

TAXIS VS APPLIS
LAFTIT RELANCE LA GUERRE DES TRANSPORTS URBAINS

AUTO + MAG

N° 07 : JUILLET 2024



MACHINISME AGRICOLE

ET SI ON REPENSAIT LE MODÈLE MAROCAIN ?

**DOSSIER SPÉCIAL :
MATÉRIEL AGRICOLE
ROULANT AU MAROC**



SCAN ME!

**SEMAINE DE
L'AUTOMOBILE 2025**



**MARRAKECH : NOUVEAUX
BUS ÉCOLOS !**



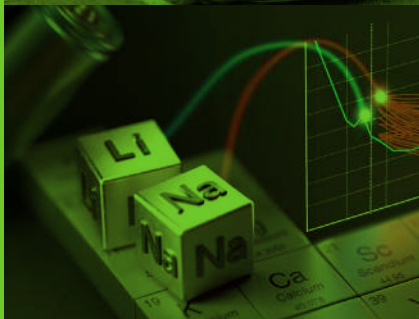
**NARSA : NOUVELLES
MATRICULES À L'ÉTRANGER !**

MA

00000

B

0



**MARCHÉ
MAROCAIN DE
L'AUTOMOBILE**

6

**MADE IN
MOROCCO**

10

MOBILITÉ

24

**TRANSPORT
URBAIN**

28

KLAXON

40

INFRASTRUCTURES

48

RÉTROVISEUR

50

**VOITURE
ÉLECTRIQUE**

54

**SOUS
LE CAPOT**

62

INNOVATION

66

**VOITURES
DE LUXE**

68

NOSTALGIE

74

**AUTO
MAG**

L'ODJ I-MAG SPÉCIAL AUTO N°7 - JUILLET 2025

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

RÉDACTEUR EN CHEF : MOHAMED AIT BELLAHCEN

RESPONSABLE MAQUETTE & DESIGN : NADA DAHANE

CONTRIBUTEURS : ADNANE BENCHAKROUN - MAMOUNE ACHARKI

MOURAD EL HAIL - SAAD BENCHEQROUN

L'ODJ MÉDIA- GROUPE DE PRESSE ARRISSALA SA

E
R
A
N
Z
O
S



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

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

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

LIVE STREAMING



167,2K
FOLLOWERS



412K
FOLLOWERS



1,2M
FOLLOWERS



138K
FOLLOWERS

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



SCAN ME!

L'ÉDITO VROOM



MOHAMED AIT BELLAHCEN
RÉDACTEUR EN CHEF



REPENSER LA MACHINE AGRICOLE MAROCAINE MACHINISME AGRICOLE : L'IMPASSE MAROCAINE ET LES CHEMINS DE TRAVERSE

Il est là, silencieux, sous une bâche délavée, posé au milieu d'un champ sec.

Un tracteur rouillé, bloqué depuis la dernière panne, faute de pièce.

Symbole d'un monde rural qui fatigue, d'une modernisation en suspens.

Le machinisme agricole marocain cale. Et personne ne tourne la clé.

En 2025, le Maroc produit moins de tracteurs qu'il n'en répare. Il importe plus de discours que de machines. Il expose au SIAM ce qu'il ne vend pas.

Et surtout, il laisse ses agriculteurs seuls face à l'effondrement d'un modèle.

Mais ce constat désolant ne doit pas nous enfermer. Il doit nous réveiller.

Un recul historique et silencieux

C'est une débâcle qui ne fait pas la une, mais qui affecte chaque sillon du pays : en 2024, à peine 718 tracteurs neufs ont été vendus. Un chiffre dérisoire pour une économie agricole aussi vaste. La moyenne annuelle dépassait les 3 000 unités il y a encore dix ans. Le parc roulant vieillit, les pièces manquent, et le taux de mécanisation stagne.

Et ce n'est pas une fatalité climatique. C'est le résultat d'un double étranglement : un accès au financement de plus en plus compli-

qué pour les agriculteurs, et une pression fiscale et administrative qui paralyse les importateurs.

Ajoutez à cela la hausse des prix mondiaux, la TVA rétablie à l'import, et des subventions qui mettent plus de 16 mois à être remboursées, et vous obtenez une machine économique enrayée. Une chaîne qui casse. Une confiance perdue.

Quand le crédit ne circule plus

Aujourd'hui, même un agriculteur solvable, inscrit à la CNSS et éligible à la subvention, peine à obtenir son tracteur. Pourquoi ?

Parce que le système suppose qu'il avance la totalité du prix, en attendant que l'État lui rembourse sa part... des mois plus tard.

De l'autre côté, les importateurs doivent payer une TVA qu'ils ne récupèrent pas à temps, laissant des centaines de millions de dirhams immobilisés dans les méandres administratifs.

Le résultat est simple : on n'importe plus, on ne vend plus, on ne cultive plus correctement.

SIAM 2025 : le miroir et la promesse

Le Salon de l'Agriculture de Meknès, en avril dernier, fut l'occasion de montrer le meilleur du machinisme mondial. Des stands spectaculaires, des robots agricoles, des tracteurs connectés... et un enthousiasme poli de la part

d'agriculteurs qui, eux, ne peuvent même pas changer une pompe d'irrigation.

Mais le SIAM fut aussi un lieu de vérité. Il a montré à quel point les attentes sont immenses, les besoins concrets, les solutions locales possibles. Il a révélé l'émergence d'un écosystème marocain, fait de start-ups agricoles, de micro-constructeurs, de plateformes de location, d'instituts de formation.

Le Maroc n'a pas besoin d'un miracle technologique. Il a besoin d'un plan. Et d'un pacte.

Ce que devrait être un pacte agricole 2030

Le machinisme ne se réanime pas avec des vœux pieux. Il se structure autour de cinq axes prioritaires :

- **Financer intelligemment** : simplifier, digitaliser et accélérer l'accès aux subventions et crédits, notamment pour les petits exploitants.
- **Réparer localement** : encourager la fabrication marocaine de pièces détachées, le reconditionnement, la maintenance mobile.
- **Former massivement** : lancer un plan national de formation en mécanique agricole, robotique et conduite intelligente.
- **Innover pour économiser** : développer des machines économes en eau, en énergie,





en intrants – adaptées au morcellement des terres.

- **Partager mieux :** encourager la location partagée, les coopératives d'équipements, les plateformes numériques d'échange.

Ce pacte doit être porté à la fois par l'État, les régions, les fédérations agricoles, les chambres professionnelles, et le secteur privé.

Mais surtout, il doit remettre l'agriculteur au centre.

Une ambition régionale

L'Afrique attend. Les pays du Sahel, d'Afrique de l'Ouest, d'Afrique centrale, sont à la recherche de machines simples, solides, réparables, pensées pour leurs sols et leurs moyens.

Le Maroc peut devenir un hub africain du machinisme intermé-

diaire, à mi-chemin entre le haut de gamme européen inaccessible, et la sous-qualité bon marché. Mais cela suppose d'investir dans une filière industrielle locale, de favoriser les alliances Sud-Sud, et d'y croire.

La souveraineté ne se décrète pas

On parle beaucoup, ces dernières années, de souveraineté alimentaire, de résilience climatique, de croissance verte. Mais sans machines, tout cela reste théorique.

Le blé ne se sème pas à la main. Les cultures sous serre ne se gèrent pas sans moteurs. Et la productivité agricole ne se décrète pas, elle se mécanise.

Ce dossier n'est pas un réquisitoire. Il est un appel à l'action.

Un appel à redonner vie à la ma-

chine, et à ce qu'elle symbolise : l'alliance entre l'homme, la terre, et la technologie.

La dernière pièce à changer ? La volonté

Ce n'est pas un problème de technologie. Ce n'est pas un problème de climat. C'est un problème de vision et de priorité.

Le Maroc a su bâtir des autoroutes, des ports, des barrages. Il peut aussi réparer son système agricole.

Et cela commence par une pièce simple à remplacer : la volonté politique.

Car le moteur du développement rural peut repartir. Il a juste besoin qu'on tourne la clé. Ensemble.

MARCHÉ MAROCAIN

AIVAM

ASSOCIATION DES IMPORTATEURS DE VÉHICULES AU MAROC
جمعية مستوردي السيارات بالمغرب

LE MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN REPART DE PLUS BELLE

Le secteur automobile marocain s'est illustré par une croissance spectaculaire au premier semestre 2025. Avec 112 026 véhicules vendus entre janvier et fin juin, le pays a enregistré une hausse de +36,1 % par rapport à la même période en 2024 (82 286

Rien que le mois de juin a vu 23 298 ventes, contre 17 368 en juin 2024, traduisant une progression mensuelle de +34,1 %. À l'intérieur de ce chiffre, les voitures particulières (VP) représentaient une part majeure : 21 309 unités, soit une augmentation de +34,4 % par rapport à l'an dernier. Quant aux véhicules utilitaires légers (VUL), ils ont affiché une croissance de +31,5 %, avec 1 989 unités vendues.

Sur six mois, les VP ont totalisé 99 309 ventes (+34,1 %), et les VUL ont atteint 12 717 unités (+54,4 %). Ce regain est le reflet direct de la reprise des activités économiques, notamment dans le transport et la logistique, stimulée par la relance des petites et moyennes entreprises.

Tanger produit, Casablanca consomme :

Inflation maîtrisée : La baisse progressive des prix a redonné confiance aux ménages.

Crédit auto accessible : Banks et institutions financières ont relancé l'offre de financement, souvent avec des taux compétitifs.

Offre adaptative : Les constructeurs multiplient les modèles adaptés au marché marocain – citadines, hybrides, SUV.

Demande libérée : Après deux années d'incertitudes liées à la pandémie, la demande bloquée s'est réveillée.

Cependant, le marché des véhicules électriques et hybrides reste encore marginal malgré les incitations gouvernementales (exonération de la vignette, soutien aux bornes de recharge). Les modèles thermiques continuent de dominer, renforcés par des politiques tarifaires agressives.

Dacia, Renault, Hyundai et Peugeot demeurent les figures de proue du segment VP grâce à des gammes attractives et des remises ciblées. Du côté des VUL, DFSK, Fiat Professionnel et Renault Pro+ bénéficient de la forte demande dans le transport urbain et la logistique alimentaire.

Le Maroc renforce sa position comme plaque tournante régionale. Les plateformes logistiques de Tanger Med, les usines Renault à Tanger et Stellantis à Kénitra, ainsi que les chaînes d'exportation, consolident la filière. Le marché intérieur se struc-

ture et attire des marques internationales, y compris asiatiques : BYD, Chery, MG, qui visent à élargir l'offre, notamment en électrique.

Certains volets inquiètent les experts : la concentration des ventes à Casablanca, Rabat et Marrakech favorise des goulets d'étranglement. Par ailleurs, la dépendance aux importations et la vulnérabilité face aux chocs économiques mondiaux pourraient freiner la dynamique.

L'AIVAM table sur plus de 200 000 véhicules vendus d'ici fin 2025, un niveau qui n'avait plus été atteint depuis les années fastes du début des années 2010. Mais l'accès à la voiture neuve reste encore inégal : les zones rurales et les petites villes privilégient l'occasion, car les crédits auto s'avèrent longs et contraignants.

Pour que l'automobile serve vraiment de levier à l'inclusion, les autorités devraient envisager :

- Subventions ciblées pour jeunes et catégories modestes
- Aides à l'accès au financement
- Encouragement des constructeurs locaux à produire des modèles économiques

La mobilité ne doit pas rester un marqueur des inégalités. Tant que ce rôle social ne sera pas pleinement assumé, la voiture neuve risque de rester un luxe, inaccessible à beaucoup.

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ JUIN 2025

Marque	VP				VUL				TOTAL			
	Juin 2024	Juin 2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR	Juin 2024	Juin 2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR	Juin 2024	Juin 2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR
CKD/CBU												
TOTAL	15855	21309	100.00%	34.40%	1513	1989	100.00%	31.46%	17368	23298	100.00%	34.14%

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ DE JANVIER 2025 À JUIN 2025

Marque	VP				VUL				TOTAL			
	2024	2025	(%) PDM 2025	2025/2024 VAR	2024	2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR	2024	2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR
CKD/CBU												
TOTAL	74048	99309	100.00%	34.11%	8238	12717	100.00%	54.37%	82286	112026	100.00%	36.14%

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS DE MARCHÉ JUIN 2025

	VP				VUL			
Marque	Juin 2024	Juin 2025	PDM 2025 (%)	VAR 2025/2024	Juin 2024	Juin 2025	PDM 2025 (%)	2025/2024 VAR
CKD/CBU								
ABARTH	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
ALFA ROMEO	30	30	0.14%	0.00%	0	0	0%	0%
ALPINE	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
AUDI	407	492	2.31%	20.88%	0	0	0%	0%
BMW	443	433	2.03%	-2.26%	0	0	0%	0%
BYD	11	412	1.93%	3645.45%	0	0	0%	0%
CHANGAN	101	187	0.88%	85.15%	0	0	0%	0%
CHERY	0	45	0.21%	4400.00%	0	0	0%	0%
CITROËN	723	437	2.05%	-39.56%	2	0	0%	0%
CUPRA	108	218	1.02%	101.85%	0	0	0%	0%
DACIA	4507	5613	26.34%	24.54%	0	0	0%	0%
DFSK	46	4	0.02%	-91.30%	197	228	11.46%	15.74%
DONGFENG	0	0	0%	0%	0	78	3.92%	7700.00%
DS	21	15	0.07%	-28.57%	0	0	0%	0%
FIAT	519	264	1.24%	-49.13%	215	315	15.84%	46.51%
FORD	74	6	0.03%	-91.89%	216	170	8.55%	-21.30%
GEELY	70	151	0.71%	115.71%	0	0	0%	0%
GREAT WALL	0	96	0.45%	9500.00%	0	14	0.70%	1300.00%
HONDA	23	21	0.10%	-8.70%	0	0	0%	0%
HYUNDAI	1147	1623	7.62%	41.50%	98	28	1.41%	-71.43%
JAECOO	0	3	0.01%	200.00%	0	0	0%	0%
JAGUAR	8	12	0.06%	50.00%	0	0	0%	0%
JEEP	100	65	0.31%	-35.00%	0	0	0%	0%
KIA	451	662	3.11%	46.78%	11	44	2.21%	300.00%
LANCIA	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
LAND ROVER	76	120	0.56%	57.89%	0	0	0%	0%
LEXUS	13	22	0.10%	69.23%	0	0	0%	0%
MAHINDRA	4	21	0.10%	425.00%	25	25	1.26%	0.00%
MERCEDES-BENZ	267	301	1.41%	12.73%	77	83	4.17%	7.79%
MG	80	86	0.40%	7.50%	0	0	0%	0%
MINI	21	26	0.12%	23.81%	0	0	0%	0%
MITSUBISHI	0	0	0%	0%	137	119	5.98%	-13.14%
NISSAN	75	95	0.45%	26.67%	0	0	0%	0%
OMODA	0	10	0.05%	900.00%	0	0	0%	0%
OPEL	551	880	4.13%	59.71%	0	4	0.20%	300.00%
PEUGEOT	829	1494	7.01%	80.22%	97	74	3.72%	-23.71%
PORSCHE	78	64	0.30%	-17.95%	0	0	0%	0%
RENAULT	2657	4322	20.28%	62.66%	258	503	25.29%	94.96%
SEAT	356	463	2.17%	30.06%	0	0	0%	0%
SKODA	518	759	3.56%	46.53%	0	0	0%	0%
SSANGYONG	0	0	0%	0%	0	0	0%	0%
SUZUKI	9	17	0.08%	88.89%	0	0	0%	0%
TATA	0	0	0%	0%	0	110	5.53%	10900.00%
TOYOTA	340	403	1.89%	18.53%	131	156	7.84%	19.08%
VOLKSWAGEN	1095	1368	6.42%	24.93%	49	38	1.91%	-22.45%
VOLVO	97	61	0.29%	-37.11%	0	0	0%	0%
ZEEKR	0	8	0.04%	700.00%	0	0	0%	0%
TOTAL	15855	21309	100.00%	34.40%	1513	1989	100.00%	31.46%

MARCHÉ MAROCAIN

MARCHÉ AUTOMOBILE MAROCAIN VENTE ET PARTS

DE MARCHÉ DE JANVIER 2025 À JUIN 2025

Marque	VP				VUL			
	2024	2025	(%) PDM 2025	2025/2024 VAR	2024	2025	(%) PDM 2025	2025/2024 VAR
CKD/CBU								
ALFA ROMEO	133	225	0.23%	69.17%	0	0	0%	0%
ALPINE	4	1	0.00%	-75.00%	0	0	0%	0%
AUDI	2252	2619	2.64%	16.30%	0	0	0%	0%
BMW	2055	2491	2.51%	21.22%	0	0	0%	0%
BYD	67	1374	1.38%	1950.75%	7	3	0.02%	-57.14%
CHANGAN	101	1035	1.04%	924.75%	0	0	0%	0%
CHERY	0	222	0.22%	22100.00%	0	0	0%	0%
CITROËN	3118	3308	3.33%	6.09%	10	0	0%	0%
CUPRA	603	944	0.95%	56.55%	0	0	0%	0%
DACIA	19732	23553	23.72%	19.36%	0	0	0%	0%
DFSK	207	148	0.15%	-28.50%	963	1192	9.37%	23.78%
DONGFENG	0	0	0%	0%	0	505	3.97%	50400.00%
DS	124	132	0.13%	6.45%	0	0	0%	0%
FIAT	2586	1412	1.42%	-45.40%	769	2088	16.42%	171.52%
FORD	427	49	0.05%	-88.52%	1138	1432	11.26%	25.83%
GEELY	253	642	0.65%	153.75%	0	0	0%	0%
GREAT WALL	0	555	0.56%	55400.00%	0	130	1.02%	12900.00%
HONDA	128	120	0.12%	-6.25%	0	0	0%	0%
HYUNDAI	5933	9001	9.06%	51.71%	566	721	5.67%	27.39%
JAECOO	0	12	0.01%	1100.00%	0	0	0%	0%
JAGUAR	51	92	0.09%	80.39%	0	0	0%	0%
JEEP	374	368	0.37%	-1.60%	0	0	0%	0%
KIA	2552	3061	3.08%	19.95%	114	253	1.99%	121.93%
LAND ROVER	475	673	0.68%	41.68%	0	0	0%	0%
LEXUS	93	121	0.12%	30.11%	0	0	0%	0%
MAHINDRA	61	88	0.09%	44.26%	64	107	0.84%	67.19%
MERCEDES-BENZ	1505	1424	1.43%	-5.38%	375	450	3.54%	20.00%
MG	382	712	0.72%	86.39%	0	0	0%	0%
MINI	103	120	0.12%	16.50%	0	0	0%	0%
MITSUBISHI	0	0	0%	0%	825	554	4.36%	-32.85%
NISSAN	336	541	0.54%	61.01%	0	0	0%	0%
OMODA	0	62	0.06%	6100.00%	0	0	0%	0%
OPEL	3624	4685	4.72%	29.28%	0	7	0.06%	600.00%
PEUGEOT	3749	7290	7.34%	94.45%	272	397	3.12%	45.96%
PORSCHE	354	344	0.35%	-2.82%	0	0	0%	0%
RENAULT	11657	17395	17.52%	49.22%	2040	2887	22.70%	41.52%
SEAT	1604	2300	2.32%	43.39%	0	0	0%	0%
SKODA	2334	2924	2.94%	25.28%	0	0	0%	0%
SUZUKI	188	123	0.12%	-34.57%	0	0	0%	0%
TATA	0	0	0%	0%	0	729	5.73%	72800.00%
TOYOTA	2052	2406	2.42%	17.25%	844	1028	8.08%	21.80%
VOLKSWAGEN	4288	6248	6.29%	45.71%	251	234	1.84%	-6.77%
VOLVO	543	473	0.48%	-12.89%	0	0	0%	0%
ZEEKR	0	16	0.02%	1500.00%	0	0	0%	0%
TOTAL	74048	99309	100.00%	34.11%	8238	12717	100.00%	54.37%

WEB RADIO DES MAROCAINS DU MONDE

ويب راديو مغاربة العالم

+750.000 AUDITEURS PAR MOIS | ÉMISSIONS, PODCASTS & MUSIC

L'CDJ
R212

DISPONIBLE SUR
Google Play



SCAN ME!

TAXIS VS APPLIS : LAFTIT RELANCE LA GUERRE DES TRANSPORTS URBAINS

Le Maroc durcit la réglementation sur les VTC : colère des jeunes, satisfaction des taxis, et relance du débat sur la modernisation des transports urbains.

Le débat sur la modernisation du secteur

Le ministère de l'Intérieur marocain, sous la direction d'Abdelouafi Laftit, a récemment décidé de renforcer la réglementation entourant les applications de VTC (Véhicules de Transport avec Chauffeur) telles qu'Indrive, Bolt ou Careem. Cette décision intervient dans un contexte de tensions croissantes entre les chauffeurs de taxi traditionnels et les conducteurs utilisant ces plateformes numériques. Les syndicats de taxis dénoncent depuis plusieurs années une concurrence qu'ils jugent déloyale, estimant que les applications VTC opèrent souvent en dehors du cadre légal prévu par la législation marocaine.

Les autorités expliquent ce durcissement par la nécessité de faire res-

pecter la loi, qui réserve l'activité de transport rémunéré de personnes aux détenteurs de licences spécifiques, principalement les taxis. Elles mettent également en avant la volonté de lutter contre l'informel, de nombreux chauffeurs VTC n'étant pas titulaires d'autorisations officielles, ce qui pose des questions de sécurité et de fiscalité. Enfin, le gouvernement souhaite préserver la paix sociale, alors que plusieurs incidents ont été signalés entre chauffeurs de taxi et conducteurs VTC dans différentes villes du pays.

Cette décision a suscité des réactions contrastées. Les chauffeurs de taxi se félicitent de cette mesure, y voyant une protection de leur activité et une garantie d'une concurrence plus équitable. À l'inverse, de nombreux usagers, notamment parmi les jeunes urbains, regrettent ce tour de vis. Ils estiment que les applications VTC offrent un service complémentaire, souvent plus flexible et transparent. Certains conducteurs VTC, de leur côté, dénoncent un manque d'al-

ternatives légales pour exercer leur métier.

Les entreprises technologiques concernées ont pour leur part exprimé leur volonté de dialoguer avec les autorités marocaines afin de trouver des solutions qui leur permettraient de s'intégrer dans le cadre réglementaire, tout en continuant à proposer leurs services. Ce débat met en lumière les défis de la modernisation du secteur du transport au Maroc, partagé entre l'innovation, la demande croissante de mobilité urbaine, la protection des métiers traditionnels et le respect des règles en vigueur.

Le gouvernement a annoncé l'ouverture de consultations avec l'ensemble des parties prenantes pour étudier d'éventuelles évolutions du cadre réglementaire. L'objectif affiché est de trouver un équilibre entre l'innovation et la régulation, afin de garantir la sécurité des usagers et la viabilité économique de tous les acteurs du secteur.

MAMOUNE ACHARKI



SEMAINE DE L'AUTOMOBILE 2025 : UN VOYAGE AU CŒUR DE L'INNOVATION ET DE LA CULTURE AUTOMOBILE À CASABLANCA

Du 1er au 6 juillet 2025, le Musée de l'Automobile de Bouskoura s'est métamorphosé en un véritable sanctuaire dédié à l'innovation et au patrimoine automobile lors de la Semaine de l'Automobile 2025. Cet événement mar-

quant a su rassembler des passionnés, des professionnels et des acteurs clés du secteur autour d'une célébration unique de l'histoire, de la créativité et de l'avenir de la mobilité au Maroc. Le coup d'envoi a été donné le 2 juillet, avec une inauguration officielle présidée par Abdessamad Kayouh, ministre du Transport et de la Logistique, qui a souligné l'importance de cette initiative dans le cadre de la vision de Sa Majesté le Roi Mohammed VI pour établir le Maroc comme un pôle régional de mobilité durable.

