDI Performance Line BVA 130ch	Dsl	6cv	469 900 Dh
1.5 BlueHDI Rivoli BVA 130ch	Dsl	6cv	509 900 Dh
1.5 BlueHDI Opera BVA 130ch	Dsl	6cv	569 900 Dh

ALPINE A110



ALPINE A110



1.8 turbo A110 BVA 252ch	Ess	10cv	715 000 Dh
1.8L Turbo A110 GT BVA 300ch	Ess	10cv	845 000 Dh
1.8 Turbo A110 S BVA 300ch	Ess	10cv	865 000 Dh

**BANQUE
POPULAIRE**
GRANDIR. ENSEMBLE.



**TOUJOURS PLUS
LOIN. ENSEMBLE.**

SOUFIANE EL BAKKALI
DOUBLE CHAMPION DU MONDE

Soufiane



SUIVEZ-NOUS