Le Musée de l'automobile se transforme en temple de la mobilité :

Semaine de l'Automobile 2025 : Un voyage au cœur de l'innovation et de la culture automo-

bile à Casablanca

Au cours de cette semaine riche en événements, le musée a été le théâtre de nombreuses expositions, démonstrations et échanges. Les participants ont pu redécouvrir l'évolution de l'automobile au Maroc, un héritage culturel et patrimonial d'une grande richesse. La première édition de cet événement, organisée par le Royal Automobile Club Marocain (RACM), se veut un point de rencontre pour les passionnés et les professionnels, favorisant le dialogue et la synergie entre les différents acteurs de l'industrie.

Les temps forts de la semaine incluent le Classicar Expo, qui a présenté plus de 250 véhicules de collection, ainsi qu'un Concours d'Élégance mettant en compétition 15 modèles emblématiques. Le Grand Prix de la Semaine de l'Automobile, prévu pour le 5 juillet, promet d'attirer les amateurs de sport mécanique avec une course de régularité palpitante. Le clou de la semaine sera une parade de voitures de collection à travers Casablanca, offrant un spectacle vibrant qui marie tradition et modernité.

En parallèle, le Concours « Morocco Mécano Skills » mettra en lumière les jeunes talents de la mécanique, tandis que des forums et ateliers B2B favoriseront les échanges entre industriels et start-ups. Pour couronner cette semaine exceptionnelle, un dîner de gala célébrera les moments forts de l'événement, dans une atmosphère conviviale et festive. La Semaine de l'Automobile 2025 s'inscrit ainsi comme un rendez-vous incontournable pour tous ceux qui vibrent au rythme de l'automobile au Maroc.



LA CAC INAUGURE UN CENTRE DE CARROSSERIE PREMIUM À CASABLANCA

-Casablanca, le 3 juillet 2025 - La Centrale Automobile Chérifienne (CAC) vient d'ouvrir un nouveau centre de carrosserie premium à Casablanca, dédié notamment aux marques Audi, Porsche et Bentley. Cet investissement

de 60 millions de DH s'inscrit dans la stratégie de la CAC visant à faire de l'après-vente un pilier central de son développement et de sa fidélisation client.

Situé à Ain Sebaa, ce site ultra-moderne de 4 000 m² incarne les ambitions de la CAC en matière de qualité, d'innovation et d'expérience client. Avec 37 postes de travail et une équipe de 36 collaborateurs hautement qualifiés, le centre garantit un traitement rigoureux

et fluide des interventions, dans le respect des standards les plus stricts des marques représentées.

«Nous plaçons le capital humain au cœur de notre expertise», souligne le staff de la CAC. Tous les techniciens sont certifiés à l'international et formés aux dernières normes des constructeurs, assurant ainsi des réparations précises et conformes aux exigences des partenaires.

Le nouveau centre bénéficie d'équipements technologiques de pointe, tels que des marbres de dernière génération pour un contrôle châssis-carrosserie d'une extrême précision, des cabines de peinture endothermiques alimentées à l'énergie solaire, et un système de peinture hydrosoluble respectueux de l'environnement. Un soudage par point robotisé garantit également la solidité des réparations structurelles.

«Nous voulons offrir à nos clients une expérience transparente et de haute qualité», explique le directeur du centre. Ainsi, un suivi digitalisé de l'intervention, des diagnostics précis et des process clairs permettent d'assurer une totale transparence vis-à-vis du client.

Ce nouveau centre premium s'inscrit dans la dynamique de développement de la CAC, qui compte désormais 16 centres et 775 collaborateurs, dont plus de 380 à Casablanca. Avec cet investissement, la CAC affirme sa volonté de maintenir de hauts niveaux de performance et de fiabilité dans l'après-vente automobile.



MADE IN MOROCCO

TAXIS VS APPLIS : LAFTIT RELANCE LA GUERRE DES TRANSPORTS URBAINS

Renault réalise un semestre record au Maroc en 2025 et s'impose comme leader du marché auto. Découvrez les chiffres, les réactions et les enjeux.

Des chiffres qui font tourner la tête

C'est le genre d'annonce qui fait du bruit jusque dans les cafés de Casablanca ! Renault, le constructeur automobile français, vient de pulvériser tous ses records de ventes au Maroc pour le premier semestre 2025. Une performance historique qui confirme la domination de la marque sur le marché national, mais qui dit aussi beaucoup sur l'évolution de la filière auto dans le Royaume.

Depuis janvier, les chiffres s'envolent : Renault a écoulé un volume inédit de véhicules, toutes gammes confondues. Que ce soit la Dacia (toujours reine des taxis et des familles), la Clio ou la Captur, chaque modèle semble avoir trouvé son public. Les offres promotionnelles agressives, la fiabilité reconnue des voitures made in Morocco et un réseau de distribution bien huilé expliquent en grande partie ce succès.

Mais pourquoi cette envolée maintenant ? D'abord, Renault a su s'adapter à la demande locale. Les modèles assemblés à Tanger et Casablanca répondent aux besoins des Marocains : robustesse, économie de carburant, et prix compétitifs. Ensuite, la marque a multiplié les opérations séduction : crédits avantageux, extensions de garantie, services après-vente renforcés... De quoi rassurer même les plus sceptiques.

L'impact dépasse le simple chiffre d'affaires. Renault, c'est des milliers d'emplois directs et indirects au Maroc. L'usine de Tanger, fleuron industriel du pays, tourne à plein régime et exporte même vers l'Europe et l'Afrique. Cette dynamique tire toute la filière automobile marocaine vers le haut, encourageant l'arrivée de nouveaux sous-traitants et la montée en gamme de la production locale.

Du côté des clients, c'est la fête sur les réseaux sociaux. Sur Facebook et X, les memes de "voiture du peuple" circulent à vitesse grand V. Les salariés de Renault Maroc affichent leur fierté sur LinkedIn, tandis que cer-

tains taxis de Casa vantent la solidité de leur Dacia après 300 000 km au compteur. Même les concessionnaires concurrents reconnaissent la prouesse, tout en préparant leur riposte (coucou Peugeot, Hyundai...).

Pour autant, Renault ne compte pas s'endormir sur ses lauriers. La marque prévoit déjà de lancer de nouveaux modèles, notamment électriques, pour surfer sur la vague verte qui gagne le Maroc. Elle compte aussi renforcer ses exportations et continuer d'innover sur les services connectés. La concurrence s'annonce rude, mais Renault semble bien armé pour garder sa couronne.

En conclusion, ce semestre record n'est pas qu'un exploit commercial : c'est le signe d'une industrie marocaine qui monte, qui innove et qui s'ouvre sur le monde. Reste à savoir si les autres constructeurs sauront relever le défi. Et vous, êtes-vous prêts à changer de voiture ou à rester fidèles à la marque au losange ? La route est encore longue, mais Renault semble bien parti pour la dominer.

■ **MAMOUNE ACHARKI**

LE NISSAN MAGNITE DÉBARQUE AU MAROC



Le constructeur japonais Nissan vient de marquer un tournant stratégique pour son expansion en Afrique en lançant, ce jeudi 26 juin 2025, son SUV compact phare, le Nissan Magnite, sur le marché marocain. Le Royaume devient ainsi le premier pays d'Afrique en conduite à gauche — et l'un des premiers au monde — à accueillir ce modèle, symbole d'innovation accessible et de design audacieux.

Un SUV compact qui veut bousculer le marché

Depuis son lancement international en 2020, le Nissan Magnite s'est vendu à plus de cent cinquante mille unités. Conçu pour répondre aux exigences urbaines et aux climats variés, ce SUV a trouvé un terrain d'expression naturel au Maroc, selon Jordi Vila, président

de Nissan Afrique :

Le Maroc est une porte stratégique vers l'Afrique du Nord. En introduisant le Magnite ici, nous confirmons notre volonté de proposer aux conducteurs marocains un véhicule intelligent, innovant et résolument tourné vers l'avenir. »

Le lancement marocain ne s'est pas contenté d'une simple conférence de presse. Nissan a organisé un voyage presse régional réunissant des journalistes venus de Tunisie, d'Afrique subsaharienne et d'Afrique du Sud, autour d'un essai immersif du véhicule le long des côtes méditerranéenne et atlantique. Le tout ponctué par un gala festif et une exposition publique prévue courant juillet dans l'un des centres commerciaux les plus fréquentés de Casablanca. Quatre versions, un positionnement agressif

Le nouveau Nissan Magnite est désormais disponible en quatre déclinaisons :

- Visia 1.0T (boîte manuelle) : **149 900 MAD**
- Acenta 1.0T (boîte manuelle) : **164 900 MAD**
- Acenta 1.0T (boîte CVT automatique)

: 179 900 MAD

- Tekna 1.0T (boîte CVT automatique) : **199 900 MAD**
- Tous ces prix incluent une remise de **10 000 MAD**, valable jusqu'au 31 août 2025.

Le Magnite ne fait pas de compromis entre prix et technologie. Parmi les équipements de série, on retrouve :

- Tableau de bord TFT personnalisable
- Apple CarPlay et Android Auto sans fil
- Éclairage d'ambiance multicolore
- Démarrage moteur à distance
- Boîte à gants réfrigérée
- Ioniseur d'air intégré

En matière de sécurité, le SUV propose six airbags de série, une structure en acier haute résistance et un rétroviseur intérieur électrochromatique sans cadre pour une visibilité optimale.

Une réponse aux besoins d'un Maroc jeune et urbain

Pour Yassine Benmassi, Directeur Général de SMVN (importateur exclusif de Nissan au Maroc), ce lancement tombe à point nommé :

« Le marché marocain est dynamique, porté par une population jeune et connectée, en quête de solutions de mobilité à la fois intelligentes et abordables. »

Avec son empattement généreux, le Magnite peut accueillir confortablement jusqu'à cinq passagers. Il dispose également d'un Around View Monitor — une vue panoramique à 360°, rare dans cette gamme — qui facilite le stationnement en milieu urbain.

Une vision ambitieuse pour l'Afrique

L'arrivée du Nissan Magnite au Maroc s'inscrit dans une stratégie plus large de redéploiement de la marque sur le continent africain, avec une offre qui ne sacrifie ni la technologie, ni la sécurité, ni l'accessibilité.

En résumé, le Magnite veut incarner une mobilité nouvelle génération, adaptée aux réalités locales mais portée par l'innovation japonaise. Nissan espère ainsi conquérir une nouvelle génération d'automobilistes marocains, séduits par un véhicule compact, connecté et compétitif.



MADE IN MOROCCO

TESLA OFFICIALISE SON IMPLANTATION AU MAROC AVEC DES AMBITIONS DANS L'ÉNERGIE SOLAIRE ET LE STOCKAGE

Une annonce majeure a secoué le marché marocain de la mobilité et de l'énergie : Tesla a officiellement créé sa filiale, Tesla Morocco, marquant ainsi son entrée sur le sol marocain. Cette initiative ne se limite pas à la simple vente de voitures électriques, mais s'inscrit dans une stratégie ambitieuse qui vise à transformer le paysage énergétique du pays.

Bien plus que des voitures électriques

Cette information, confirmée par une annonce légale, met fin à plusieurs années de spéculations sur les intentions de Tesla au Maroc. Le 27 mai dernier, les entités néerlandaises du groupe, Tesla International B.V. et Tesla Motors Netherlands B.V., ont constitué une société à responsabilité limitée (SARL) dont le siège est établi à la prestigieuse Tour Crystal, au cœur

de la Marina de Casablanca. Avec un capital social de 27,5 millions de dirhams, divisé en 275 274 parts sociales, Tesla Morocco est désormais prête à opérer.

L'objet social de cette nouvelle entité se décline en trois grands axes. Tout d'abord, un écosystème automobile complet : Tesla Morocco se consacrera à l'importation, la distribution, la vente, ainsi qu'à l'entretien et la réparation de véhicules électriques. Cela inclut également des services connexes, tels que la mise à disposition de véhicules de remplacement.

Ensuite, l'entreprise aspire à devenir un acteur majeur de l'énergie. Son projet lui permet de développer, posséder et exploiter des systèmes de stockage d'énergie stationnaires et de production d'énergie, en mettant l'accent sur l'installation de panneaux solaires et d'autres technologies de

conversion solaire.

Enfin, Tesla Morocco prévoit le déploiement d'infrastructures et de services avancés. La société a l'ambition de créer un réseau de chargeurs de véhicules électriques, tout en se positionnant comme un partenaire potentiel du système électrique national, notamment par la vente de services de réseau et d'électricité.

La direction de Tesla Morocco a été confiée à un duo international, composé de l'Espagnol Rafael Arqueza Martin et de l'Américain Shahin Oliver Khorshidpanah. Avec l'enregistrement de la société au Registre de commerce de Casablanca sous le numéro 681101, toutes les étapes légales ont été franchies, ouvrant la voie à une nouvelle ère pour la mobilité électrique et l'énergie durable au Maroc.



LA CAC ANNONCE LE LANCEMENT DE LA 3^E ÉDITION DU VILLAGE AUTO

La Centrale Automobile Chérifienne a annoncé lors d'une conférence de presse qui s'est déroulée, jeudi 15 mai 2025, le lancement de la troisième édition du Village Auto, un rendez-vous désormais bien installé dans le

paysage automobile marocain.

Pendant six semaines, du 15 mai au 30 juin, les showrooms du réseau CAC à travers le pays accueilleront les visiteurs autour d'une promesse claire : une expérience client de qualité, et une immersion dans l'univers de cinq marques majeures du groupe – Audi, Volkswagen, Skoda, SEAT et CUPRA.

La CAC mise sur ses fondamentaux : qualité, fiabilité, l'innovation, standards de service, et valeur de revente. Le Village Auto s'impose comme une réponse stratégique claire à ce

défi, en mettant en avant la force collective des marques du groupe, leur complémentarité, et leur positionnement premium. Elle maintient sa croissance et conserve sa 2^e place au classement des acteurs du secteur automobile au Maroc.

Cette performance s'appuie sur le renforcement de son réseau, le lancement de nouvelles marques, une stratégie axée sur le service, l'innovation et la proximité client.

Le Village Auto c'est 6 semaines d'opérations commerciales dans tout le Royaume, 12 Villages Auto à travers le royaume : Oujda, Tétouan, Tanger, Kenitra, Rabat, Meknès, Fès, Casablanca, El Jadida, Safi, Marrakech, Agadir, une offre multi-marques cohérente et haut de gamme, des remises exclusives et une qualité de service à la hauteur des attentes les plus exigeantes

Le dispositif mis en place pour cette édition repose sur une logique simple : proposer une expérience d'achat fluide, personnalisée, et engageante.

Les visiteurs pourront bénéficier de remises limitées dans le temps, un accompagnement multi-marques, avec des conseillers experts, des solutions de financement et d'assurance intégrées, une couverture nationale, pour un suivi client optimal.



DGSN DÉVOILE SA VOITURE "AMANE" CONNECTÉE POUR UNE SÉCURITÉ DE POINTE

La Direction Générale de la Sûreté Nationale (DGSN) a dévoilé une innovation de pointe : la voiture de police «Amane», un véritable concentré de technologies de pointe pour renforcer la sécurité. Équipée de caméras haute définition à 360°, de systèmes de reconnaissance faciale et d'un drone intégré, cette voiture connectée offre une capacité de surveillance et d'intervention sans précédent.

Quand la police marocaine se met à l'heure

du numérique

«Amane» incarne la vision stratégique de la DGSN pour exploiter les technologies de pointe afin d'améliorer l'efficacité des opérations de sécurité et garantir la sécurité des citoyens. Grâce à ses fonctionnalités avancées, cette voiture patrouille permet une réactivité accrue, une meilleure identification des suspects et une surveillance aérienne discrète.

Cette innovation technologique témoigne de l'engagement du Maroc à relever les défis de la sécurité publique dans un monde en constante évolution. En alliant savoir-faire sécuritaire et expertise numérique, la DGSN se positionne comme un acteur pionnier dans la transformation digitale des forces de l'ordre.

L'introduction de technologies de pointe dans les véhicules de police n'est qu'un aspect de la révolution numérique qui s'opère dans le domaine de la sécurité au Maroc. À l'échelle des villes, les collectivités locales investissent massivement dans des solutions de vidéosurveillance intelligente, de détection d'incidents et d'analyse prédictive. Cette transition vers une sécurité urbaine connectée et proactive permet de mieux prévenir et réagir aux défis de sécurité, tout en garantissant le respect des libertés individuelles. Un enjeu essentiel pour façonner des villes marocaines plus sûres et plus résilientes.

MADE IN MOROCCO**DU 13 AU 22 JUIN 2025**
ANFA PARK CASABLANCA**AUTO**
OCCASION**VENEZ À PIED**
REPARTEZ EN VOITURE

AUTO OCCASION 2025 : QUAND LE MARCHÉ SORT ENFIN DE L'OMBRE

Du 13 au 22 juin 2025, Anfa Park à Casablanca a accueilli la 4^e édition du Salon Auto Occasion, organisé par Autonews sous l'égide du ministère de l'Industrie et du Commerce. Ce salon s'est affirmé comme un pôle essentiel pour les automobilistes et les professionnels, tant le marché de l'occasion connaît une croissance sans précédent au Maroc.

Avec les prix du neuf en hausse et l'accès au crédit de plus en plus contraint, le véhicule d'occasion est aujourd'hui perçu non plus comme une alternative par défaut, mais comme une solution intelligente, économique et responsable. En 2024, le marché marocain de l'occasion a enregistré plus de 775 121 mutations, soit une progression de 28,5 % en un an. Sur ce total, 537 299 véhicules particuliers ont changé de propriétaire, représentant une part significative de l'activité.

Sur une superficie de plus de 10 000 m², une trentaine d'exposants ont présenté une offre complète : véhicules contrôlés et garantis, solutions de financement, contrats d'assurance, conseils techniques et juridiques.

Ce cadre professionnel vise à sortir le marché de l'informel, en renforçant la traçabilité, la sécurité et la confiance des consommateurs, autant d'enjeux sensibles dans le secteur.

Le véhicule d'occasion mérite un cadre clair, sécurisé et fiable", a résumé l'un des exposants

L'objectif d'Autonews était clair : bâtir un écosystème formel et transparent, capable d'accompagner durablement l'essor du marché. Le salon a mis en avant des discussions autour

de mécanismes fiables : certifications, expertises mécaniques, garanties, et systèmes de financement sur mesure. Ces éléments constituent autant de freins à la confiance actuellement, et doivent être levés pour structurer un secteur dirigé par l'informel.

Les visiteurs y ont trouvé des offres de financement adaptées, des solutions d'assurance et des services d'assistance fiabilisés. Nombre de stands ont permis de souscrire sur place, avec une expertise assurée et une transparence jusque-là rare. Cet ensemble d'avantages joue un rôle central dans la professionnalisation naissante du marché.

Parallèlement, Avito Expo, organisée en mai, avait déjà mobilisé plus de 30 exposants sur 8 000 m², à Ain Diab, Casablanca, en rassemblant 50 000 visiteurs en dix jours. Si l'approche diffère – Avito mise sur la rapidité et la visibilité – le Salon Auto Occasion se distingue par sa dimension institutionnelle et sécuritaire, axée sur l'accompagnement global et la régulation du secteur.

Les données parlent d'elles-mêmes :

- **En 2024, le nombre de mutations de VP et VUL a battu tous les records.**
- **À l'échelle locale, des villes comme Casablanca et Rabat concentrent les principales activités, tandis que le mode de consommation privilégie l'occasion.**

Ces chiffres montrent non seulement l'ampleur de la mutation du marché, mais aussi l'importance d'initiatives structurantes comme le Salon.

Le salon a rassemblé un écosystème riche : concessionnaires certifiés, sociétés financières, assureurs, experts sécurité routière, professionnels spécialisés. Ils ont confirmé un constat commun : la professionnalisation du secteur est une urgence économique

et citoyenne.

L'initiative a dépassé le simple événement commercial pour devenir un levier de transformation sectorielle.

Au-delà de la transaction, l'événement a aussi tenu un rôle éducatif : sensibilisation aux bonnes pratiques d'achat, informations sur les mesures à prendre, droit des consommateurs, garanties techniques. Cette dimension pédagogique contribue à une réputation plus sérieuse et mature du marché de l'occasion.

À l'issue de ces dix jours, plusieurs tendances se dessinent clairement :

- **Professionnalisation croissante : certification, financement fiable, assurances adaptées.**
- **Croissance continue : un marché de l'occasion de plus en plus structuré, dépassant le neuf.**
- **Potentiel d'exportation : avec le renforcement de la traçabilité, le marché marocain intéresse aussi les partenaires étrangers.**
- **Évolution législative à prévoir : la structuration du secteur nécessitera une régulation adaptée.**

Le Salon Auto Occasion 2025 symbolise un virage symbolique pour l'automobile d'occasion au Maroc. Ce marché ne se contente plus de l'informel : il avance vers la construction d'un écosystème fiable, régulé et centré sur le consommateur. Grâce à des acteurs engagés, un public sensibilisé et un cadre institutionnel, le modèle évolue vers une professionnalisation durable.

Le Salon Auto Occasion 2025 a incarné ce tournant : l'occasion n'est plus seulement une solution économique, elle devient un choix éclairé et structuré. Un marché d'avenir, à la fois pour les automobilistes et l'industrie, qui mérite d'être soutenu, encadré et valorisé.

SUIVEZ L'ACTUALITÉ DE L'OPINION DES JEUNES

POLITIQUE, ÉCONOMIE, SANTÉ, SPORT, CULTURE, LIFESTYLE, DIGITAL, AUTO-MOTO,
ÉMISSIONS WEB TV, PODCASTS, REPORTAGES, CONFÉRENCES, CHRONIQUES VIDÉOS...



TOUTE L'INFORMATION À L'ORDRE DU JOUR ET EN CONTINU

www.lodj.ma



SCAN ME!

@lodjmaroc



MADE IN MOROCCO



LA NOUVELLE AUDI A5 FAIT SON ENTRÉE AU MAROC



Audi, le constructeur automobile allemand réputé pour son excellence technique et son design raffiné, a récemment introduit la nouvelle génération de l'A5 au Maroc, à un prix de départ de 580 000 dirhams. Ce modèle, qui mesure 4,829 mètres de long, présente une augmentation de 67 millimètres par rapport à son prédécesseur, offrant ainsi plus d'espace et de confort pour les passagers. Avec un empattement de 2 900 millimètres, l'A5 promet une conduite stable et agréable, tout en intégrant des caractéristiques modernes comme la navigation GPS, un coffre électrique, et la recharge par induction, qui sont toutes de série.

Plus longue, Plus intelligente, Plus puissante !



À l'intérieur, la nouvelle Audi A5 se distingue par sa technologie de pointe. Le tableau de bord est équipé d'un Digital Stage comprenant un Audi virtual cockpit de 11,9 pouces et un écran tactile MMI de 14,5 pouces, qui facilitent l'accès aux fonctionnalités du véhicule. En option, les conducteurs peuvent opter pour un affichage tête haute (HUD) dont l'image projetée est 85 % plus grande, améliorant ainsi la visibilité des informations essentielles. Les phares Matrix LED, avec

leurs signatures lumineuses numériques personnalisables, ajoutent une touche de modernité et de sécurité.

Sous le capot, l'A5 est propulsée par un système hybride léger MHEV+, qui utilise une technologie électrique de 48 volts. Ce système peut fournir jusqu'à 24 chevaux supplémentaires au moteur à combustion, tout en récupérant de l'énergie lors de la décélération pour recharger la batterie. Avec une motorisation 2.0 TDI de 204 chevaux et un couple de 400 Nm,

ce modèle assure une performance impressionnante tout en maintenant une consommation de carburant combinée de 4,8 à 5,4 l/100 km. Les options de suspension, y compris les suspensions sportives abaissées de 20 millimètres, offrent une expérience de conduite dynamique et personnalisée, faisant de la nouvelle Audi A5 un choix séduisant pour les amateurs de voitures haut de gamme au Maroc.

MICHELIN

PRIMACY 5



EDEN TYRES & SERVICING



MICHELIN LANCE LE PNEU PRIMACY 5 AU MAROC

Le géant français du pneumatique, Michelin, a récemment annoncé le lancement de son nouveau modèle, le MICHELIN Primacy 5, sur les marchés du Moyen-Orient et d'Afrique, incluant le Maroc. Ce pneu innovant s'adresse à tous les types de véhicules, qu'ils soient équipés de moteurs thermiques, hybrides ou électriques. Avec une longévité accrue de 18 % par rapport à son prédécesseur, le Primacy 4+, ce modèle permet aux conducteurs de parcourir environ 7 000 km supplémentaires avant de devoir le remplacer, un atout considérable pour les automobilistes soucieux de

leur budget.

Un voyage de 7 000 km de plus vers la sécurité !

Michelin lance le pneu Primacy 5 au Maroc

Le Primacy 5 se distingue par ses avancées technologiques notables. Sa conception inclut une sculpture brevetée et une profondeur de rainures augmentée de 10 %, favorisant une évacuation efficace de l'eau et garantissant une sécurité accrue de 4 % sur sol mouillé à l'état neuf. En outre, ce pneu offre une amélioration de 5 % de l'efficacité énergétique, contribuant ainsi à une conduite plus économique et respectueuse de l'environnement. Son design a également été pensé pour ré-

duire le bruit à l'intérieur de l'habitacle, offrant ainsi un confort de conduite supérieur.

Dans un contexte mondial de plus en plus préoccupé par l'impact environnemental, Michelin a intégré des innovations qui réduisent l'empreinte écologique de son produit. Grâce à sa durée de vie prolongée et à une diminution de 5 % de la résistance au roulement, le Primacy 5 affiche une réduction de 6 % de son impact environnemental. Ce pneu est conçu pour s'adapter à une large gamme de véhicules, des citadines aux SUV, et Michelin prévoit de lancer plus de 70 dimensions d'ici 2026, témoignant de son engagement à répondre aux besoins diversifiés des consommateurs.



LANCEMENT DE L'OPÉRATION « MARHABA 2025 » :

Ce mardi, le port de Tanger Med a été le théâtre du coup d'envoi de l'opération « Marhaba 2025 », une initiative destinée à accueillir les Marocains résidant à l'étranger (MRE) durant leur retour au pays. Prévue pour se dérouler jusqu'au 15 septembre, cette opération marque la 25ème édition d'un programme qui incarne la solidarité nationale et le dévouement envers la communauté maro-

caine à l'étranger. La Fondation Mohammed V pour la Solidarité, en étroite collaboration avec diverses parties prenantes, a mis en place un dispositif complet pour accompagner les MRE tout au long de leur voyage, facilitant ainsi les démarches administratives et douanières.

Un accueil chaleureux pour les Marocains du monde :

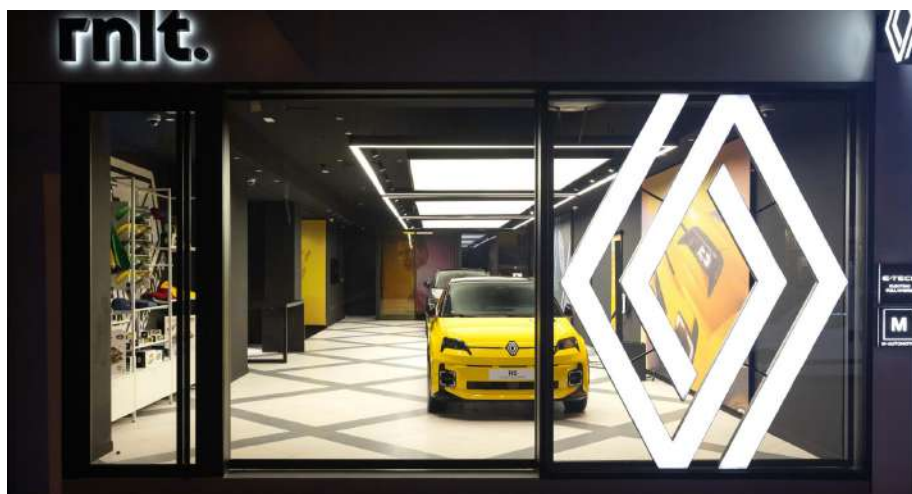
Abdellah Omar Moussa, chef de projets à la Fondation, a souligné l'importance de cette opération, qui est placée sous la Présidence effective de SM le Roi Mohammed VI. Cette année, l'initiative a été enrichie par l'ajout de

nouveaux espaces d'accueil dans les aéroports de Laâyoune et Dakhla, portant le total à 26 sites d'accueil répartis sur tout le territoire national et à l'étranger. Ce dispositif vise à offrir aux MRE un passage fluide et agréable, leur permettant de retrouver leur pays natal dans les meilleures conditions possibles.

Les équipes sur le terrain, composées de plus de 1 200 personnes, dont des assistantes sociales et du personnel médical, sont mobilisées pour garantir un accueil chaleureux. Les témoignages des Marocains de l'étranger, exprimant leur gratitude pour les services offerts, mettent en lumière l'efficacité de ce programme. En facilitant les procédures frontalières et en offrant un soutien social, l'opération « Marhaba » s'affirme comme un symbole de l'attention portée par le Royaume à sa diaspora.

Avec une mobilisation nationale sans précédent, cette édition promet d'être une réussite, renforçant les liens entre le Maroc et ses citoyens à l'étranger. Alors que les MRE s'apprêtent à passer leurs vacances d'été dans leur pays d'origine, l'opération « Marhaba 2025 » s'annonce comme un moment de retrouvailles et de célébration de l'identité marocaine.

MADE IN MOROCCO



LE PREMIER SHOWROOM IMMERSIF DE RENAULT OUVRE SES PORTES À CASABLANCA

Tu pensais que Renault c'était juste des Clio garées devant les hammams ? Détrompe-toi. La marque au losange vient d'ouvrir à Casablanca un showroom nouvelle génération baptisé « rnlit », un concept qui sent bon le futur, le full hybrid et l'expérience client sur-mesure. Bienvenue dans le garage du XXI^e siècle.

Un showroom pas comme les autres :

Situé au 25 boulevard El Massira, ce nouveau temple de la voiture fait à peine 206 m², mais t'en prends plein les yeux. Renault ne cherche plus à impressionner avec des concessions XXL perdues en périphérie. Non, ici, on vise le cœur de la ville, les jeunes urbains, les geeks de la route. L'idée ? Transformer la visite en immersion. Un peu comme si tu entrais dans un Apple Store... mais pour les caisses.

Tu y retrouves les stars de demain : la Megane E-Tech electric, l'Austral et l'Arkana en full hybrid, et en teasing, la fameuse R5 E-Tech, prévue pour septembre 2025. Un bijou qui promet de faire vibrer les amateurs de néo-rétro.

Une expérience client comme jamais

Fini le vendeur relou en costume gris. Ici, tu discutes avec des experts formés à fond sur chaque modèle, ses technos, ses personnalités. Tu veux configurer ta caisse comme une pizza 4 saisons ? C'est possible. Un showroom digital interactif te permet de tout tester : motorisation, couleur, options... Le tout dans un cadre cosy et branché, ouvert du lundi au samedi, de 10h à 19h.

Et cerise sur le capot : une boutique de produits dérivés pour repartir avec ton petit mug Renault ou ton sac stylé en cuir vegan.

Pourquoi ça change tout au Maroc Le marché marocain, Renault le connaît par cœur. Deux usines, plus de 10 000 employés, et Dacia qui cartonne en tête des ventes. Ce nouveau concept, c'est un moyen de garder le cap tout en parlant aux nouvelles générations qui veulent de l'électrique, du design, et du kiff. Et surtout, qui veulent tester avant d'acheter.

Belloni, le boss du marketing monde, l'a dit : « L'émotion compte plus que jamais ». Et à Casa, ils ont mis le paquet pour que chaque visite ressemble à un crush automobile.

À suivre ?

Renault vise 120 showrooms de ce genre dans le monde. Après Casa, pourquoi pas Rabat, Tanger, Agadir ? Avec la Coupe du Monde 2030 qui arrive, la route est toute tracée.

À retenir

Une Renault peut désormais se shopper comme une paire de sneakers. Et ça, c'est peut-être le futur de l'automobile au bled.



CARGLASS RENFORCE SA PRÉSENCE À TANGER AVEC UN NOUVEAU CENTRE

Dans un contexte de croissance dynamique, Carglass Maroc a récemment marqué une étape importante avec l'inauguration de son second centre à Tanger, un an après l'ouverture de son premier établissement à Casablanca. Cette initiative, qui s'est déroulée en présence d'Abdesslam Rhimi, Directeur général de TotalEnergies Marketing Maroc, ainsi que de Sébastien Castro, Président de RMA, et de Tawfiq Drhimeur, Administrateur-Directeur

général de RMA, témoigne de l'ambition de l'entreprise de renforcer ses services destinés aux automobilistes.

Réparation de pare-brise à la portée de tous !

Le nouveau centre, situé au sein de l'atelier RMA Services, s'inscrit dans une stratégie plus large de TotalEnergies visant à offrir des solutions innovantes et accessibles pour la réparation et le remplacement de vitrages automobiles. En intégrant des centres de Carglass dans ses stations-service, TotalEnergies facilite l'accès à ces services essentiels, tout en collaborant avec des compagnies d'assurance pour garantir

une prise en charge rapide des clients.

Ce centre à Tanger est conçu pour répondre aux attentes croissantes des automobilistes, en leur assurant des interventions rapides et efficaces. En parallèle, Carglass Maroc déploie également une unité mobile, permettant aux clients de bénéficier de services directement sur site, un concept qui renforce la proximité et la réactivité, particulièrement adaptés aux besoins de la région nord du pays. Cette approche innovante souligne l'engagement de Carglass à s'adapter aux exigences de ses clients et à améliorer continuellement son offre de services.



PEUGEOT MAROC LÈVE LE VOILE SUR LA NOUVELLE 408

PEUGEOT Maroc a récemment lancé la nouvelle 408, un modèle qui promet de séduire les amateurs de voitures grâce à son design audacieux et ses caractéristiques innovantes. Ce véhicule fast-back se positionne dans le segment C, fusionnant les attributs d'une berline élégante et d'un SUV robuste. Son esthétique pleine couleur qui arbore le nouveau blason de PEUGEOT, tandis que sa signature lumineuse en forme de croc à l'avant lui confère une personnalité unique. À l'arrière, la découpe inversée du pare-chocs ajoute une touche distinctive qui ne manquera pas d'attirer les regards.

Un voyage entre élégance et performance !

Construit sur une plateforme moderne

avec un empattement de 2,79 mètres, la nouvelle 408 offre un espace intérieur généreux, notamment pour les passagers arrière, qui bénéficient de 188 mm d'espace aux jambes. Son coffre, d'une capacité de 536 litres, peut atteindre 1 611 litres lorsque les sièges sont rabattus, ce qui en fait un choix pratique pour ceux qui recherchent à la fois style et fonctionnalité. Pour le marché marocain, la 408 est équipée d'une motorisation essence hybride légère (MHEV) de 145 chevaux, associée à une boîte de vitesse automatique à double embrayage e-DCS6, offrant ainsi une conduite fluide et réactive.

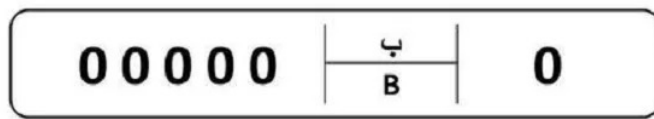
À l'intérieur, la PEUGEOT 408 ne fait pas de compromis sur la technologie. Elle est dotée du célèbre i-Cockpit, qui comprend un combiné numérique

3D haute définition de 10 pouces et un écran tactile central personnalisable de la même taille. En termes de sécurité et de confort, le véhicule est équipé de toutes les aides à la conduite essentielles, y compris un régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go, garantissant une expérience de conduite sereine et agréable.

La nouvelle PEUGEOT 408 est d'ores et déjà disponible sur le marché marocain à partir de 317 000 dirhams, un prix qui reflète son positionnement premium et ses nombreuses caractéristiques. Avec ce lancement, PEUGEOT confirme son engagement à offrir des véhicules alliant innovation, performance et confort, répondant ainsi aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante.



MADE IN MOROCCO



LA NARSA RAPPELLE LES RÈGLES POUR LES VÉHICULES MAROCAINS EN CIRCULATION À L'ÉTRANGER

Alors que les vacances d'été approchent et que de nombreux Marocains résidant à l'étranger ou circulant au-delà des frontières nationales s'apprêtent à prendre la route, l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA) a publié un communiqué important concernant le format des plaques d'immatriculation des véhicules se dirigeant vers l'étranger.

Plaques d'immatriculation à l'international :

Dans ce document officiel, NARSA souligne que l'intensification des déplacements estivaux,

aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du Royaume, exige une stricte conformité aux exigences légales, notamment celles liées à l'identification des véhicules immatriculés au Maroc mais circulant à l'international.

En application des dispositions de l'article 10 de l'arrêté du 28 février 2023, qui encadre le système d'immatriculation des véhicules à moteur et remorques, la NARSA rappelle que les véhicules marocains circulant en dehors du territoire national doivent obligatoirement afficher des plaques répondant aux normes internationales.

Un format standardisé et bilingue pour l'étranger

Selon le communiqué, les plaques doivent comporter, à l'arrière du véhicule, un modèle spécifique conçu pour la circulation internationale. Ce modèle comprend :

Le symbole «MA», qui désigne le Maroc en code international ;

Le numéro d'immatriculation en chiffres arabes (aligné horizontalement) ;

Les lettres arabes (م.أ. : م.أ.) accompagnées de leur équivalent en lettres latines (ex. : B) ;

Le tout présenté dans un format lisible, en grand format et bien contrasté.

Ce format vise à garantir une lecture facile et conforme aux exigences internationales, tout en évitant toute confusion avec les systèmes d'immatriculation des autres pays.

En conclusion, la NARSA insiste une nouvelle fois sur l'importance de se conformer aux obligations réglementaires, notamment en matière d'identification des véhicules. Il s'agit à la fois d'une question de sécurité routière, de conformité administrative et de respect des règles de circulation internationale.

Cette mesure vise également à assurer la tranquillité des voyageurs marocains à l'étranger, en leur permettant de circuler en toute liberté et dans les meilleures conditions possibles.



DONGFENG MAROC : UNE EXPANSION STRATÉGIQUE AVEC DEUX NOUVEAUX SHOWROOMS

Dongfeng Maroc poursuit son expansion ambitieuse au sein du Royaume avec l'ouverture de deux nouveaux showrooms à Marrakech et Agadir. Ces implantations stratégiques viennent renforcer la présence de la marque après l'inauguration de ses points de vente à Casablanca en 2022. Cet effort d'expansion s'inscrit dans une stratégie visant à couvrir l'ensemble du territoire marocain, avec un objectif de 29 points de vente d'ici 2026. Cette démarche permet à Dongfeng Maroc de se

rapprocher davantage de ses clients, en offrant une expérience centrée sur la réactivité et la qualité de service.

Une présence renforcée à Marrakech et Agadir :

Le Directeur général de Dongfeng Maroc, Abdelhak Khadraoui, souligne que cette expansion reflète la volonté de la marque de créer une relation de proximité avec ses clients. Marrakech et Agadir représentent des étapes clés dans cette stratégie, en proposant une offre adaptée aux besoins locaux en matière de mobilité utilitaire. Les nouveaux showrooms, situés à Sidi Ghanem à Marrakech et à Tikiouine

à Agadir, présentent une large gamme de véhicules, notamment la série Captain, les fourgons U-Van, et des véhicules de transport scolaire et personnel.

Chaque modèle se distingue par sa robustesse et sa polyvalence, répondant aux exigences locales de sécurité et de fonctionnalité. Dongfeng Maroc met également l'accent sur un service après-vente intégré, avec un accompagnement technique de proximité et des pièces de rechange d'origine, garantissant ainsi la satisfaction client. Cette expansion s'inscrit dans une feuille de route ambitieuse visant à positionner Dongfeng Maroc parmi les leaders de la mobilité utilitaire au Maroc.



DONGFENG MAROC ÉLARGIT SON HORIZON AVEC UN NOUVEAU SHOWROOM À TANGER

Le 3 juin 2025, Dongfeng Maroc a annoncé une étape significative dans son développement avec l'ouverture imminente d'un showroom à Tanger, après avoir déjà établi des points de vente à Casablanca, Marrakech et Agadir.

Cette expansion marque une avancée stratégique pour la marque chinoise, qui vise à se positionner comme un acteur incontournable dans le secteur de la mobilité utilitaire au Maroc.

Mobilité utilitaire :

L'implantation à Tanger, considérée comme la capitale économique du Nord, témoigne de l'ambition de Dongfeng Maroc de renforcer sa

présence sur l'ensemble du territoire national. Avec un objectif audacieux de 29 points de vente d'ici 2026, la marque adopte une stratégie de proximité pour mieux répondre aux attentes de sa clientèle tout en tenant compte des spécificités régionales. Ce choix stratégique vise à offrir un service plus adapté et réactif aux besoins des consommateurs locaux.

Le nouveau showroom proposera une gamme complète de véhicules, répondant à la diversité des besoins du marché marocain. Parmi les modèles disponibles, on retrouvera les Captain W, Captain 3400, Captain 3500, Captain 3500L et Captain 7500, ainsi que des fourgons U-Van, des véhicules de transport scolaire et de personnel, sans oublier une sélection d'ambulances équipées. Cette variété souligne l'engagement de Dongfeng à fournir des solutions de mobilité adaptées aux différentes exigences des utilisateurs.

Abdelhak Khadraoui, Directeur Général de Dongfeng Maroc, a affirmé que l'ouverture de ce showroom s'inscrit dans une démarche d'écoute active des clients. Il a précisé : « Nous souhaitons apporter des solutions de mobilité utilitaire qui répondent aux spécificités régionales. » En consolidant sa position sur un marché en pleine croissance, Dongfeng Maroc aspire à devenir l'un des leaders de la mobilité utilitaire au Royaume, en misant sur des véhicules performants et un service de qualité.

Cette initiative s'inscrit dans un contexte où le Maroc est de plus en plus reconnu comme un eldorado pour les constructeurs automobiles, attirant des investissements et des innovations dans le secteur. Avec cette expansion, Dongfeng Maroc se positionne pour jouer un rôle clé dans l'avenir de la mobilité au Maroc.



AIVAM A UN NOUVEAU PRÉSIDENT

L'Assemblée générale de l'Association des Importateurs de Véhicules au Maroc (AIVAM) a procédé à l'élection, à l'unanimité, de Abdelouahab Ennaciri en tant que nouveau président pour un mandat de trois ans, en succession de Adil Bennani.

L'Assemblée a par la suite élu huit administrateurs de l'Association.



YANGO ET LE TRAFFIC SCORE : LA RECETTE MAGIQUE POUR ÉVITER LES EMBOUTEILLAGES À CASABLANCA !

Casablanca se prépare à accueillir des événements d'envergure tels que l'AFCON 2025 et l'AFIS Africa, ce qui rend la gestion des déplacements en ville plus cruciale que jamais. Pour répondre à cette nécessité, Yango, la

SuperApp innovante, a lancé une nouvelle fonctionnalité appelée Traffic Score, qui permet d'évaluer le trafic en temps réel. Cet outil d'analyse est intégré à son service de navigation et vise à fluidifier les déplacements des habitants et des visiteurs.

Circulation en temps réel :

Yango Révolutionne la Circulation à Casablanca avec une Nouvelle Fonctionnalité de Suivi du Trafic

Dès à présent, les utilisateurs de Yango à Casablanca peuvent accéder à cet indice de

fluidité des routes, noté de 0 à 10, où 0 indique un trafic fluide et 10 une circulation presque bloquée. Ce système repose sur une collecte continue de données provenant de l'ensemble du réseau urbain, garantissant ainsi une évaluation précise et instantanée des conditions de circulation.

Les boulevards Yacoub El Mansour, Abdelmoumen, 2 Mars et Zerkouni, souvent congestionnés lors d'événements majeurs, font partie des zones surveillées en priorité. Grâce à cette fonctionnalité, les utilisateurs peuvent non seulement consulter le score de trafic sur l'écran d'accueil de la SuperApp, mais également ajuster leur itinéraire en fonction des conditions actuelles. Si le trafic change en cours de route, Yango propose automatiquement des alternatives plus rapides, rendant ainsi la navigation beaucoup plus efficace.

Shashi Shekhar Singh, responsable des opérations Yango Ride-hailing pour la région MENAP & Afrique, souligne l'ambition de l'entreprise : « Face à la congestion, notre objectif est d'offrir aux Casablancais des solutions concrètes pour améliorer leur quotidien. Avec Traffic Score, nous ne nous contentons pas d'informer, nous facilitons réellement les déplacements en ville. »

Pour bénéficier de cette fonctionnalité, les utilisateurs doivent simplement mettre à jour leur application, leur permettant ainsi d'accéder à un service de navigation qui ne se limite pas à un simple GPS, mais qui s'intègre parfaitement dans l'écosystème de Yango, qui propose déjà des services de VTC et de livraison.



LES VTC AU MAROC : UNE ADOPTION TIMIDE MAIS UNE PERCEPTION POSITIVE

Une enquête conjointe menée par l'Économiste et Sunergia a révélé un panorama nuancé de l'utilisation des transports au Maroc, mettant en lumière l'émergence des véhicules de transport avec chauffeur (VTC). Bien que ces services gagnent en popularité, leur adoption reste limitée, ne touchant qu'une minorité de la population. L'étude montre que 72 % des Marocains privilégient encore les transports publics, avec les petits taxis en tête, utilisés par 50 % des répondants, notamment parmi les femmes et les jeunes.

Taxis ou VTC ? Les Marocains tranchent avec des préférences inattendues

Les résultats de l'enquête montrent également que le tramway et le busway sont perçus comme offrant la meilleure qualité de service, avec des taux de satisfaction respectifs de 96 % et 91 %. En revanche, les VTC, bien que jugés de bonne qualité par 97 % de leurs utilisateurs, ne sont utilisés que par 18 % des Marocains. Ce faible taux d'adoption s'explique par plusieurs facteurs : la méconnaissance des applications, l'absence de besoin, et une couverture géographique insuffisante.

Parmi les utilisateurs de VTC, l'application In-Drive se distingue comme la plus populaire,

utilisée par 96 % d'entre eux. Malgré la réticence de la majorité, les utilisateurs expriment une forte satisfaction, avec 76 % considérant les VTC comme supérieurs aux petits taxis. Ce sentiment est particulièrement marqué chez les jeunes et les citadins.

En somme, bien que les VTC ne soient pas encore la norme au Maroc, leur perception positive et la satisfaction élevée de leurs utilisateurs pourraient indiquer une tendance à la hausse dans les années à venir. Les défis liés à leur adoption, notamment en matière de sensibilisation et de couverture, devront être surmontés pour que ces services s'imposent réellement dans le paysage du transport marocain.



ADIEU À LA ROUE DE SECOURS L'AUTOMOBILE REPENSE SON APPROCHE DE LA MOBILITÉ

Longtemps considérée comme un équipement indispensable de sécurité, la roue de secours tend à disparaître des véhicules neufs. De plus en plus de constructeurs auto-

mobiles choisissent de la remplacer par des kits anti-crevaison plus compacts et légers. Une évolution qui s'inscrit dans une logique d'optimisation technique et environnementale.

La roue de secours, bientôt un souvenir du passé ?

En cause : un double impératif de gain d'espace et d'allègement des véhicules. La roue de secours, accompagnée de son cric et de

divers outils, représente en moyenne plus de 15 kilos. Dans un contexte où chaque gramme compte pour réduire la consommation et les émissions de CO₂, les marques n'hésitent plus à s'en passer.

«Les pneumatiques modernes offrent une bien meilleure résistance aux crevaisons, grâce à des matériaux renforcés et à l'intégration de capteurs de pression», explique Sylvie Durand, experte automobile. «Les risques d'incident sur la route ont donc fortement diminué, rendant la roue de secours moins indispensable.»

Autre avantage non négligeable : le gain d'espace libéré, crucial pour les véhicules électriques qui doivent optimiser l'utilisation de chaque recoin. Cet espace peut être mis à profit pour loger des composants essentiels comme les batteries.

Les constructeurs misent désormais sur des kits de réparation compacts, plus économiques et faciles à stocker. Composés d'un aérosol colmatant et d'un petit compresseur, ils permettent de traiter temporairement les crevaisons légères.

Bien que la roue de secours tende à disparaître, elle n'a pas totalement disparu. Certains modèles, notamment les véhicules tout-terrain, en sont encore équipés. Et plusieurs marques la proposent en option pour les conducteurs attachés à cette sécurité supplémentaire.



DGSN DÉVOILE SA VOITURE "AMANE" CONNECTÉE POUR UNE SÉCURITÉ DE POINTE

L'usine Renault Group de Tanger a franchi un cap significatif en célébrant la sortie de chaîne de son 2 000^e quadricycle 100 % électrique, le Mobilize Duo. Cet événement ne se limite pas à un simple chiffre ; il symbolise une transformation profonde de l'industrie automobile marocaine, en phase avec les ambitions du pays en matière de mobilité ur-

baine durable. En produisant le Mobilize Duo, Renault démontre son engagement à accompagner la transition vers des solutions de transport plus écologiques et innovantes.

Renault et le Maroc : Une alliance électrisante pour l'avenir de l'automobile

La cérémonie d'inauguration a réuni des personnalités influentes, dont Ryad Mezzour, ministre de l'Industrie et du Commerce, et Gianluca De Ficchy, CEO de Mobilize. Ensemble, ils ont souligné l'importance de cette avancée technologique pour établir le Maroc comme un hub stratégique pour l'automobile électrique dans la région. La production du Mobilize Duo s'inscrit dans une série d'initiatives visant

à renforcer la position du Maroc sur la scène internationale, tout en contribuant à l'essor d'une économie verte.

L'usine de Tanger, qui a également été à l'origine de l'assemblage du Dacia Jogger hybride, est équipée d'une ligne de montage dédiée au Mobilize Duo, capable de produire jusqu'à 17 000 unités par an. Ce projet a nécessité une formation approfondie des équipes locales, avec plus de 8 000 heures de formation dans des domaines techniques avancés. Ryad Mezzour a mis en avant la neutralité carbone de l'usine et son rôle dans l'intégration de nouveaux fournisseurs locaux, renforçant ainsi l'écosystème industriel marocain.

Le Mobilize Duo, conçu principalement pour le marché européen, se distingue par ses caractéristiques innovantes et sa conception durable. Avec plus de 40 % de matériaux recyclés et une recyclabilité de 95 %, il incarne la stratégie d'économie circulaire de Renault. Sa fabrication à Tanger permet de réduire les émissions de CO₂ de 66 % par rapport aux véhicules électriques standards. Gianluca De Ficchy a ajouté que le Duo vise à faciliter l'adoption de la mobilité électrique en proposant des services accessibles à tous.

Ce lancement témoigne de la confiance de Renault dans les capacités de la plateforme marocaine, tout en s'inscrivant dans la dynamique du « Made in Morocco ». En consolidant sa production de véhicules électriques, le Maroc se positionne comme un carrefour industriel euro-africain, prêt à relever les défis de l'industrie automobile mondiale.



FIAT PROFESSIONAL INNOVE DANS LA MICROMOBILITÉ AVEC TRIS

Fiat Professional fait un pas audacieux dans le domaine de la micromobilité avec le lancement de son tout nouveau véhicule électrique, le TRIS. Ce modèle à trois roues, conçu

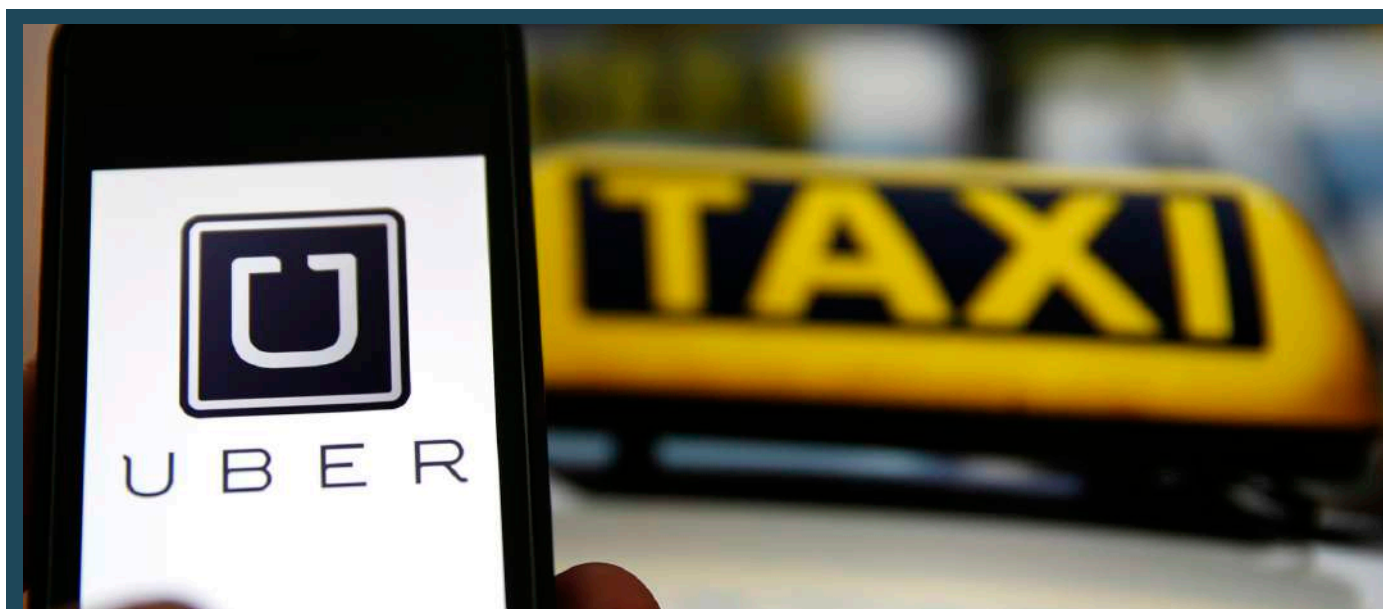
spécifiquement pour répondre aux défis de la mobilité urbaine durable, se distingue par son caractère compact et léger, tout en étant capable de parcourir jusqu'à 90 km en mode entièrement électrique. Ce véhicule, fruit du savoir-faire italien, illustre l'engagement de Fiat envers une mobilité accessible et respectueuse de l'environnement, particulièrement dans les régions d'Afrique et du Moyen-Orient (MEA).

Trois roues pour un avenir durable :

Le TRIS se positionne comme une solution innovante pour les professionnels, notamment pour la livraison du dernier kilomètre et le micro-transport en milieu urbain. En permettant aux petites entreprises et aux indépendants d'accéder à un véhicule économique et polyvalent, Fiat Professional souhaite non seulement répondre aux besoins croissants de mobilité, mais aussi favoriser l'inclusion sociale et le développement économique local.

Pratique et facile à recharger, le TRIS est équipé d'un système de recharge standard de 220V, permettant une utilisation quotidienne aisée. Ce lancement s'inscrit dans une stratégie plus large de Fiat Professional, qui propose le TRIS en trois configurations — châssis-cabine, plateau et pick-up — pour s'adapter à divers besoins professionnels. Avec un design moderne et une performance adaptée aux environnements urbains denses, le TRIS pourrait bien devenir un acteur incontournable de la micromobilité.

Olivier François, CEO de FIAT, souligne l'importance de cette innovation : «Le TRIS n'est pas simplement un véhicule, mais une révolution dans la façon dont nous concevons la mobilité urbaine.» En effet, ce modèle promet de transformer le paysage du transport en offrant une solution efficace et durable, non seulement pour le marché MEA, mais potentiellement pour l'Europe également.



UBER S'APPRÊTE À FAIRE SON COME-BACK AU MAROC

Après une absence de plusieurs années, Uber, le géant mondial des VTC (véhicules de tourisme avec chauffeur), prépare son retour sur le marché marocain. En effet, la société avait quitté le pays en 2018, mais elle n'était pas totalement absente, ayant maintenu une présence indirecte grâce à sa filiale Careem. Aujourd'hui, Uber semble prêt à reprendre les rênes, avec Marrakech comme première ville de déploiement.

Marrakech comme point de départ :

Arrivé au Maroc en 2015, Uber avait rapidement suscité un intérêt considérable grâce à son modèle innovant de mise en relation entre chauffeurs et passagers. Cependant, face à des défis réglementaires et à une concurrence locale croissante, la société avait décidé de se retirer du marché. Ce retour annoncé à Marrakech marque une nouvelle étape dans l'expansion de l'entreprise, qui semble avoir appris de ses précédentes expériences.

Marrakech, célèbre pour son patrimoine culturel et son attractivité touristique, représente un choix stratégique pour Uber. La ville attire des millions de visiteurs chaque année, ce qui pourrait offrir un marché florissant pour ses

services. En relançant ses opérations, Uber espère non seulement capter une clientèle locale, mais aussi répondre à la demande des touristes désireux de découvrir la ville ocre de manière pratique et efficace.

Ce come-back soulève également des questions sur l'évolution du secteur des VTC au Maroc. Avec l'essor de nouvelles plateformes et des réglementations en constante évolution, Uber devra naviguer habilement pour s'assurer une place sur ce marché dynamique. Les attentes des consommateurs en matière de qualité de service et de sécurité seront également des enjeux cruciaux pour sa réussite.



LA WEB TV QUI ALLIE ÉCONOMIE ET ÉCOLOGIE POUR UN AVENIR DURABLE !

+150.000 TÉLÉSPECTATEURS PAR MOIS | +20 ÉMISSIONS | +500 ÉPISODES



SCAN ME!

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX
ET RECEVEZ NOS DERNIÈRES ACTUALITÉS



TRANSPORT URBAIN



TRANSPORT URBAIN : UN PROGRAMME DE BUS QUI VA TRANSFORMER NOS VILLES !

Le ministre de l'Intérieur, Abdelouafi Laftit, a dévoilé un projet national audacieux visant à transformer le transport urbain par bus au Maroc. Ce programme, qui s'étendra de 2025 à 2029, a pour objectif de couvrir 84 villes et agglomérations, marquant ainsi une étape

significative dans la modernisation des infrastructures de transport du pays.

Bus à la rescousse :

Le projet se déploiera en trois phases distinctes. La première phase, déjà en cours, concerne 37 autorités délégataires, englobant 18 communes, 12 établissements de coopération intercommunale et 7 groupements de collectivités territoriales. Parmi les villes prio-

ritaires figurent Marrakech, Tanger, Agadir, Tétouan, Benslimane et Fès, où des appels d'offres ont été lancés pour l'acquisition de 1 317 autobus. Cette étape initiale inclura également la mise en place de systèmes de billetterie modernes, des infrastructures telles que des parkings et des arrêts, ainsi que des centres de maintenance.

Le budget alloué à ce programme s'élève à 11 milliards de dirhams (MMDH), destiné à financer l'achat de 3 746 autobus et à améliorer les équipements de gestion du transport. Ce modèle de gestion innovant repose sur trois piliers : la séparation claire entre l'investissement et l'exploitation, la prise en charge intégrale des investissements par les autorités délégataires, et l'utilisation de nouveaux outils pour le suivi et le contrôle des contrats.

Le financement de ce projet est structuré selon un modèle tripartite : un tiers des fonds proviendra des régions, tandis que les deux tiers restants seront assurés par le Fonds d'accompagnement des réformes du transport routier, dont la dotation annuelle a été augmentée de 2 à 3 MMDH grâce à une hausse des contributions des ministères de l'Intérieur et des Finances.

Les phases suivantes de ce programme, qui viseront respectivement 24 puis 37 villes supplémentaires, seront lancées progressivement, en tenant compte de l'expiration des contrats de transport urbain existants. Cette initiative ambitieuse vise à moderniser en profondeur le secteur du transport urbain au Maroc, avec un parc renouvelé et des services améliorés, garantissant ainsi une meilleure qualité de service pour les usagers dans les grandes agglomérations.

DES BUS TOURISTIQUES BIENTÔT EN CIRCULATION À RABAT

Rabat, la capitale marocaine, s'apprête à accueillir une nouvelle initiative qui promet de transformer l'expérience touristique dans la ville. Après le succès des bus touristiques à Marrakech et un projet similaire en cours à Casablanca, la société de développement local (SDL) Rabat Région Mobilité a annoncé son intention d'acquérir et de déployer des bus à impériale pour les visiteurs de la ville. Des bus à impériale arrivent !

Ces bus, emblématiques par leur double étage, ne sont pas seulement un moyen de transport, mais également une manière innovante de découvrir les richesses historiques et culturelles de Rabat. Les itinéraires des bus seront soigneusement conçus pour inclure les principaux sites touristiques, tels que la Kasbah des Oudayas, la Tour Hassan, et le Palais Royal, offrant ainsi aux passagers une vue panoramique de ces lieux emblématiques.

L'introduction de ces bus à impériale vise à encourager le tourisme dans la capitale, qui a longtemps été éclipsée par des destinations plus populaires comme Marrakech. En facilitant l'accès aux attractions touristiques, cette initiative pourrait également stimuler l'économie locale en attirant davantage de visiteurs. De plus, les bus seront équipés de commentaires audio en plusieurs langues, permettant aux touristes de mieux comprendre l'histoire et la culture de chaque site visité.

Ce projet s'inscrit dans une tendance plus large d'amélioration des infrastructures de transport au Maroc, visant à rendre les villes plus accessibles et attrayantes pour les touristes. En intégrant ces bus touristiques, Rabat espère renforcer son image de destination incontournable et offrir une expérience mémorable aux visiteurs.





FÈS EN ROUTE VERS UN NOUVEAU MODÈLE DE TRANSPORT PAR BUS

La ville de Fès s'engage dans une transformation majeure de son système de transport en commun, avec la mise en place d'un nouveau programme de développement du transport par autobus. Ce projet ambitieux vise à moderniser et à améliorer l'efficacité des services de transport communal et intercommunal, et il est désormais en bonne voie. Après avoir désigné des bureaux d'études pour accompagner la mise en œuvre de ce programme dans d'autres villes marocaines telles que Marrakech, Tanger, Agadir et Tétouan, Fès se

prépare à sélectionner un cabinet qui l'assistera dans cette initiative cruciale.

Fès à l'heure du changement :

Avec une enveloppe budgétaire prévue de près de 7 millions de dirhams (MDH), ce projet représente un investissement significatif dans l'infrastructure de transport de la ville. L'objectif principal est de répondre aux besoins croissants des usagers, tout en favorisant une mobilité durable et accessible. En effet, le développement d'un réseau de transport public efficace est essentiel pour réduire la congestion urbaine et améliorer la qualité de vie des habitants.

Cette initiative s'inscrit dans un contexte plus

large de modernisation des infrastructures au Maroc, où de nombreuses villes cherchent à moderniser leurs systèmes de transport pour mieux servir leurs populations. Le choix du cabinet d'accompagnement sera déterminant pour le succès de ce projet, car il devra non seulement concevoir des solutions adaptées aux spécificités de Fès, mais aussi garantir leur mise en œuvre efficace.

En somme, ce projet de transport par bus à Fès est une étape importante vers une ville plus connectée et plus durable. Les autorités locales espèrent que cette initiative contribuera à la création d'un environnement urbain plus dynamique, où les citoyens pourront se déplacer facilement et de manière écologique.



RABAT, SALÉ ET TÉMARA BIENTÔT CONNECTÉES PAR UN RÉSEAU DE BUS-WAY NOUVELLE GÉNÉRATION

Un souffle de modernité s'apprête à traverser l'agglomération de Rabat-Salé-Témara. Ce n'est plus une simple promesse, mais une dynamique bien engagée : le projet ambitieux de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) s'accélère, porté par la société publique Rabat Région Mobilité. Un marché d'assistance à

maîtrise d'ouvrage de cinquante-trois millions de dirhams a été lancé, confirmant l'entrée en phase opérationnelle de cette future infrastructure de près de cinquante kilomètres. Objectif ? Transformer radicalement la manière dont on se déplace au quotidien entre les trois grandes villes de la région.

Un chantier structurant pour réconcilier mobilité et urbanisme

Pensé comme un maillage cohérent, ce réseau comprendra quatre lignes principales (BHNS1 à BHNS4) qui couvriront des quartiers centraux et périphériques, en assurant une interconnexion fine avec le tramway, les universités, les hôpitaux, les pôles technologiques et les centres commerciaux. Parmi les lignes

phares, la BHNS1 reliera Témara à Madinat Al Irfane via Hay Riad et plusieurs zones hospitalières, tandis que la BHNS2 prolongera l'axe nord-sud jusqu'à Yaacoub Al Mansour, avec un tron commun facilitant les correspondances.

La BHNS3, plus sociale, reliera les quartiers populaires Youssoufia et Takkadoun à Agdal, en desservant au passage l'université Mohammed V et d'autres infrastructures culturelles. Quant à la BHNS4, elle se veut technologique et stratégique : longue de 18,5 km, elle connectera Laayayda à Technopolis, desservant au passage l'Université Internationale de Rabat (UIR) et son futur hôpital universitaire.

Le projet ne se limite pas à l'aménagement de couloirs bus. Il prévoit la construction de trémies, d'ouvrages d'art et d'infrastructures de connexion multimodales, notamment à Rabat, où un passage stratégique sera édifié pour franchir la voie ferrée au niveau de l'avenue des FAR. Ces aménagements viseront à fluidifier la circulation et à garantir des trajets rapides et réguliers aux usagers. La rapidité, la fréquence, la ponctualité et l'accessibilité sont les maîtres-mots de ce système de transport.

Avec cette initiative, le trio Rabat-Salé-Témara entend affirmer sa volonté de transition vers une mobilité durable, inclusive et intelligente, à l'heure où la congestion urbaine, la pollution et l'exclusion spatiale minent la qualité de vie. À terme, ce projet pourrait devenir un modèle à suivre pour d'autres agglomérations marocaines, soucieuses de concilier développement urbain et bien-être collectif.

TRANSPORT URBAIN



MARRAKECH S'APPRÊTE À ROULER VERS L'AVENIR AVEC DE NOUVEAUX BUS ÉCOLOS !

La ville de Marrakech, célèbre pour ses souks animés et son ambiance unique, s'apprête

à entrer dans une nouvelle ère de transport urbain. Deux entreprises, Somabus et Tractafic, filiale du groupe Al Mada, ont été sélectionnées pour fournir une flotte de nouveaux autobus destinés à moderniser le réseau de transport public. Cette initiative, orchestrée par la société de développement local Mar-

rakech Mobility, vise à améliorer la mobilité des habitants et des visiteurs tout en réduisant l'empreinte carbone de la ville.

Marrakech : le transport urbain se modernise, les embouteillages s'inclinent !

Le choix de ces fournisseurs s'inscrit dans un cadre plus large d'appels d'offres qui inclut également les villes de Tanger et du grand Tétouan. En optant pour des véhicules récents et écologiques, Marrakech espère non seulement moderniser son parc de transport, mais aussi offrir une alternative durable aux modes de transport traditionnels. Les nouveaux bus devraient être équipés de technologies modernes, favorisant ainsi une expérience de voyage plus confortable et efficace.

Cette initiative répond à un besoin pressant d'amélioration des infrastructures de transport dans une ville où la circulation peut rapidement devenir chaotique. En effet, le développement du réseau de transport public est essentiel pour désengorger les routes et faciliter les déplacements quotidiens des usagers. La mise en service de ces nouveaux autobus est attendue avec impatience, car elle pourrait transformer la manière dont les Marrakchis se déplacent au sein de leur ville.

En somme, cette réforme du transport urbain à Marrakech représente une étape significative vers une mobilité plus durable et accessible, tout en renforçant l'attractivité de la ville pour les touristes et les résidents. Les attentes sont grandes, et l'impact de cette initiative sera à suivre de près dans les mois à venir.

COURSE À LA FOURNITURE DE NOUVEAUX BUS : TANGER, TÉTOUAN ET MARRAKECH EN LICE

La ville de Marrakech, ainsi que les régions de Tanger et du Grand Tétouan, sont actuellement le théâtre d'une compétition acharnée entre plusieurs grandes entreprises pour la fourniture de nouveaux autobus. Ce projet ambitieux, soutenu par le ministère de l'Intérieur, vise à moderniser le transport public en dotant 32 villes marocaines de 3 500 bus fabriqués localement.

La ville de Marrakech, ainsi que les régions de Tanger et du Grand Tétouan, sont actuellement le théâtre d'une compétition acharnée entre plusieurs grandes entreprises pour la fourniture de nouveaux autobus. Ce projet ambitieux, soutenu par le ministère de l'Intérieur, vise à moderniser le transport public en dotant 32 villes marocaines de 3 500 bus fabriqués localement.

La bataille des géants :

Course à la fourniture de nouveaux Bus : Tanger, Tétouan et Marrakech en lice

Depuis plusieurs mois, les acteurs du secteur, qu'ils soient producteurs ou importateurs de véhicules, intensifient leurs efforts pour décrocher ces contrats lucratifs. Les enjeux sont considérables, non seulement pour les entreprises impliquées, mais aussi pour les collectivités locales qui espèrent voir leur réseau de transport amélioré. En effet, la modernisation des infrastructures de transport est cruciale pour répondre aux besoins croissants de mobilité des citoyens, surtout dans des villes en



pleine expansion comme Marrakech.

Les entreprises en lice sont diverses, allant de grands groupes nationaux à des partenaires internationaux, chacune proposant des modèles innovants et adaptés aux besoins spécifiques des usagers. Cette initiative s'inscrit dans un contexte plus large de développement durable, où l'accent est mis sur la réduction de l'empreinte carbone et l'amélioration de la qualité de vie urbaine.

En parallèle, ce projet de bus « Made in Morocco » est également un moyen de renforcer l'industrie locale et de créer des emplois, tout en favorisant l'essor d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Alors que les négociations se poursuivent, l'attention se porte désormais sur les choix qui seront faits pour répondre aux attentes des citoyens et améliorer leur quotidien.

LE KIOSQUE 2.0 DE L'ODJ MÉDIA



**PRESSPLUS EST LE KIOSQUE 100% DIGITAL & AUGMENTÉ
DE L'ODJ MÉDIA GROUPE DE PRESSE ARRISSALA SA
MAGAZINES, HEBDOMADAIRES & QUOTIDIENS..**

www.pressplus.ma



SCAN ME!

QUE VOUS UTILISIEZ VOTRE SMARTPHONE, VOTRE TABLETTE OU MÊME VOTRE PC,
PRESSPLUS VOUS APPORTE LE KIOSQUE DIRECTEMENT CHEZ VOUS

DOSSIER SPÉCIAL MATÉRIEL AGRICOLE ROULANT AU MAROC

SIAM
SALON INTERNATIONAL DE
L'AGRICULTURE AU MAROC

17^e
ÉDITION

AGRICULTURE & MONDE RURAL L'EAU AU CŒUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

SIAM 2025 & INNOVATIONS : UN BOOSTER POTENTIEL POUR LE MACHINISME AGRICOLE

Une 17^e édition sous le signe de l'urgence

Dans un contexte de crise durable du secteur agricole marocain, la 17^e édition du Salon International de l'Agriculture au Maroc (SIAM), organisée du 22 au 27 avril 2025 à Meknès, s'est tenue sous le thème révélateur : « L'eau au cœur du développement durable ». Mais derrière la thématique environnementale, c'est un autre enjeu stratégique qui s'est discrètement imposé dans les couloirs et sur les stands : celui de la relance du machinisme agricole.

Avec plus de 1 500 exposants venus de 70 pays, plus de 300 000 visiteurs professionnels, une affluence record de 1,2 million de visiteurs et un espace consacré exclusivement aux innovations agricoles, le SIAM 2025 a été bien plus qu'une vitrine. Il a été un thermomètre du malaise... et un laboratoire d'idées.

Le paradoxe : des machines en expo, un marché en panne

Alors que les ventes de tracteurs neufs plafonnent à à peine 718 unités sur toute l'année 2024, les plus grandes marques mondiales – John Deere, Massey Ferguson, Same Deutz-Fahr, Kubota, Mahindra – étaient pourtant au rendez-vous, rivalisant de design et de technologie pour séduire un public marocain de plus en plus contraint économiquement.

Les visiteurs n'étaient pas dupes. «On regarde, on s'informe, mais qui peut vraiment acheter ?», confiait un agriculteur de Settat croisé au pôle machinisme. Car l'écart entre l'innovation disponible et le pouvoir d'achat réel ne cesse de se creuser.

Pourtant, de nombreuses nouveautés étaient au rendez-vous, notamment dans le domaine des tracteurs intelligents, des semoirs de précision, des outils de pulvérisation ciblée et des solutions d'irrigation connectée. Ces innovations suscitent l'intérêt, mais peinent à se traduire en commandes fermes.

Pôle machinisme : les temps forts du SIAM 2025

Le pôle machinisme, l'un des plus visités du salon, a mis en avant plusieurs tendances fortes :

1. Le petit matériel motorisé adapté aux exploitations familiales

Avec plus de 70 % des exploitations marocaines sur des superficies inférieures à 5 hectares, l'offre de tracteurs compacts, économiques, faciles à manœuvrer a suscité l'intérêt. Des modèles entre 20 et 40 CV ciblent

spécifiquement les régions montagneuses et les petits propriétaires.

2. L'irrigation localisée intelligente

Des systèmes couplés à des capteurs sol, à la météo et à la cartographie des parcelles ont été présentés par plusieurs fournisseurs marocains et étrangers (ex : Netafim, Rain Bird). Ces dispositifs permettent d'économiser jusqu'à 40 % d'eau par rapport aux systèmes classiques.

3. Les outils de semis et de travail du sol de précision

Semoirs à dosage variable, herse rotatives intelligentes, bineuses guidées par GPS : autant d'outils pensés pour réduire la consommation de carburant, limiter l'érosion et optimiser le rendement à l'hectare.

4. L'émergence de la robotique agricole

Certains exposants ont présenté des robots désherbeurs autonomes et des drones agricoles pour l'épandage ciblé. Encore peu abordables pour la majorité des exploitants marocains, ces solutions annoncent néanmoins le virage digital du machinisme agricole, déjà amorcé ailleurs.

Un tremplin pour les partenariats

Le SIAM 2025 n'a pas été qu'un espace d'exposition. Il a aussi permis la signature de plusieurs conventions stratégiques destinées à relancer l'investissement agricole.

Exemple : partenariat Crédit Agricole du Maroc – Groupe Tourba

Ce partenariat vise à développer une offre de financement pour l'acquisition de matériel agricole moderne, avec des facilités adaptées aux petites et moyennes exploitations, et un accompagnement technique à la clé.

Coopération internationale

Le pavillon de la France, invitée d'honneur, a mis en avant des technologies agro-machinistes co-développées avec l'Afrique du Nord, tandis que la région Auvergne-Rhône-Alpes a présenté des modèles de ferme connec-

tée où la machine n'est plus un simple outil, mais un acteur du pilotage agricole.

Des start-ups marocaines en pleine éclosion

L'édition 2025 du SIAM a vu émerger une nouvelle génération d'acteurs marocains, à la croisée du machinisme, de la data agricole et de la fabrication locale :

- **AgriTrac.ma** : une plateforme de location de tracteurs avec géolocalisation et paiement à l'heure.
- **GreenEquip** : start-up de Casablanca proposant des kits solaires pour l'alimentation électrique de pompes et matériels motorisés.
- **Masinati** : projet pilote de fabrication locale de pièces détachées pour tracteurs, en lien avec l'Université Hassan II de Settat.

Ces initiatives témoignent d'une volonté de réancrer le machinisme dans le tissu économique national, en misant sur l'innovation frugale et l'économie circulaire.

Le SIAM, catalyseur ou simple vitrine ?

Les interrogations demeurent. Car malgré l'enthousiasme ambiant, les carnets de commandes restent vides pour de nombreux concessionnaires. L'effet SIAM peut-il dépasser le cadre de l'événementiel ?

Plusieurs voix appellent à ce que le SIAM devienne un outil structurant de relance du machinisme. Cela passe par :

- Une intégration des exposants dans un programme post-salon, avec financement CAM garanti.
- Un accès prioritaire aux subventions pour les modèles certifiés SIAM.
- Une numérisation des démarches de subvention directement sur le salon (guichets éphémères, prévalidation sur place).
- La création d'un label SIAM-INNOV pour les machines ayant prouvé leur efficacité sur le terrain.

Le rôle stratégique du SIAM dans la décennie verte

Le SIAM a démontré en 2025 qu'il ne se contente plus d'être un grand rendez-vous agricole. Il devient un espace de projection stratégique pour accompagner la transition agricole du Maroc :

- Transition hydrique : irrigation localisée, mécanisation sobre en eau.
- Transition technologique : capteurs, IA embarquée, robotique.
- Transition énergétique : électrification des matériels, énergie solaire, matériel hybride.
- Transition socio-économique : inclusion des jeunes agriculteurs, des femmes rurales, des coopératives via des matériels accessibles.

Si les recommandations issues du SIAM sont intégrées aux politiques publiques (Génération Green 2020-2030, Souveraineté Hydrique, Stratégie Nationale Numérique), le salon pourrait devenir un levier structurel pour la relance du machinisme agricole, bien au-delà des foires et stands.

Conclusion : du salon aux sillons

Le SIAM 2025 aura été à la fois un miroir de crise et un projecteur d'avenir. Il a mis en lumière une agriculture marocaine en mutation, à la recherche de solutions pratiques, accessibles, adaptées à son territoire. Et le machinisme, longtemps marginalisé dans les grandes orientations, revient au centre du jeu.

Mais la question demeure : les annonces faites pendant le SIAM seront-elles suivies d'effets ?

Car sans mécanisation adaptée, ni le verdissement de l'agriculture, ni sa rentabilité, ni sa résilience face au climat ne seront possibles.

La relance du machinisme ne se fera pas en une édition. Mais le SIAM 2025 a montré qu'avec de la volonté politique, de l'innovation locale et du financement intelligent, les machines peuvent redémarrer, et avec elles, toute une agriculture.

DOSSIER SPÉCIAL MATÉRIEL AGRICOLE ROULANT AU MAROC

CONTRAINTES FINANCIÈRES & FISCALES : UN DOUBLE FARDEAU POUR LES EXPLOITANTS ET IMPORTATEURS

Une pression financière croissante

Le secteur du machinisme agricole marocain est doublement frappé par une crise économique et fiscale qui menace son avenir. À une situation de difficulté d'accès au crédit s'ajoutent des obstacles administratifs et fiscaux de plus en plus complexes, engendrant des retards considérables et un manque de trésorerie qui asphyxie tout l'écosystème du machinisme.

Au cœur du débat se trouve la mise en place de la TVA sur le matériel agricole importé, couplée à des délais de remboursement de TVA qui se prolongent désormais au-delà de 16 mois, ce qui place les importateurs et distributeurs dans une situation financière des plus délicates.

Un marché en tension : hausse des coûts et déséquilibre du financement

Les professionnels du secteur dénoncent une augmentation significative des coûts. En 2024, la hausse des prix des matières premières, la flambée des coûts logistiques (notamment pour le transport maritime) et la hausse du dollar ont provoqué une augmentation de 20 à 30 % des prix des tracteurs et autres équipements agricoles. Mais cette inflation des prix n'est qu'un aspect de la crise.

D'un côté, les agriculteurs doivent supporter des prix toujours plus élevés pour se procurer des équipements, tandis que de l'autre, l'accès au financement reste particulièrement complexe. Les prêts agricoles sont souvent subordonnés à des garanties difficiles à fournir, en particulier pour les petits exploitants n'ayant pas un titre foncier clair ou un statut juridique en règle. Cette situation frappe particulièrement les petites exploitations qui n'ont pas les moyens de renouveler leur matériel.

La complexité administrative : entre subventions et obstacles bureaucratiques

L'une des causes majeures de la crise réside dans la gestion des subventions accordées aux agriculteurs pour l'achat de matériel agricole. Un dispositif censé soutenir les agriculteurs dans l'acquisition d'équipements modernes devient un labyrinthe administratif :

Conditions de financement : Les agriculteurs doivent désormais être inscrits à la CNSS et bénéficier de l'AMO pour être éligibles à l'aide. Une procédure complexe qui entraîne des délais de traitement longs et un grand nombre de dossiers bloqués.

Délai de déblocage des fonds : Alors

que la subvention est censée être versée à l'achat de l'équipement, les agriculteurs doivent d'abord avancer la totalité du prix, souvent avec des fonds empruntés. Ensuite, ils doivent attendre des mois voire des années pour être remboursés. Ce délai peut atteindre 16 mois, ce qui crée une tension de trésorerie insoutenable pour les importateurs et leurs réseaux de distribution.

Impact sur les importateurs : Ces derniers sont obligés de supporter la TVA à l'importation, sans pouvoir récupérer immédiatement ces fonds, engendrant ainsi un crédit de TVA bloqué dans leurs bilans. Ce fardeau est amplifié par la complexité des démarches administratives, à tel point que les importateurs envisagent d'arrêter la distribution de matériel si la situation persiste.

L'introduction de la TVA : un coup de massue supplémentaire

L'un des éléments qui risque de plomber définitivement le secteur est l'entrée en vigueur, depuis début 2023, du décret sur la TVA. Cette réforme, qui impose désormais aux importateurs de matériel agricole une exonération de la TVA à l'achat uniquement pour les agriculteurs – et non plus à l'importation –, a un effet désastreux sur



les flux financiers des importateurs.

Auparavant, l'exonération était directe : les importateurs étaient exonérés de la TVA à l'importation, ce qui leur permettait de revendre le matériel en exonérant également les agriculteurs de cette taxe. Désormais, la responsabilité de l'exonération pèse uniquement sur l'agriculteur au moment de l'achat, ce qui a créé un déséquilibre dans la chaîne de distribution.

L'impact sur les petites exploitations agricoles

Les petites exploitations sont les plus touchées par cette nouvelle disposition, car elles ne disposent souvent pas de l'enregistrement requis à la CNSS pour bénéficier de la subvention. En outre, la complexité administrative et les délais rendent difficile l'accès à un matériel agricole adapté à leurs besoins.

De plus, les machines les plus demandées par les petits exploitants sont de faible

puissance (moins de 80 chevaux), principalement en raison de la structure morcelée des terres agricoles marocaines. Mais l'augmentation des prix des équipements, en raison de la TVA et de la hausse du dollar, fait que les agriculteurs se tournent davantage vers le marché de l'occasion, qui, bien que moins cher, présente des inconvénients majeurs : des machines vétustes, moins performantes et plus coûteuses à entretenir.

Un secteur en crise : quelles solutions pour relancer le machinisme agricole ?

Pour sortir de cette impasse, plusieurs pistes de réflexion sont proposées par les professionnels du secteur :

- Simplification des procédures de financement et de subvention : Il est impératif d'assouplir les critères d'accès à la subvention et de raccourcir les délais de traitement pour permettre aux agriculteurs d'acquies rapidement des

équipements modernes sans se retrouver avec une trésorerie à sec.

- Introduction d'une exonération de TVA à l'importation : Cette exonération devrait être rétablie pour les importateurs de matériel agricole afin de fluidifier la chaîne d'approvisionnement et de distribution des équipements.
- Mise en place d'un financement alternatif : Le leasing agricole, notamment pour les petites exploitations, pourrait être une solution viable. Offrir des financements à faible coût pour les agriculteurs permettra de moderniser les équipements sans attendre l'épuisement des subventions.
- Soutien à l'innovation et à la durabilité : Le secteur doit également miser sur des équipements plus écologiques et durables, tout en répondant aux défis cli-

matiques. Encourager l'innovation par des subventions ciblées pour les équipements verts et la transition vers des technologies moins polluantes et plus efficaces.

Conclusion : une crise mais aussi une opportunité de transformation

Le secteur du machinisme agricole au Maroc traverse une crise sans précédent, mais cette situation peut être transformée en opportunité. En replaçant le secteur au cœur des priorités économiques nationales et en réformant profondément le modèle de financement, le Maroc peut relever les défis qui se posent à lui, garantir la souveraineté alimentaire, et moderniser son agriculture pour les décennies à venir.

Le rétablissement des conditions de financement et la réduction des délais administratifs sont des priorités essentielles pour relancer un secteur stratégique. En attendant, l'État, les institutions financières et les opérateurs privés doivent se mobiliser pour répondre aux besoins urgents des agriculteurs et soutenir ainsi la compétitivité du machinisme agricole dans un monde de plus en plus tourné vers l'innovation et la durabilité.



DOSSIER SPÉCIAL MATÉRIEL AGRICOLE ROULANT AU MAROC

PERSPECTIVES 2025-2030 : RÉSILIENCE, DURABILITÉ ET RENOUVELLEMENT DU MACHINISME AU MAROC

Alors que le Maroc entre dans la seconde moitié de sa stratégie Génération Green 2020-2030, les enjeux autour du machinisme agricole prennent une tournure stratégique. Après une décennie de contraction, marquée par un effondrement des ventes de matériel, une baisse du taux de mécanisation, et une dépendance accrue aux importations, le secteur n'a d'autre choix que de se réinventer.

Les années 2025 à 2030 seront cruciales pour reconstruire un système de machinisme résilient, accessible et durable, capable d'accompagner les transitions agricole, climatique, énergétique et numérique du pays. Mais cela suppose une vision claire, des financements adaptés, une politique industrielle volontariste, et une refonte du lien entre machine et agriculteur.

Une équation complexe : climat, productivité, rentabilité

Le machinisme agricole n'est pas un simple levier technologique. Il est au croisement de quatre tensions majeures :

L'urgence climatique : Sécheresse, salinisation des sols, hausse des températures exigent des machines plus sobres, plus intelligentes, capables d'intervenir avec précision et d'économiser les ressources (eau, carbu-

rant, intrants).

La pression sur la productivité : Le Maroc vise à sécuriser sa souveraineté alimentaire, mais 70 % des exploitations sont peu mécanisées, souvent équipées d'engins obsolètes.

La contrainte budgétaire : Le financement public du secteur agricole est limité ; les subventions stagnent, et le crédit reste difficile d'accès pour les petits exploitants.

La nécessité de transition industrielle : Aujourd'hui, le Maroc importe l'écrasante majorité de ses machines agricoles. Un virage vers l'assemblage ou la production locale devient inévitable.

Cinq axes pour une stratégie 2030 du machinisme

1. Le basculement vers la durabilité mécanique

L'enjeu est de sortir d'un modèle de consommation brute d'équipements vers une logique de durabilité et circularité. Cela implique :

Des machines plus sobres en énergie, intégrant des moteurs hybrides ou électriques.

Des pièces de rechange recyclables et réutilisables, pour limiter les déchets mécaniques.

Une généralisation de la mainte-

nance préventive connectée, réduisant les pannes et allongeant la durée de vie des engins.

Un soutien à l'éco-conception locale (kits solaires pour pompe, désherbeurs thermiques, pulvérisateurs à pression intelligente).

L'industrialisation raisonnée du machinisme

Si le Maroc veut briser sa dépendance aux importations, il doit relancer une filière de production locale, en commençant par :

- Le montage local de tracteurs compacts via des partenariats public-privé.
- La fabrication nationale de matériels d'accompagnement : herse, semoirs, remorques, bineuses.
- L'intégration de composants marocains dans les chaînes de valeur (freins, cardans, pièces en acier usiné).
- La création de zones industrielles rurales spécialisées, adossées à des instituts de formation technique.

Une telle stratégie permettrait non seulement de créer des emplois, mais aussi de réduire la facture d'importation et de renforcer l'appropriation du matériel par les agriculteurs eux-mêmes.



La digitalisation du parc agricole

Le machinisme agricole de demain ne sera pas seulement mécanique : il sera connecté. La décennie 2025-2030 verra l'essor de technologies embarquées telles que :

- La géolocalisation des engins pour une gestion optimisée du parc.
- Des capteurs mesurant l'humidité du sol, la densité de semis, les pertes à la récolte.
- L'intégration d'algorithmes prédictifs pour l'entretien, les cycles de culture, et les rotations de matériel partagé.
- L'accès à des applications mobiles de pilotage machine, déjà expérimentées dans plusieurs pays africains.

Ces innovations devront être accompagnées par un effort massif de formation, via les chambres agricoles, les coopératives et les instituts de formation professionnelle.

Une réforme de fond du financement

Aucun renouvellement massif du parc ne pourra se faire sans mécanismes de financement adaptés. Aujourd'hui, seuls les grands exploitants et entreprises agricoles ont un accès fluide au crédit.

Pour démocratiser l'accès au machinisme, il faut :

- Élargir le leasing agricole aux petites structures, avec des

mensualités progressives et garanties par le CAM.

- Introduire un fonds souverain dédié au machinisme rural, adossé au Fonds Mohammed VI pour l'Investissement.
- Mettre en place un bonus de renouvellement pour sortir du circuit les machines de plus de 30 ans.
- Encourager la location partagée entre agriculteurs via des plateformes coopératives (type Agri-Trac.ma).

Le digital permettra aussi de simplifier les démarches de subvention : un guichet unique en ligne, associé à une carte agricole numérique, pourrait fluidifier les délais et réduire la fraude.

Repenser la relation homme-machine

À l'horizon 2030, le tracteur ne sera plus perçu comme une fin en soi, mais comme un outil au service d'un projet agricole intégré. Cela suppose :

- De revaloriser la culture technique dans les campagnes : former des jeunes à la mécanique agricole, à l'électronique embarquée, à la conduite intelligente.
- De développer des ateliers mobiles de maintenance, pour désenclaver les régions isolées.
- D'accompagner la transition

sociologique : remplacer les engins familiaux vétustes par des engins partagés, gérés collectivement.

Enfin, il faudra replacer la machine dans une écologie du soin du sol : moins de labour intensif, plus de travail du sol raisonné, d'agriculture de conservation, de semis direct et d'entretien ciblé.

Le Maroc peut-il devenir une référence régionale ?

Le Royaume a une carte à jouer. Dans une Afrique en forte croissance démographique, où l'agriculture représente plus de 30 % du PIB de nombreux pays, une filière marocaine du machinisme abordable, durable et adapté peut faire école.

Le Maroc peut devenir :

- Un hub de formation pour les techniciens agricoles de toute l'Afrique de l'Ouest.
- Un exportateur de micro-machines adaptées aux petites exploitations.
- Un centre d'expérimentation de solutions IA appliquées au machinisme (IA pour l'optimisation des rotations, météo agricole, prédiction de rendement).

Mais cela suppose une stratégie offensive, intégrée, avec des alliances industrielles, universitaires et diplomatiques. Et surtout, une vision à long terme.

DOSSIER SPÉCIAL MATÉRIEL AGRICOLE ROULANT AU MAROC



Après plusieurs années de turbulences marquées par une sécheresse persistante, des tensions géopolitiques et une inflation tenace, l'économie marocaine respire enfin. Le premier trimestre 2025 marque une reprise nette, avec une croissance du PIB atteignant 4,8 %, selon les dernières données du Haut-Commissariat au Plan (HCP).

Cette embellie, portée par le retour des pluies, la reprise du secteur agricole et une hausse de la demande intérieure, offre un moment de répit à l'économie nationale — même si certains signaux incitent à la prudence.

Une reprise tirée par la terre

C'est le principal moteur de ce sursaut économique : l'agriculture redémarre.

Après une année 2024 morose où le secteur primaire affichait une baisse de 4,3 %, le T1 2025 renoue avec la croissance : +4,3 %. Ce redressement est largement dû à une hausse de 4,5 % de l'activité agricole, soutenue par une pluviométrie plus favorable et une meilleure gestion des semis.

Ce rebond, bien que fragile, est salué comme un signal de résilience. Il montre que, malgré le changement climatique et la pression hydrique, le Maroc reste capable de relancer sa production agricole quand les conditions s'y prêtent.

La pêche, en revanche, marque le pas : -0,3 % au T1 2025, contre un bond de +10,6 % un an plus tôt.

Des secteurs productifs qui reprennent de la vitesse

Au-delà de l'agriculture, le tissu économique non agricole confirme sa dynamique.

La valeur ajoutée du secteur non agricole croît de 4,6 % (contre 3,6 % au T1 2024), tirée par des performances solides dans l'industrie, la construction et les services.

Industrie et BTP :

Le secteur secondaire progresse de 4,5 %, porté par une hausse de 6,3 % dans les BTP, un signe encourageant pour le marché de l'emploi et de l'investissement.

L'électricité et l'eau suivent (+5 %), tandis que les industries de transformation avancent à un rythme modéré (+3,4 %).

À noter : le ralentissement net de l'industrie extractive, avec une progression limitée à 6,7 % contre 19,1 % l'an passé. La baisse des cours internationaux de certains minerais et les retards d'investissements y sont pour beaucoup.

Services en pleine forme :

Le secteur tertiaire connaît lui aussi un regain de vitalité (+4,7 %), grâce à :

l'hébergement et la restauration : +9,7 % (effet tourisme)

l'administration publique : +5,3 %

l'éducation, santé et action sociale : +6,2 %

le commerce et la réparation de véhicules : +4,3 %

En revanche, certains services décélèrent, notamment le transport et entreposage (+4 %, contre 6,5 % en 2024), ainsi que les secteurs de l'infor-



REBOND AGRICOLE, REPRISE CONFIRMÉE : LE MAROC RETROUVE SON SOUFFLE

lier, les infrastructures et l'énergie.

Les administrations, plus mesurées :

La consommation finale publique continue de croître (+5,2 %), mais de manière plus modérée qu'en 2024 (+5,5 %).

Échanges extérieurs : le point noir

Si l'intérieur du moteur économique tourne bien, le commerce extérieur vient noircir le tableau.

Les importations ont augmenté de +9,8 %, bien plus vite que les exportations (+2,2 %). Résultat : une contribution négative à la croissance de -3,8 points.

Cela s'explique en partie par :

La hausse des achats de biens de consommation (électronique, textile, alimentaire)

Le recul des exportations minières et agricoles

Un ralentissement des marchés européens

La balance commerciale pèse donc fortement sur la croissance, soulignant la nécessité d'un rééquilibrage plus stratégique, notamment par la montée en gamme des produits marocains exportés et le soutien à l'industrie nationale.

Épargne et investissement : un léger déséquilibre

Malgré la croissance du revenu national brut disponible (+6 %), le besoin de financement s'est aggravé.

L'épargne nationale chute à 26,8 % du PIB, tandis que l'investissement atteint 28,8 %, creusant un déficit de 2 points.

Ce différentiel montre que la croissance actuelle repose partiellement sur de la dette ou sur un financement extérieur. Il faudra veiller à contenir ce déséquilibre si la dynamique se poursuit.

Des perspectives encourageantes mais fragiles

Le rebond du TI 2025 est réel. Il démontre que le Maroc dispose encore de leviers internes puissants, capables d'absorber les chocs et de relancer la machine économique.

Mais plusieurs défis restent en suspens :

Durabilité de la reprise agricole, dans un contexte climatique incertain

Dépendance aux importations, notamment énergétiques et alimentaires

Faiblesse structurelle des exportations

Inflation toujours latente, si les cours internationaux repartent à la hausse

Les mois à venir seront décisifs. Si les investissements publics sont bien orientés, si les réformes continuent dans la formation, la justice et l'innovation, et si la productivité s'améliore, le Maroc pourrait s'installer durablement au-dessus de 4 % de croissance annuelle.

Mais pour cela, il faudra consolider les acquis, renforcer les équilibres macroéconomiques, et surtout... ne pas relâcher l'effort.

Encadré : Où va l'agriculture en 2025 ?

Le rebond agricole du premier trimestre est une bouffée d'oxygène, mais il reste fragile. Les experts du HCP rappellent que la production agricole dépend encore à 85 % des précipitations.

Les stratégies de désalinisation, d'irrigation localisée et de sélection variétale avancent, mais à un rythme lent.

Le Plan Génération Green devra doubler d'ambition pour garantir la sécurité alimentaire du pays d'ici 2030.

L'introduction de l'agriculture de précision, de l'IA dans les semis, et de modèles de coopératives intelligentes pourrait faire basculer le Maroc vers une nouvelle ère agricole.

mation, de la recherche et du développement.

La consommation repart, la demande explose

Le moteur de la croissance cette année n'est pas uniquement du côté de l'offre. La demande intérieure a aussi connu un véritable coup d'accélérateur : +8 % au TI 2025, contre +4 % l'année précédente.

Les ménages consomment à nouveau :

Les dépenses de consommation finale progressent de 4,4 %, portées par un ralentissement de l'inflation (2,1 %).

Cela a permis de redonner un peu de pouvoir d'achat aux foyers, après deux années d'érosion continue.

L'investissement bondit :

La formation brute de capital fixe (FBCF) grimpe de 17,5 %, contre 4,9 % en 2024. Ce rebond spectaculaire traduit un regain de confiance de la part des entreprises et de l'État, mais aussi une reprise dans le secteur immobi-

Plaidoyer pour une subvention des voitures électriques au Maroc



SEAL



PLAIDoyer POUR UNE SUBVENTION NATIONALE DE LA VOITURE PROPRE AU MAROC

Dans le tumulte de l'actualité marocaine, certains chiffres passent à travers les radars médiatiques. Et pourtant, les 179 unités vendues par BYD en mai 2025, contre 22 à la même période en 2024, ne devraient laisser personne indifférent. Cette croissance de +713 % incarne plus qu'un exploit commercial : c'est le signal qu'un virage structurel est en cours. Celui de la mobilité électrique au Maroc, longtemps annoncée, parfois freinée, mais désormais amorcée.

Un pari risqué pour l'économie mondiale

Et si cette révolution silencieuse, portée par une marque comme BYD, devenait le levier d'un véritable projet national ? Un projet qui allierait souveraineté énergétique, justice sociale et transition écologique, en passant par une mesure aussi simple qu'efficace : la subvention ciblée de la voiture électrique.

BYD, au-delà du logo : un phénomène révélateur

Fondée en Chine, la marque BYD (« Build Your Dreams ») n'est plus à présenter dans le monde de l'automobile.

Après avoir dépassé Tesla en ventes mondiales de véhicules électriques en 2024 (avec plus de 1,8 million d'unités), la firme s'impose désormais au Maroc comme le visage d'une nouvelle ère : celle où les consommateurs marocains ne veulent plus seulement rouler, mais rouler autrement.

Le succès des modèles BYD Tang Hybrid ou BYD Han n'est pas dû au hasard. Ces voitures hybrides rechargeables, à l'esthétique soignée et aux performances techniques de pointe, répondent à une demande marocaine longtemps sous-estimée : celle d'une mobilité propre, moderne et fiable, sans concession sur le confort ou la technologie.

Une demande croissante, une offre en embuscade

BYD n'est pas seul sur le marché marocain. Mais sa croissance supplante largement celle de ses concurrents : +251 % pour Geely, une croissance soutenue pour MG ou Great Wall... mais sans commune mesure avec le bond de BYD. Ce décollage spectaculaire, dans un marché historiquement dominé par les thermiques, montre que le consommateur marocain est prêt. Prêt à franchir

le pas, pour peu que les conditions s'y prêtent.

Et c'est là que le bât blesse : malgré l'appétence évidente du public, les obstacles financiers restent un frein majeur. Même avec des coûts d'entretien réduits et des économies de carburant, le prix d'achat initial demeure dissuasif pour une majorité de Marocains.

Pourquoi subventionner les voitures électriques au Maroc ?

Parce que le Maroc a tout à y gagner.

Souveraineté énergétique : avec une dépendance aux importations d'hydrocarbures qui pèse lourdement sur la balance commerciale, favoriser l'électrique c'est miser sur nos propres capacités en énergies renouvelables (solaire, éolien, hydraulique). Moins de pétrole, plus de soleil : l'équation est gagnante.

Objectifs climatiques : le Royaume s'est engagé à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 45 % d'ici 2030. Or, le secteur des transports représente près de 40 % des émissions nationales de CO2. La voiture électrique n'est plus une option, c'est une nécessité climatique.

ATTO 3

DOLPHIN



Industrie locale : en soutenant la demande, on crée les conditions d'un développement industriel local, qu'il s'agisse d'assemblage de véhicules, de batteries ou d'infrastructures de recharge. Le Maroc a déjà les bases (usines Renault, Peugeot, câblage automobile), il faut maintenant les déployer vers le futur.

Justice sociale : sans intervention publique, la transition vers l'électrique restera l'apanage d'une élite urbaine. Subventionner, c'est démocratiser. C'est faire en sorte que demain, un chauffeur de taxi, un fonctionnaire ou un travailleur indépendant puissent accéder à une voiture propre et moderne.

Ce que BYD nous dit sur l'état du marché

En analysant les données de mai 2025, on constate que BYD vend désormais autant que certaines marques traditionnelles implantées depuis des décennies. Et cela sans bénéficier de subventions gouvernementales directes comme c'est le cas en Europe, en Chine ou même au Maroc pour d'autres filières (panneaux solaires, agriculture, logement).

Cela signifie une chose très simple : l'offre existe, la demande aussi, et le marché est prêt. Il ne manque qu'une chose pour accélérer : la décision politique.

Quel modèle de subvention adopter ?

Inutile de copier-coller les modèles européens. Le Maroc doit inventer son propre système de subvention, en s'appuyant sur :

- Des critères sociaux (revenu, statut professionnel, lieu de résidence)
- Des critères environnementaux (remplacement d'un vieux diesel ou essence par un véhicule propre)
- Des incitations fiscales progressives (exonération de TVA, baisse des droits d'importation, crédit vert)
- Un programme de leasing social pour les professionnels de la route (taxis, VTC, transport rural)

Appel à l'action : ne pas rater le virage

BYD est une alerte positive, un signal faible qui pourrait devenir une lame de fond si le Maroc saisit l'opportunité. Car d'autres marques suivront. La voiture électrique n'est pas un caprice d'urbain branché, c'est le mode de transport des deux prochaines décennies.

Ne pas agir maintenant, c'est risquer de voir la transition échouer une fois encore pour des raisons budgétaires, logistiques ou de gouvernance.

Or, le Maroc a les ressources, les ambitions, et les talents pour réussir. Il ne

manque que le signal politique.

Ce plaidoyer s'accompagne de cinq propositions concrètes :

Création d'un Fonds Vert Mobilité, dédié à la subvention de véhicules électriques ou hybrides rechargeables pour les particuliers et les professionnels.

Lancement d'un programme «1 000 taxis propres» dans chaque grande ville marocaine d'ici fin 2026.

Exonération de TVA et réduction des droits d'importation pour les véhicules électriques en dessous de **400 000 MAD**.

Installation de **5 000** bornes de recharge publiques d'ici fin 2027, en partenariat avec les communes.

Campagne nationale de communication pour informer, rassurer et convaincre les Marocains du bien-fondé de cette transition.

BYD n'est pas seulement un phénomène commercial. C'est une boussole. Si le Maroc choisit de la suivre, il ne se contentera pas d'importer des voitures propres : il deviendra acteur d'un modèle durable, social et souverain.

LE MAROC CHAMPION DU MONDE DU COÛT DE PRODUCTION AUTOMOBILE EN 2024 ?

C'est un chiffre qui interpelle et qui en dit long sur la nouvelle carte mondiale de l'automobile. D'après une infographie signée Oliver Wyman et relayée par Le Desk, le Maroc détient en 2024 le plus faible coût de main-d'œuvre par véhicule dans l'industrie automobile : seulement 106 dollars, loin devant ses concurrents directs comme le Mexique (273 \$), la Turquie (414 \$) ou encore la Chine (597 \$).

À 106 dollars par véhicule, le Royaume devance la Chine, le Mexique... et écrase l'Europe

Une performance d'autant plus notable qu'elle s'accompagne d'une hausse spectaculaire de 29 % de la production automobile entre 2019 et 2024, quand la plupart des pays européens affichent des baisses allant jusqu'à -36 %.

Le Maroc, grâce à son positionnement géographique, ses zones franches industrielles, ses accords de libre-échange et sa stabilité politique relative, a su séduire les grands constructeurs mondiaux. Renault, Stellantis ou encore BYD y ont massivement investi ces dernières années. Mais c'est surtout le faible coût de la main-d'œuvre

qui fait du Royaume un champion de la compétitivité.

Pour chaque voiture assemblée, les coûts salariaux ne représentent que 106 dollars. À titre de comparaison, cette charge atteint 3 307 dollars en Allemagne, 2 333 au Royaume-Uni ou encore 2 067 en Italie. Même les États-Unis dépassent largement le Maroc, avec un coût de 1 341 dollars par véhicule.

L'infographie révèle une reconfiguration claire de l'industrie mondiale. Les pays où la production recule le plus sont aussi ceux où les coûts de main-d'œuvre sont les plus élevés : France (-36 %), Italie (-34 %), Royaume-Uni (-31 %), Allemagne (-13 %).

En revanche, les hausses de production sont notables là où les coûts sont faibles : Maroc (+29 %), Mexique (+11 %), Turquie (+4 %). Ce glissement confirme un effet de délocalisation structurel vers les pays à bas coût, souvent qualifiés de « plateformes d'assemblage ».

La question qui se pose désormais : le Maroc peut-il transformer cet avantage comparatif en une véritable montée en gamme ? Si les bas

salaires attirent l'industrie d'assemblage, ils ne garantissent pas à long terme la montée en compétence, ni la création de valeur locale. La dépendance aux grands donneurs d'ordre étrangers reste forte, et l'intégration technologique encore faible.

En clair, le Maroc a gagné la bataille des coûts, mais la guerre de l'innovation et de la souveraineté industrielle reste à mener.

Encadré – L'Afrique, futur eldorado automobile ?

Alors que l'Europe s'essouffle, l'Afrique du Nord s'affirme comme un hub automobile stratégique. Outre le Maroc, des pays comme l'Égypte ou l'Algérie commencent à s'activer. L'essor de la demande locale, les accords commerciaux africains (ZLECAf) et les ambitions de relocalisation post-Covid pourraient faire du continent le prochain grand terrain de jeu des constructeurs. Encore faut-il penser dès aujourd'hui à l'après-assemblage : recherche, ingénierie, formation, et surtout... chaînes de valeur intégrées.



QUAND LE DIESEL ET L'ESSENCE DANSENT AU MÊME RYTHME : DÉCRYPTAGE DES PRIX UNIFORMES

Dans le paysage pétrolier marocain, une tendance intrigante s'est installée : les prix des carburants semblent se synchroniser à chaque changement, créant une uniformité surprenante parmi les différentes enseignes. Depuis le 1er juin 2025, à Casablanca, les tarifs affichent une moyenne de 10,57 dirhams par litre pour le diesel et de 12,65 dirhams pour l'essence. Cette homogénéité soulève des questions quant à la légalité et à l'éthique de

cette pratique.

Afriquia à la tête du bal :

Chaque premier et quinzième du mois, les distributeurs ajustent leurs prix de manière quasi simultanée. Cette situation, qui pourrait être interprétée comme une forme d'entente tacite, est en réalité légale selon le Conseil de la concurrence. Les experts expliquent que ces ajustements coïncident avec le cycle d'approvisionnement des carburants. Ainsi, à chaque nouvelle cargaison, les prix sont révisés, entraînant une réaction en chaîne parmi les stations-service.

L'analogie avec le marché des légumes est pertinente : lorsque des pommes de terre arrivent à un marché, les commerçants s'alignent rapidement sur le même prix. De même, dans

le secteur des carburants, la qualité du produit est standardisée, rendant difficile toute justification de variations de prix. Les stations-service, souvent situées à proximité les unes des autres, sont forcées de s'adapter pour ne pas perdre de clients. En effet, si une station affiche des prix plus élevés, les consommateurs se tourneront rapidement vers la concurrence.

Au Maroc, Afriquia joue un rôle de leader sur ce marché, étant l'un des premiers opérateurs à ajuster ses tarifs. Les autres enseignes suivent son exemple, renforçant ainsi cette dynamique d'harmonisation des prix. Cette situation soulève des interrogations sur la concurrence réelle dans le secteur et sur l'impact de ces pratiques sur le pouvoir d'achat des consommateurs.

RYAD MEZZOUR : LE MAROC VEUT AUGMENTER SA PRODUCTION DE VOITURES ÉLECTRIQUES DE PLUS DE 50%

Le ministre de l'Industrie et du Commerce, Ryad Mezzour, a annoncé une stratégie audacieuse visant à augmenter la production de voitures électriques au Maroc de plus de 50 %. Ce projet s'inscrit dans une démarche industrielle innovante, positionnant le pays comme un acteur clé dans le secteur de la mobilité électrique à l'échelle mondiale. Actuellement, le Maroc produit environ 70.000 véhicules électriques par an, mais avec l'ambition d'atteindre une capacité annuelle de 107.000 unités d'ici la fin de l'année 2025.

Un ambitieux plan de croissance :

Cette montée en puissance s'accompagne de la création d'une filière locale de batteries, un élément essentiel pour soutenir l'industrie automobile. Le royaume aspire à se classer parmi les cinq premiers pays au monde à disposer d'une chaîne de production de batteries complète, avec un taux d'intégration locale de 70 %. Les premières cellules de batteries devraient être fabriquées dès juin 2026, après le lance-



ment de l'exportation de matières premières prévue six mois plus tôt.

Malgré la contraction temporaire des exportations automobiles, avec une baisse de 7 % pour l'ensemble du secteur et 27 % pour les véhicules, Mezzour a souligné que ce repli est principalement dû à la chute de la demande sur le marché européen, en particulier en France. En 2024, l'industrie représentait 15 % du PIB national, générant un chiffre d'affaires de 862 milliards de dirhams, dont près de la moitié provient des exportations.

Le ministre a également insisté sur le fait que

cette dynamique repose davantage sur l'utilisation de technologies avancées que sur une main-d'œuvre bon marché. Avec plus d'un million d'emplois directs dans le secteur, le Maroc se positionne pour répondre aux besoins futurs de l'industrie tout en favorisant une adéquation entre formation et exigences industrielles.

En somme, le Maroc s'engage résolument vers une transition énergétique, avec des ambitions claires pour renforcer sa position dans l'industrie automobile électrique, malgré les défis du marché mondial.



LE PARI CHINOIS SUR L'INDUSTRIE ÉGYPTIENNE 300 MILLIONS DE DOLLARS POUR CONSTRUIRE L'AVENIR

L'Égypte s'apprête à accueillir une nouvelle ère industrielle portée par des investissements massifs venus d'Asie. La société chinoise GAC Motors, l'un des géants de la construction automobile, a annoncé son intention d'injecter trois cents millions de dollars pour l'implantation d'un site de production automobile sur le sol égyptien. Cette décision n'est pas fortuite : elle reflète un engagement stratégique, motivé par un soutien affirmé des autorités égyptiennes à la localisation industrielle, notamment dans le secteur des transports.

Quand la Chine assemble son futur industriel sur les rives du Nil

Ce projet ambitieux a été révélé lors d'une rencontre entre Hossam Heiba, président de l'Autorité générale de l'investissement et des zones franches (GAFI), et Wang Weizhong, gouverneur de la province de Guangdong, accompagné d'une délégation de poids composée de représentants de grandes entreprises chinoises déjà présentes ou désireuses de s'implanter en Égypte.

Ce forum d'affaires a également mis en lumière l'intérêt de sociétés telles que ZTE et Oppo pour renforcer leur

présence sur le marché égyptien. Le PDG de ZTE a souligné la forte demande en infrastructures numériques, appelant à une coopération accrue pour localiser la technologie chinoise dans le secteur télécoms. Quant à Oppo, déjà bien implantée depuis 2014 avec deux usines couvrant vingt mille mètres carrés et générant mille emplois, l'objectif affiché est clair : faire de l'Égypte le second hub mondial du groupe, après la Chine.

À ce jour, plus de deux mille huit cents entreprises chinoises sont actives en Égypte, pour un volume d'investissement cumulé dépassant huit milliards de dollars. Derrière cette dynamique se dessine une politique claire de coopération Sud-Sud, où l'Égypte devient un carrefour industriel et logistique pour les marchés africains, arabes et méditerranéens. L'avenir dira si ce mariage entre technologie chinoise et position géostratégique égyptienne tiendra ses promesses, mais les fondations semblent solides.

Pourquoi pas le Maroc ? Une question stratégique qui mérite réflexion

Trois titres insolites proposés : Alors que l'Égypte enchaîne les annonces

d'implantations industrielles d'envergure, notamment dans les secteurs stratégiques du numérique et de l'automobile, une question s'impose côté marocain : pourquoi ces investissements ne se dirigent-ils pas aussi vers le Royaume ? Le Maroc dispose pourtant d'atouts considérables : une stabilité politique reconnue, un écosystème automobile performant — porté par Renault, Stellantis et une montée en puissance de la filière électrique —, et des accords de libre-échange avec des marchés clés comme l'Europe et les États-Unis. Mais face à un climat fiscal parfois dissuasif, une bureaucratie encore pesante et un cadre incitatif jugé parfois moins compétitif que celui de l'Égypte (notamment dans les zones franches), certains groupes internationaux peuvent être tentés d'implanter leurs bases ailleurs. Ce recentrage de l'investissement chinois sur le canal de Suez mérite donc un réexamen stratégique au Maroc pour rester attractif dans la compétition régionale, notamment dans le contexte du repositionnement de la Chine sur les chaînes de valeur africaines.



JAWAZ : UNE APPLICATION MOBILE POUR FLUIDIFIER LES TRAJETS SUR AUTOROUTE AU MAROC

La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) a dévoilé JAWAZ, une application mobile innovante qui promet de transformer l'expérience des usagers des autoroutes marocaines. Conçue pour simplifier les déplacements, cette application est désormais accessible sur les plateformes Android et iOS, offrant une multitude de fonctionnalités adaptées aux besoins des conducteurs.

Simplifiez vos trajets : l'app JAWAZ à la rescousse !

Avec JAWAZ, les utilisateurs peuvent gérer leur Pass Jawaz de manière intuitive. L'application permet non seulement de recharger le Pass en quelques clics grâce

à la fonction Recharge Express, mais elle offre également une option de Recharge Panier. Cette dernière fonctionnalité est particulièrement utile pour ceux qui gèrent plusieurs Pass, leur permettant de recharger tous leurs comptes en une seule opération. En plus de ces options pratiques, les utilisateurs peuvent consulter leur solde et accéder à l'historique de leurs passages, rendant la gestion de leurs trajets plus transparente et efficace.

L'interface conviviale de JAWAZ est conçue pour rendre l'expérience utilisateur agréable, même pour ceux qui ne sont pas férus de technologie. En intégrant des fonctionnalités telles que le téléchargement des factures de recharge, l'application vise à offrir un suivi clair et accessible des dépenses liées aux trajets. Ce lancement s'inscrit dans une volonté plus large de modernisation des infrastructures et des services au Maroc, facilitant ainsi les déplacements et améliorant la satisfaction des usagers sur les routes.



GOTION, COBCO, BTR : LES PROJETS PHARE DE L'INDUSTRIE DES BATTERIES AU MAROC

Au cœur de l'essor industriel marocain, des projets ambitieux prennent forme, propulsés par des géants chinois de la filière des batteries. À Tanger Tech, Jorf Lasfar et Kénitra, les initiatives de Gotion Power Morocco, Cobco et BTR avancent à grands pas, marquant une nouvelle ère pour le secteur des batteries électriques dans le royaume.

Autoroutes en panne :

Gotion Power Morocco se distingue comme la

première gigafactory d'Afrique, un projet qui promet d'intégrer jusqu'à 70 % de composants locaux dès son démarrage. Cette usine, filiale de Gotion High Tech, un acteur sino-européen de premier plan dans le domaine des batteries pour véhicules électriques, représente un investissement colossal. Elle est conçue pour répondre à la demande croissante de batteries durables, en phase avec la transition énergétique mondiale. En s'implantant au Maroc, Gotion ne se contente pas de produire ; elle s'engage également à former une main-d'œuvre locale qualifiée, contribuant ainsi au développement économique de la région.

Parallèlement, le projet Cobco à Jorf Lasfar et celui de BTR à Kénitra visent à renforcer l'écosystème industriel marocain en diversifiant les

sources de production et en favorisant l'innovation. Ces projets ne se limitent pas à la fabrication de batteries ; ils engendrent également des synergies avec d'autres secteurs, notamment l'automobile et les énergies renouvelables.

En somme, l'émergence de ces usines de batteries au Maroc illustre non seulement une volonté d'investir dans des technologies vertes, mais aussi une stratégie nationale visant à positionner le pays comme un acteur clé dans la chaîne de valeur mondiale des véhicules électriques. Alors que le monde se tourne vers des solutions plus durables, le Maroc semble prêt à jouer un rôle central dans cette transition.



**ET SI LES
TAXIMEN
ÉTAIENT
NOS
DERNIERS
ALLIÉS?**



TRANSPORT PUBLIC... ET SI LES “TAXIMEN” ÉTAIENT “WLAD NASS” ?

Par les temps qui courent, rares sont les professions qui échappent à la vindicte populaire. Et parmi elles, les chauffeurs de taxi – petits rouges ou grands blancs – occupent sans conteste une place de choix. Accusés pêle-mêle de malpropreté, de mauvaise conduite, d'agressivité verbale ou d'absence de professionnalisme, les taximans marocains sont souvent pointés du doigt. Mais à force de les caricaturer, ne serions-nous pas passés à côté d'une vérité plus dérangeante ? Et s'il fallait, justement, leur rendre hommage ?

Les derniers défenseurs de notre pouvoir d'achat !

Car pendant que les opérateurs de bus urbains et de tramway à Rabat et Salé s'en donnent à cœur joie pour revoir à la hausse leurs tarifs, suscitant à juste titre une vague d'indignation populaire, les taximans, eux, n'ont pas bougé leurs compteurs d'un millimètre. Alors qu'ils auraient pu profiter de cette période de turbulence pour imposer un «ajustement tarifaire» – ce doux euphémisme économique – ils ont choisi, sciemment ou non, de ne pas en rajouter. Un geste silencieux, mais qui mérite d'être salué.

Moi usager régulier du tram ou du bus expérimente chaque matin : un service parfois chaotique, souvent bondé, et désormais plus cher. Une augmentation des prix qui touche de plein fouet les étudiants, les fonctionnaires et les travailleurs précaires – soit une immense majorité de la population urbaine. Et dans le même temps, aucune amélioration notable de la qualité des trajets : retards persistants, fréquence aléatoire, absence de climatisation, ou pannes récurrentes.

Le plus déroutant, c'est l'absence de justification claire. Aucune communication sérieuse, aucun effort pédagogique de la part des autorités locales ou des opérateurs concernés. Un coup de massue tarifaire infligé à ceux qui n'ont pas d'autre choix.

Les taxis : petits véhicules, grande solidarité : Pendant que tout augmente... eux, n'augmentent rien

Et pendant ce temps, que font nos taximans ? Ils roulent. Par tous les temps. Ils encaissent les embouteillages, les contrôles, le prix du carburant, et parfois les clients désagréables. Mais ils ne gonflent pas leurs tarifs. Leur compteur,

aussi vieux soit-il, reste fidèle au prix de base fixé il y a des années, souvent en décalage complet avec l'inflation galopante qui touche tout le pays.

Ce paradoxe mérite réflexion : ceux que l'on accuse chaque jour d'incivisme sont, dans les faits, ceux qui nous permettent encore de traverser la ville sans exploser notre budget. À l'inverse, les nouveaux venus du digital, les plateformes VTC pourtant plus propres, plus modernes et parfois plus polies, affichent des prix multipliés par deux, voire trois, même pour une course de cinq kilomètres.

Un exemple concret : une course en taxi rouge du centre de Rabat à Hay Riad vous coûtera environ 18 à 20 dirhams. Le même trajet, via une application VTC, dépasse souvent 45 dirhams, sans compter les majorations aux heures de pointe. Une place dans le tramway revient désormais à 7 ou 8 dirhams, mais avec un service bien moins personnalisé, plus lent, et un inconfort certain.

Faut-il encore croire que les taxis exagèrent ? Ou faut-il plutôt se demander



comment ils survivent dans ces conditions économiques, sans subvention directe, sans soutien des pouvoirs publics, sans indexation dynamique sur le prix du carburant ?

Les taximans, souvent décrits comme désordonnés ou archaïques, résistent à leur manière à l'uberisation totale de la mobilité. Ils gardent un rapport humain, un contact direct, une flexibilité que les autres modes de transport ont sacrifiée sur l'autel de l'efficacité algorithmique. Et surtout, ils ont gardé le sens du juste prix. Celui qui permet à une mère célibataire, un retraité ou un étudiant de ne pas avoir à choisir entre rentrer chez lui

ou manger à midi.

Ce n'est pas de la philanthropie. C'est peut-être même inconscient. Mais c'est un acte de justice sociale. Bien plus que ce que peuvent prétendre les politiques de transport public tarifé «au rendement», ou les applications mobiles aux frais opaques.

Nous devons avoir le courage de changer de narratif sur les taxis. Non, ils ne sont pas parfaits. Oui, il y a des brebis galeuses. Mais qui peut prétendre à la perfection dans ce pays, surtout quand il s'agit de services publics ? Plutôt que de les marginaliser ou de les concurren-

cer violemment, ne serait-il pas temps de les intégrer dans une politique urbaine digne de ce nom ?

Le Maroc parle beaucoup de transition écologique, de smart city, de durabilité. Mais aucune de ces ambitions ne sera réalisable sans une équité dans l'accès à la mobilité. Et à ce jour, ce sont encore les taximans qui assurent la continuité territoriale et la proximité sociale, bien plus que les lignes de tram au design futuriste mais aux trajets limités.

Arrêtons l'hypocrisie

Il est temps de reconnaître, enfin, le rôle stabilisateur que jouent les taxis dans notre quotidien urbain. Un rôle qu'aucun opérateur privé ou public ne peut encore remplacer à grande échelle. Un rôle qui mérite plus de respect, plus de soutien, et surtout moins de mépris.

Alors la prochaine fois que vous monterez dans un vieux taxi à Rabat ou à Salé, au lieu de râler sur la radio trop forte ou le siège défoncé, regardez plutôt le compteur. Et souvenez-vous que, malgré tout, vous ne paierez pas plus que l'année dernière. Et ça, c'est un petit miracle que bien d'autres secteurs devraient méditer.





LES PONTS ET PASSERELLES DE L'AUTOROUTE URBAINE ILLUMINÉS POUR 20 MDH

Casablanca poursuit sa transformation en une métropole moderne et attrayante. La société Casablanca Aménagement vient de relancer un ambitieux projet d'éclairage architectural des ponts et passerelles de l'autoroute urbaine, après avoir déjà investi 119 millions de dirhams (MDH) dans la réfection de ces infrastructures.

Casablanca se pare de lumière :

Ce nouvel investissement de 20 MDH vise à mettre en valeur ces ouvrages essentiels à la mobilité des Casablancais, en les habillant d'une parure lumineuse.

L'éclairage architectural des ponts et passerelles de l'autoroute urbaine s'inscrit dans une vision globale de valorisation de l'espace public de la métropole. Après avoir modernisé les infrastructures routières, la société Casablanca Aménagement souhaite désormais sublimer ces ouvrages par une scénographie lumineuse innovante. L'objectif est de créer une expérience visuelle unique pour les usagers, tout en améliorant l'esthétique de ces éléments clés du paysage urbain.

Ce projet s'inscrit dans une dynamique plus large de transformation de Casablanca, qui vise à en faire une ville plus attractive, plus accessible et plus agréable à vivre. L'éclairage architectural des ponts et passerelles s'ajoute ainsi aux autres initiatives menées, comme la rénovation des espaces publics, la création de pistes cyclables ou encore le développement des transports en commun. Ensemble, ces actions contribuent à façonner une nouvelle image de Casablanca, plus moderne et plus rayonnante, au bénéfice de ses habitants et visiteurs.

AUTOROUTE CONTINENTALE : LES CONSTRUCTEURS MAROCAINS EN TÊTE, SOUTENUS PAR LA CHINE !

Un moment clé a marqué le développement des infrastructures au Maroc avec l'annonce de la sélection des entreprises chargées de construire la future autoroute continentale reliant Casablanca à Rabat. La Société nationale des autoroutes du Maroc (ADM) a révélé que les sociétés marocaines dominent ce projet ambitieux, tandis que des entreprises chinoises se joignent souvent à certains groupements pour apporter leur soutien.

Casablanca-Rabat : Les bâtisseurs marocains prennent le volant !

Cette nouvelle autoroute, qui représente la deuxième liaison routière majeure entre ces deux grandes villes, est bien plus qu'un simple projet d'infrastructure. Elle est conçue pour améliorer la mobilité et fluidifier le trafic entre Casablanca et Rabat, deux pôles économiques cruciaux du royaume. De plus, cette initiative s'inscrit dans une vision plus large, visant à renforcer les capacités logistiques du Maroc en vue de la co-organisation de la Coupe du Monde 2030.



Les chiffres sont révélateurs : environ 75 % du budget alloué à cette autoroute sera investi dans des entreprises marocaines récemment sélectionnées. Ce choix souligne non seulement la confiance accordée aux compétences locales, mais aussi l'importance de soutenir l'économie nationale. Les 25 % restants seront attribués à des entreprises chinoises, illustrant une collaboration internationale qui pourrait enrichir le savoir-faire local tout en apportant

des technologies avancées.

Cette dynamique de partenariat entre le Maroc et la Chine pourrait également ouvrir la voie à d'autres projets d'infrastructure dans le pays, renforçant ainsi le développement économique et l'intégration régionale. Avec cette initiative, le Maroc se positionne comme un acteur majeur sur la scène africaine et mondiale en matière d'infrastructures.



CAN 2025 : TRIPLEMENT DES VOIES D'ACCÈS DE BOUSKOURA

À l'aube de grands événements sportifs, tels que la Coupe d'Afrique des Nations (CAN) 2025 et la Coupe du Monde (Mondial) 2030, la ville de Casablanca se prépare à une transformation significative de son infrastructure routière.

Dans ce contexte, le chantier du triplement des voies d'accès à Bouskoura a été confié à SNL Travaux, une entreprise reconnue pour son expertise dans le domaine. Ce projet ambitieux vise à améliorer la fluidité du trafic tout en facilitant l'accès aux infrastructures sportives qui accueilleront des milliers de visiteurs.

Des routes pour le futur :

Les travaux routiers s'inscrivent dans une dy-

namique plus large de modernisation des axes stratégiques de la région. Des routes clés comme l'autoroute Tit Mellil-Berrechid et le nœud de Sidi Maârouf sont déjà en pleine transformation, tandis que l'autoroute continentale reliant Casablanca à Rabat est également relancée. Ces projets sont essentiels pour répondre à l'augmentation du trafic attendu lors des événements sportifs, mais ils visent aussi à soutenir le développement économique de la région sur le long terme.

Le triplement des voies d'accès à Bouskoura ne se limite pas à une simple amélioration des infrastructures. Il représente une vision d'avenir où la mobilité est optimisée, permettant ainsi de réduire les embouteillages et de favoriser un transport durable. En améliorant l'accessibilité, ce projet pourrait également stimuler le développement urbain et attirer de nouvelles entreprises dans la région, contribuant ainsi à un dynamisme économique accru.

Alors que Casablanca se prépare à accueillir le monde, ces investissements dans les infrastructures témoignent de l'engagement du Maroc à se positionner comme un acteur clé sur la scène sportive internationale. Les chantiers en cours sont un signe prometteur d'un avenir connecté et accessible.



GOTION, COBCO, BTR : LES PROJETS PHARE DE L'INDUSTRIE DES BATTERIES AU MAROC

C'est un tournant majeur pour l'industrie automobile marocaine. Ce mardi, l'équipementier allemand Benteler a donné le coup d'envoi de la construction de sa nouvelle usine à Kénitra, un projet qui s'inscrit dans une dynamique de croissance et d'innovation. Prévus pour entrer en service en 2026, cette usine représente un investissement significatif, bien que le montant exact n'ait pas été divulgué.

Selon les informations communiquées, Benteler envisage d'allouer plusieurs dizaines de millions d'euros à cette installation, qui devrait créer plus de 300 emplois directs.

Une usine pour booster l'économie locale !

Lors de la cérémonie de lancement, le ministre de l'Industrie et du Commerce, Ryad Mezzour, a souligné l'importance de ce projet pour l'écosystème automobile national. Il a affirmé que l'initiative renforce la position du Maroc comme un acteur industriel et technologique de premier plan, tout en attirant l'attention des grands groupes internationaux. Benteler, qui fabrique des composants essentiels pour

l'automobile, a choisi Kénitra pour ses atouts géographiques et son infrastructure logistique développée, permettant ainsi d'optimiser les chaînes d'approvisionnement.

L'usine de Benteler se spécialisera dans la production de divers éléments, tels que des pare-chocs, des essieux arrière et des bras de suspension, destinés à un grand constructeur automobile. Équipée de technologies de pointe, comme une presse d'estampage de 3.200 tonnes et un système de revêtement par immersion cathodique, cette usine promet de jouer un rôle clé dans le renforcement de la compétitivité du secteur automobile marocain.



MAROC : LES RADARS BIDIRECTIONNELS OPÉRATIONNELS DÈS LE 16 JUIN !

À partir du 16 juin, le Maroc fera un pas significatif vers une meilleure sécurité routière avec l'introduction de radars bidirectionnels. Annoncé par l'Agence nationale de la sécurité routière (NARSA), ce système innovant permettra de détecter les excès de vitesse dans les deux sens de circulation, marquant ainsi une avancée majeure dans la lutte contre les infractions routières.

La fin des excès de vitesse au Maroc ?

Cette nouvelle mesure s'inscrit dans un effort plus large de la NARSA pour renforcer la sécurité sur les routes du royaume. Avec des statistiques alarmantes sur les accidents de la route, l'agence a compris l'importance d'une surveillance efficace. Les radars bidirectionnels offrent une solution équitable, car ils permettent de contrôler les excès de vitesse des véhicules qui s'approchent comme de ceux

qui s'éloignent. Cela signifie qu'aucun conducteur ne pourra échapper à la vigilance des autorités, peu importe le sens de sa circulation.

En garantissant un contrôle rigoureux et impartial, la NARSA vise à instaurer un climat de responsabilité parmi les usagers de la route. Cette initiative rappelle à tous les conducteurs l'importance de respecter les limites de vitesse et les règles de circulation. En effet, la sécurité routière est une responsabilité collective, et chaque conducteur doit jouer son rôle pour éviter les tragédies sur les routes marocaines.

Avec l'implémentation de ces radars, le Maroc espère non seulement réduire le nombre d'accidents, mais aussi sensibiliser les conducteurs aux dangers de la vitesse. La technologie, désormais allée à la sécurité, pourrait transformer les comportements sur la route, rendant les trajets plus sûrs pour tous. Les citoyens sont donc invités à adopter une conduite responsable, car la sécurité de chacun dépend de l'engagement de tous.



PERMIS DE CONDUIRE : LA NARSA SONNE L'ALERTE CONTRE LES AUTO-ÉCOLES INDÉLICATES !

L'agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA) a tiré la sonnette d'alarme face aux dérives observées dans le secteur des auto-écoles au Maroc. À travers un communiqué officiel, l'agence a exprimé sa préoccupation concernant le non-respect des barèmes de tarification pour la formation à la conduite. Cette initiative vise à protéger les droits des candidats et à garantir la qualité des enseignements dispensés.

Conduite à risque : la NARSA met au jour les pratiques douteuses des auto-écoles

La NARSA Met en Garde les Auto-Écoles : Vers un Respect Strict des Tarifs Réglementaires

Dans un contexte où les irrégularités se multiplient, la NARSA rappelle l'importance d'un encadrement rigoureux des auto-écoles. Certaines d'entre elles, en effet, ont été épinglées pour avoir contourné les règles en vigueur, en proposant des offres alléchantes via des annonces trompeuses sur les réseaux sociaux. Ces pratiques déloyales non seulement nuisent à la réputation des établissements respectueux des normes, mais elles compromettent également la sécurité des futurs conducteurs en offrant des formations de qualité inférieure.

La NARSA insiste sur le fait que les tarifs ré-

glementaires sont établis pour assurer une formation adéquate et sécurisée. En rappelant ces barèmes, l'agence souhaite encourager les candidats à se tourner vers des auto-écoles conformes aux normes, afin d'éviter les désagréments liés à des pratiques commerciales douteuses. Cette démarche s'inscrit dans une volonté plus large de promouvoir une meilleure sécurité routière et de garantir que chaque conducteur formé soit bien préparé à prendre le volant.

En conclusion, la NARSA appelle à une vigilance accrue de la part des candidats au permis de conduire et des auto-écoles, afin de garantir une formation de qualité et de préserver la sécurité de tous sur les routes marocaines.



UNE PRÉSENCE FORTE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



167,2K
FOLLOWERS



412K
FOLLOWERS



1,2M
FOLLOWERS



138K
FOLLOWERS

QUI DIT MIEUX ?

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX
ET RECEVEZ NOS DERNIÈRES ACTUALITÉS





LE NEW YORK TIMES: : LE MAROC, CARREFOUR INDUSTRIEL AU CŒUR DES RIVALITÉS ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LA CHINE

Dans un contexte mondial marqué par des

tensions économiques croissantes, le Maroc émerge comme un carrefour stratégique, attirant l'attention des grandes puissances, notamment les États-Unis et la Chine. Dans un article publié par le New York Times, cette dynamique est mise en lumière, soulignant comment le royaume chérifien navigue habilement entre ses relations avec ces deux géants économiques. Alors que l'administration Trump intensifie son bras de fer écono-

mique avec la Chine, augmentant les droits de douane jusqu'à 145 %, le Maroc doit jongler avec ses intérêts commerciaux pour maintenir des liens solides avec Pékin, Bruxelles et Washington.

Le Maroc, nouvel eldorado industriel :

Le rapport met en exergue la récente visite de Xi Jinping à Casablanca, symbole des relations économiques en plein essor entre la Chine et le Maroc. Cette rencontre souligne l'importance croissante du Maroc en tant que centre de production automobile en Afrique, capable d'attirer des investissements chinois significatifs, notamment dans les secteurs des véhicules électriques et des batteries. Avec près de 10 milliards de dollars investis dans ces industries, le Maroc se positionne comme un acteur clé dans le paysage industriel mondial.

Cependant, cette position privilégiée n'est pas sans défis. Le Maroc doit naviguer dans un environnement commercial complexe, où les tensions entre les États-Unis et la Chine peuvent avoir des répercussions sur ses relations commerciales. Alors que le royaume bénéficie d'un accord de libre-échange avec l'Union européenne, il doit également prendre en compte les implications de la guerre commerciale qui oppose ces deux puissances. En effet, le Maroc se retrouve à un carrefour, devant équilibrer ses partenariats tout en évitant de s'aliéner l'un ou l'autre camp.



GARDIENS DE VOITURES : CE QUE LA COMMUNE DE CASABLANCA VEUT RÉELLEMENT FAIRE

La question du stationnement à Casablanca devient un sujet de débat intense, alors que la municipalité tente de clarifier ses intentions concernant les gardiens de voitures. Actuellement, aucune autorisation n'a été délivrée ou renouvelée pour ces derniers, une situation qui soulève des interrogations parmi les citoyens. La présidente du Conseil de la ville,

Nabila Rmili, a récemment affirmé qu'il n'était pas question de diviser les 3.000 km de voirie entre des gardiens, comme certains l'ont suggéré sur les réseaux sociaux.

Le mystère des gardiens de voitures enfin levé ?

Rmili a insisté sur le fait que le cahier des charges relatif aux gardiens de voitures est en cours d'élaboration et qu'il ne pourra être mis en œuvre qu'après l'adoption d'un schéma directeur de stationnement. Ce dernier, en phase de finalisation, devrait introduire des zones de stationnement gratuites, des espaces avec horodateurs, et des zones réservées aux gar-

diens, le tout accompagné d'une signalétique claire pour guider les usagers.

L'absence de renouvellement des autorisations soulève des préoccupations, notamment le fait que certains citoyens continuent à payer pour se garer dans des zones qui devraient être gratuites. Rmili a reconnu cette situation et a promis de prendre le temps nécessaire pour examiner les avis des différentes parties prenantes avant de prendre des décisions définitives. Elle a souligné l'importance d'une réflexion approfondie, affirmant que la municipalité souhaitait agir en concertation avec la communauté.

LANCEUR D'ALERTE :



INDRIVE, L'APPLICATION QUI TRANSFORME LES CHAUFFEURS EN ENTREPRENEURS DANS UN NO MAN'S LAND JURIDIQUE

Dans les méandres de la mécanique d'InDrive, l'application de VTC qui s'impose comme la référence au Maroc, se cache une réalité complexe et souvent méconnue. Chaque jour, des milliers de courses sont effectuées par des chauffeurs à travers Casablanca, mais derrière ce succès apparent se dessine une stratégie ingénieuse pour naviguer dans un cadre juridique flou. À 18

heures, sur le boulevard Abdelmoumen, une piétonne se retrouve dans une situation délicate, cherchant désespérément un taxi. Les taxis traditionnels, bien que nombreux, sont souvent réticents à accepter des trajets vers des destinations moins lucratives, laissant les usagers frustrés.

InDrive navigue dans les eaux troubles de la légalité.

Face à cette impasse, la solution moderne se présente sous la forme d'InDrive, une application qui, malgré son positionnement dans une zone grise légale, a su s'imposer dans le quotidien des Casablancais. Lancée en 2013 en Russie et établie au Maroc en 2022, InDrive a rapidement gagné en popularité, devenant

la première application de VTC dans le pays, surpassant des concurrents comme Careem et Yango. Selon Data.ai, elle est désormais la 16e application la plus téléchargée au Maroc.

La clé de ce succès réside dans un processus d'affiliation simplifié et entièrement numérique. Devenir un « InDriver » ne nécessite que quelques scans de documents, permettant aux nouveaux chauffeurs de commencer à travailler dans les 24 à 48 heures. Cependant, cette rapidité a un prix : chaque chauffeur doit alimenter un solde sur l'application, représentant un paiement anticipé des commissions à InDrive. Ce système, bien que pratique, soulève des questions sur la régulation et la fiscalité, mettant en lumière les défis auxquels fait face le secteur du VTC au Maroc.



LE CONSEIL DE LA CONCURRENCE MET GLOVO DANS LE VISEUR POUR DES PRATIQUES DÉLOYALES

Le Conseil de la concurrence marocain vient d'adresser officiellement des notifications de

griefs à la plateforme de livraison de repas Glovo, dans le cadre d'une enquête portant sur des pratiques anticoncurrentielles présumées.

Glovo dans la tourmente :

Selon le communiqué du Conseil, les actes d'instruction et d'enquête ont permis de révéler l'existence de plusieurs pratiques illégales mises en œuvre par Glovo sur le marché des plateformes numériques de commande et de

livraison de repas, tant au niveau national que local.

Il est notamment question d'abus de position dominante et d'exploitation abusive de la dépendance économique dans laquelle se trouvent les partenaires commerciaux de Glovo, comme les restaurateurs et les livreurs indépendants. Des pratiques de prix abusivement bas auraient également été identifiées.

«La notification des griefs adressés par les services d'instruction n'est que le début de la procédure contradictoire», précise le Conseil de la concurrence. «Seul le collège du Conseil pourra statuer sur le bien-fondé de ces accusations, après avoir entendu la défense de Glovo.»

De son côté, la plateforme de livraison a réagi dans un communiqué, affirmant s'inscrire «pleinement dans le respect de la procédure en cours». Glovo réaffirme son engagement envers le Maroc et ses partenaires, tout en assurant coopérer avec les autorités.

Cette enquête s'inscrit dans les missions du Conseil de la concurrence visant à réguler la concurrence sur les marchés et à protéger les intérêts des consommateurs. Elle illustre les défis posés par l'émergence des plateformes numériques, qui bousculent les équilibres économiques traditionnels.



VOITURE ÉLECTRIQUE

LE REVERS DE L'ÉLECTRIQUE : QUAND L'INNOVATION CONDUIT DROIT DANS LE MUR !

L'industrie automobile électrique, qui attire depuis une décennie des entreprises de divers horizons, est actuellement à un tournant critique. Les constructeurs «pure players», qui se consacrent entièrement à l'électrification, oscillent entre succès retentissants et échecs cuisants. Leurs parcours illustrent les défis colossaux de ce secteur en pleine mutation, où l'innovation technologique ne garantit pas nécessairement la viabilité commerciale.

Tesla demeure le leader incontesté avec 1,77 million de véhicules produits en 2024 et un chiffre d'affaires frôlant les 97 milliards d'euros. La marque d'Elon Musk tire sa force de modèles phares tels que le Model 3 et le Model Y, qui constituent la majeure partie de ses ventes. Son réseau de Superchargeurs et ses mises à jour logicielles à distance lui confèrent un avantage distinctif sur les concurrents traditionnels. Cependant, Tesla fait face à une période délicate, avec des ventes stagnantes, notamment en Europe, où la nouvelle version de la Model Y peine à relancer l'enthousiasme. La pression concurrentielle augmente, surtout de la part des fabricants chinois, qui offrent des alternatives techniquement avancées à des prix plus compétitifs.

Lucid Motors est un exemple frappant des difficultés rencontrées par les constructeurs de niche. Malgré la reconnaissance technique de sa berline

Air, qui affiche une autonomie record, la marque n'a vendu que 9 000 véhicules en 2024. Son chiffre d'affaires de 803 millions de dollars reste modeste par rapport aux investissements engagés. Bien que soutenue financièrement par l'Arabie saoudite, Lucid doit faire face à un manque de visibilité internationale. Le lancement imminent de son SUV Gravity représente un enjeu crucial pour diversifier son offre, mais la marque doit prouver sa capacité à augmenter sa production tout en maintenant son positionnement premium.

Le cas de Faraday Future illustre les échecs retentissants de certaines startups. Après des années de promesses, le constructeur a livré seulement 16 véhicules depuis le lancement de son FF91. Avec des pertes abyssales et une dépendance aux financements d'urgence, l'avenir de l'entreprise est gravement compromis. De même, les faillites récentes de Sono Motors, Fisker et Lightyear rappellent la dure réalité du secteur. Sono Motors a abandonné son projet de voiture solaire Sion, tandis que Fisker a fait faillite après avoir enregistré des pertes de 940 millions de dollars pour seulement 4 700 livraisons de son SUV Ocean.

Face à ces défis, la domination chinoise s'intensifie. Xpeng a livré plus de 190 000 véhicules en 2024, affichant une croissance de 34 % par rapport à l'année précédente. Nio, avec 220 000 véhicules livrés, se distingue par sa technologie de change-

ment de batterie, permettant un remplacement complet en moins de cinq minutes. Xiaomi, quant à elle, a écoulé 130 000 exemplaires de sa berline SU7 en neuf mois, démontrant que le marché chinois est désormais un terrain de jeu redoutable pour les acteurs internationaux.

VinFast, constructeur vietnamien, illustre les obstacles rencontrés par les nouveaux entrants sur les marchés occidentaux. En 2024, la société a enregistré des pertes de 3,2 milliards de dollars, avec seulement 6 véhicules immatriculés en France. La fermeture de ses showrooms en Europe et le licenciement de 90 % de son personnel témoignent de la gravité de la situation. Cette restructuration souligne que même un soutien financier considérable ne garantit pas le succès sur des marchés matures. L'expérience de VinFast met en lumière l'importance d'une stratégie commerciale adaptée aux spécificités locales et de produits réellement compétitifs.

Le panorama des constructeurs «pure players» révèle un secteur en pleine consolidation. Seules les entreprises disposant d'une solidité financière, d'une offre différenciante et d'une stratégie commerciale cohérente parviennent à tirer leur épingle du jeu. L'innovation technologique, bien que nécessaire, ne constitue plus un avantage suffisant dans un marché de plus en plus mature et concurrentiel.



UNE CROISSANCE EXPLOSIVE : BYD PROPULSE LE MAROC VERS L'AVENIR ÉLECTRIQUE



Le marché automobile marocain a été le théâtre d'une transformation spectaculaire, marquée par l'essor fulgurant de la marque BYD. En mai 2025, cette entreprise a enregistré une croissance incroyable de 713 % de ses ventes de véhicules particuliers, passant de 22 unités écoulées en mai 2024 à 179 unités ce mois-ci. Ce bond impressionnant fait de BYD l'une des marques les plus dynamiques du secteur, alors que les consommateurs marocains se tournent de plus en plus vers des options hybrides et électriques de haute qualité.

BYD
le nouveau roi
de l'électromobilité
au Maroc !

Cette réussite locale s'inscrit dans un contexte mondial où BYD s'affirme comme un leader de la mobilité électrique. En 2024, la marque a surpassé Tesla en termes de ventes globales, écoulant plus de 1,8 million de vé-

hicules électriques et hybrides rechargeables à l'échelle mondiale. Sa forte présence sur des marchés clés, notamment en Chine et en Europe, se renforce désormais au Maroc, où son image d'innovateur fiable séduit un public de plus en plus soucieux de l'environnement.

Au Maroc, les modèles hybrides haut de gamme de BYD, tels que la BYD Tang Hybrid et la berline BYD Han, rencontrent un succès particulier. Ces véhicules allient performances, confort et technologies avancées, offrant une autonomie électrique significative et une motorisation hybride efficace. Ils répondent ainsi aux attentes d'une clientèle marocaine de plus en plus exigeante en matière de durabilité et d'innovation.

Comparativement à d'autres acteurs du marché, BYD surpasse largement ses concurrents dans le segment des véhicules hybrides et électriques. Par exemple, Geely, bien que connaissant une croissance de 251 %, ne rivalise pas avec l'essor rapide de BYD. Ce phénomène illustre un changement profond des comportements d'achat,

avec un intérêt croissant pour des solutions écologiques face aux véhicules à moteur thermique traditionnels.

Le développement de BYD au Maroc est également soutenu par des politiques publiques favorisant la transition énergétique. Le pays s'engage à électrifier son parc automobile pour diminuer sa dépendance aux énergies fossiles et réduire son empreinte carbone. Avec son offre de véhicules hybrides et électriques, BYD se positionne idéalement pour répondre à cette demande croissante.

En conclusion, la croissance exponentielle de BYD au Maroc n'est pas un simple phénomène passager. Elle reflète une tendance mondiale en faveur de l'électromobilité, avec BYD en tête d'un peloton toujours plus dense de constructeurs proposant des solutions durables. Le succès de la marque au Maroc, miroir de sa réussite internationale, annonce une nouvelle ère pour la démocratisation de la voiture électrique en Afrique.

VOITURE ÉLECTRIQUE



LA POLESTAR 5 GT : UNE BERLINE SPORTIVE AUX PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES

L'achat d'une voiture électrique en 2025 nécessite une approche différente de celle d'un véhicule thermique. Avec l'évolution rapide de la technologie, il est crucial de se poser les bonnes questions avant de faire un choix. Voici les sept critères essentiels à considérer pour ne pas se tromper.

Ce que vous devez savoir :

1. Autonomie et Cycle WLTP

La première étape consiste à vérifier l'autonomie indiquée sur la fiche technique, mesurée selon le cycle WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures). Ce cycle simule des conditions de conduite réalistes, mais il est important de comprendre ses limites. Par exemple, une voiture affichant une autonomie de 500 km en conditions idéales pourrait ne réaliser que 350 km sur autoroute en raison de divers facteurs comme la résistance à l'air et les températures extrêmes. Il est donc crucial de confronter cette donnée à vos habitudes de conduite.

2. Vitesse de recharge

La rapidité de recharge est un autre critère déterminant. Bien qu'une puis-

sance de charge élevée soit souhaitable, il est tout aussi important d'examiner la courbe de recharge, qui indique la constance de la puissance délivrée. Une recharge rapide qui fluctue peut être moins efficace qu'une recharge stable à une puissance modérée.

3. Pompe à chaleur

La présence d'une pompe à chaleur peut améliorer l'efficacité énergétique en hiver, réduisant ainsi la consommation d'énergie pour le chauffage de l'habitacle. Pour ceux qui vivent dans des régions froides, cet équipement peut être un atout précieux.

4. Préconditionnement de la batterie

Cette fonctionnalité permet de préparer la batterie à la température optimale avant une session de recharge, améliorant ainsi la vitesse de chargement. C'est un détail souvent négligé, mais qui peut faire une réelle différence.

5. Freinage régénératif

Le freinage régénératif permet de récupérer de l'énergie lors des décélérations. Certains modèles offrent même la possibilité de conduire avec une seule pédale, facilitant ainsi la conduite en milieu ur-

bain. Vérifiez si le système est paramétrable pour optimiser votre expérience de conduite.

6. Transmission intégrale

La transmission intégrale peut influencer l'autonomie. Sur certains modèles, une version à deux roues motrices peut offrir une autonomie supérieure. Évaluez vos besoins réels avant de choisir cette option.

7. Planificateur d'itinéraire

Enfin, un bon planificateur d'itinéraire peut simplifier vos trajets en tenant compte des bornes de recharge disponibles. Bien que le réseau de bornes s'étoffe, cet outil reste un atout pour les longs trajets.

Ces points sont essentiels, mais d'autres critères comme la qualité de l'application mobile, la fréquence des mises à jour et la dépréciation sur le marché de l'occasion méritent également votre attention. En gardant ces éléments à l'esprit, vous serez mieux préparé à faire un choix éclairé lors de l'achat de votre prochaine voiture électrique.



TESLA PERD DU TERRAIN EN EUROPE FACE À LA MONTÉE EN PUISSANCE DES MARQUES CHINOISES

Longtemps leader incontesté du marché européen des véhicules électriques, Tesla fait face à un recul important de ses ventes. En avril 2025, le constructeur américain a enregistré une baisse de 49% de ses volumes par rapport à la même période l'an dernier.

Tesla en perte de vitesse en Europe :

Pendant ce temps, les marques chinoises telles que BYD, Xpeng et Nio profitent pleinement de cette opportunité. Leurs ventes ont bondi de 59% sur la même période, confirmant leur montée en puissance sur le Vieux Continent.

«Tesla continue à commercialiser des modèles relativement anciens, tout en augmentant leurs prix. Cette stratégie contraste avec l'offre chinoise, souvent perçue comme plus abordable et innovante», analyse Stéphane Dupont, expert automobile. «Les consommateurs européens semblent de plus en plus séduits par ces nouveaux acteurs, qui proposent des solutions électriques compétitives.»

Au Québec, la situation est encore plus marquée pour Tesla, avec un effondrement de 86,8% de ses ventes au premier trimestre 2025 par rapport à 2024. Un déclin qui s'explique en partie par la fin des incitations gouvernementales, mais qui reste particulièrement significatif.

Ce contexte souligne une redistribution des forces dans l'industrie des véhicules électriques, où les fabricants chinois gagnent du terrain en Europe et en Amérique du Nord, pendant que Tesla doit repenser sa stratégie pour regagner son avance.



MAROC : CAP SUR LA VOITURE ÉLECTRIQUE

Le Maroc va augmenter de plus de 50% sa production de voitures électriques pour renforcer sa place sur le marché mondial. Un tournant pour l'industrie verte.

Un bond de 50% annoncé par Ryad Mezzour

Le Maroc passe à la vitesse supérieure ! Ryad Mezzour, ministre de l'Industrie, vient d'annoncer que le royaume va augmenter de plus de 50% sa production de voitures électriques. Objectif : faire du Maroc un champion de l'automobile verte, capable de rivaliser avec les grands noms du secteur.

C'est lors d'un forum économique que Mezzour a lâché la bombe : «Le Maroc va booster sa production de véhicules électriques pour répondre à la demande mondiale et renforcer sa compétitivité.» Concrètement, ça veut dire plus d'usines, plus d'emplois et plus d'exportations vers l'Europe, l'Afrique et même l'Amérique.

Le pays, déjà connu pour ses usines Renault et PSA, veut maintenant devenir une référence mondiale de la voiture propre. Un vrai tournant pour l'industrie marocaine, qui se met au vert à grande vitesse.

Pourquoi miser sur l'électrique ? Parce que le monde entier cherche à réduire la pollution et à rouler plus propre. Et le Maroc a tout pour plaire : énergie renouvelable, main-d'œuvre qualifiée, position stratégique. Cette montée en gamme va créer des milliers d'emplois pour les jeunes, booster la formation et attirer encore plus d'investisseurs.

L'idée, c'est aussi de surfer sur la vague verte qui touche l'Europe et l'Afrique. Si demain, tu croises une voiture électrique made in Morocco à Paris ou à Dakar, tu sauras pourquoi !

Les experts saluent ce choix audacieux, même si certains rappellent les défis : infrastructures de recharge, prix des voitures, formation des techniciens... Sur les réseaux, les jeunes Marocains sont partagés entre fierté et impatience de voir ces voitures débarquer sur nos routes : «Bientôt, Derb Ghallef vendra des batteries au lieu des pièces d'occasion !», plaisante un internaute.

Le Maroc est-il prêt à devenir le hub africain de l'auto électrique ? Les paris sont ouverts, mais une chose est sûre : la révolution verte est en marche, et le royaume compte bien garder une longueur d'avance.

VOITURE ÉLECTRIQUE



LANCEMENT DU HONDA HR-V e:HEV FULL HYBRID 2025 SUR LE MARCHÉ NATIONAL

Le 15 mai 2025, Honda a lancé son nouveau modèle Honda HR-V e:HEV full hybrid sur le marché national marocain. Cet événement

s'est déroulé au showroom Honda Ain Sbaa à Casablanca, en présence des médias. Mahindra défie les géants de l'automobile !

À cette occasion, Honda, par l'intermédiaire de son importateur et distributeur exclusif au Maroc, Univers Motors, a convié la presse à une conférence pour présenter les caractéristiques de ce nouveau véhicule hybride auto-rechargeable.

Avec une motorisation hybride optimisée en termes de consommation et d'efficacité éner-

gétique, ainsi qu'un espace intérieur polyvalent grâce aux «Magic Seats», le Honda HR-V e:HEV a pour ambition de redéfinir les standards en matière d'agrément de conduite et de respect de l'environnement sur le marché automobile national.

Les responsables de Honda se sont dits ravis d'accueillir les représentants de la presse afin de leur dévoiler en détail ce nouveau modèle Honda HR-V e:HEV full hybrid 2025.



BATTERIES ÉLECTRIQUES : L'IFTL ET YAZAMI LANCENT UNE FORMATION EN MAINTENANCE

L'Institut de Formation aux Métiers du Transport et de la Logistique (IFTL) s'associe avec le Professeur Rachid Yazami, une figure emblématique dans le domaine des batteries électriques, pour inaugurer un Certificat Professionnel Supérieur en Maintenance des Batteries de Véhicules Électriques (CPS MBVE). Ce partenariat stratégique vise à anticiper les besoins croissants du marché de la mobilité

électrique au Maroc, un secteur en pleine expansion.

Le Maroc Charge son Avenir

Le programme, de niveau licence professionnelle, est conçu pour former une nouvelle génération de techniciens spécialisés. Ces professionnels seront équipés pour affronter les défis liés à l'électrification des transports, la transition énergétique, et l'amélioration des compétences industrielles. En collaborant avec l'IFTL, le Professeur Yazami apporte son expertise pour garantir une formation de qualité, adaptée aux exigences actuelles et futures du secteur.

Destinée aux techniciens titulaires d'un Bac+2 dans des domaines techniques tels que l'électricité, l'électronique, la maintenance industrielle, ou la chimie, cette formation débutera en octobre 2025. Elle vise à créer des experts en diagnostic, sécurité, et performance des batteries électriques, intégrant une approche pédagogique active. Les cours, dispensés en français et en anglais, incluent également un renforcement linguistique pour préparer les lauréats à des carrières internationales.

Ce programme innovant reflète les évolutions du secteur transport-logistique et s'appuie sur des stages, des études de cas, et des interventions d'experts académiques et industriels. Cette initiative promet de transformer le paysage de la mobilité électrique au Maroc, en créant des opportunités pour les techniciens et en soutenant la transition vers des transports plus durables.

RENAULT ACCÉLÈRE SON ÉLECTRIFICATION AU MAROC AVEC LA GAMME E-TECH



Renault Maroc se positionne fermement sur le marché de l'électrification avec sa gamme E-Tech, qui incarne une nouvelle ère de motorisations hybrides et électriques. La marque au losange, en pleine expansion, vise à démocratiser l'accès à la mobilité électrique tout en garantissant performance et efficacité. La grille tarifaire de la Renault Clio 5 full hybrid débute à 235 000 DH, offrant ainsi une option abordable pour les automobilistes soucieux de l'environnement.

Du Thermique à l'électrique : Renault trace la route de demain !

La stratégie de Renault repose sur l'innovation technologique. Les véhicules E-Tech, qu'ils soient hybrides ou

entièrement électriques, sont conçus pour optimiser la consommation de carburant tout en offrant une expérience de conduite agréable. Les modèles hybrides, comme la Renault Megane E-Tech, qui commence à 395 000 DH, combinent une motorisation thermique et électrique, permettant une conduite en mode électrique en milieu urbain jusqu'à 120 km/h. Cette technologie non seulement réduit les émissions de CO₂, mais assure également une conduite silencieuse et réactive.

Avec l'introduction de l'Arkana full hybrid à partir de 285 000 DH et l'Austral full hybrid à partir de 345 000 DH, Renault élargit son offre pour répondre

aux divers besoins des consommateurs. Chaque modèle est conçu avec des caractéristiques adaptées, notamment des aides à la conduite et des équipements de confort, tout en maintenant un design moderne et attrayant. En 2025, la marque prévoit de lancer la R5 E-Tech électrique, un modèle emblématique revisité qui promet de marier tradition et modernité.

Ainsi, Renault Maroc s'affirme comme un acteur clé dans la transition vers une mobilité plus durable, offrant aux conducteurs une variété de choix adaptés à leurs besoins, qu'ils soient en quête de flexibilité avec un hybride ou d'une solution entièrement électrique.



VOITURE ÉLECTRIQUE



PETIT FORESTIER : LE FUTUR DU FROID MAROCAIN EST ÉLECTRIQUE !

Le secteur du transport frigorifique au Maroc est en pleine mutation, et une avancée majeure vient d'être réalisée avec le lancement du premier poids lourd frigorifique 100 % électrique du pays. Petit Forestier, un acteur incontournable dans la location de véhicules frigorifiques, a récemment mis en circulation ce véhicule innovant, marquant ainsi une étape décisive vers une logistique plus durable. Cette initiative s'inscrit dans un contexte où la nécessité de réduire l'empreinte carbone devient de plus en plus pressante.

Le Maroc électrifie le transport frigorifique avec un poids lourd 100 % vert !

Ce poids lourd, qui a été testé en conditions réelles lors du dernier Salon international de l'agriculture au Maroc (SIAM), est désormais intégré aux opérations de distribution de Centrale Danone. Grâce à son moteur électrique et son groupe frigorifique entièrement alimenté par électricité, ce véhicule permet des livraisons sans émissions locales de CO₂, avec une réduction globale des rejets pouvant atteindre 70 %, selon la source d'alimentation. En plus de ses performances environnementales, il offre également une

conduite plus silencieuse et réduit les déchets mécaniques liés à l'entretien, ce qui en fait une option attrayante pour les entreprises soucieuses de leur impact écologique.

Conçu pour des trajets urbains et périurbains, ce poids lourd démontre que la technologie électrique est désormais mature et capable de répondre aux défis logistiques, même dans des conditions climatiques difficiles. Petit Forestier, présent au Maroc depuis 2010, a su s'imposer comme le leader de la location de véhicules frigorifiques, avec un parc de plus de 1 800 unités réparties dans plus de 24 villes. Le lancement de ce nouveau poids lourd s'inscrit dans une stratégie ambitieuse visant à réduire de 25 % l'empreinte carbone de chaque véhicule d'ici 2030.

Anass Bouzidi, le directeur de Petit Forestier Maroc, souligne que cette innovation répond aux attentes croissantes des clients tout en soutenant les objectifs environnementaux du Royaume. Cédric Pinto, responsable du développement durable au sein du groupe, ajoute que cette initiative est en parfaite adéquation avec la stratégie européenne de la

société, visant à atteindre des objectifs climatiques ambitieux.

En intégrant ce poids lourd à son offre « Full Service », Petit Forestier propose une solution logistique complète qui simplifie la gestion des entreprises. Cela inclut un accompagnement personnalisé, une location clé en main, un service de maintenance proactive, et la prise en charge des imprévus. Chaque client bénéficie d'un interlocuteur unique, garantissant une réactivité et une continuité de service essentielles dans un secteur où la chaîne du froid est primordiale.

Avec cette initiative, Petit Forestier place le Maroc parmi les pays pionniers en matière de logistique durable. Ce poids lourd 100 % électrique prouve qu'il est possible de concilier performance, innovation et responsabilité environnementale, tout en s'adaptant aux exigences du marché. Une démarche prometteuse que d'autres acteurs du secteur pourraient s'inspirer pour contribuer à un avenir plus vert.

L'ODJ L'OPINION DES JEUNES



SCAN ME!

**REJOIGNEZ NOTRE CHAÎNE WHATSAPP
POUR NE RIEN RATER DE L'ACTUALITÉ !**



QUAND LA RÉPUTATION DES MARQUES AUTOMOBILES EST REMISE EN QUESTION

Chaque année, les automobilistes européens font entendre leur voix sur la fiabilité de leurs véhicules à travers des enquêtes menées par les grandes associations de défense des consommateurs. Ces retours d'expérience, scrutés par Euroconsumers, un regroupement de structures nationales présentes dans plusieurs pays, permettent d'établir un classement des marques les plus et les moins recommandables.

Fiabilité automobile : quand les constructeurs sont mis sur la sellette

Sans surprise, les constructeurs japonais dominent largement ce classement. Lexus, la division premium de Toyota, s'impose avec un taux de fiabilité de 98 %, suivie par Suzuki (96,9 %) et Subaru (96,6 %). Leur secret ? Une conception mécanique éprouvée, peu d'électro-

nique superflue et une robustesse à toute épreuve. Toyota, plus accessible, maintient également un excellent niveau avec 95,8 %, tandis que Honda (95,3 %) et Mazda (94,7 %) restent des valeurs sûres. Le Sud-Coréen Kia, avec 89 %, complète ce groupe de tête.

Côté européen, quelques constructeurs créent la surprise. Dacia, souvent associée à une image low cost, dépasse les attentes avec un solide 91,3 %, portée par une technologie simple et une fiabilité éprouvée. Mini (93,9 %) et DS Automobiles (93,7 %), bien que positionnées sur des segments plus haut de gamme, affichent également de bons résultats, montrant un potentiel certain.

À l'inverse, certaines enseignes inquiètent par la fréquence et la nature des défaillances signalées. Land Rover arrive en dernière position, avec seule-

ment 48 % de fiabilité, confrontée à des bugs électroniques persistants et des moteurs peu fiables. Opel, à 65 %, n'est guère mieux lotie, avec des critiques récurrentes visant les anciennes Astra et Insignia. Les marques françaises, Peugeot, Citroën et Renault, peinent également à convaincre, freinées par des pannes de climatisation, des soucis électroniques et des problèmes de freinage.

Ces résultats, s'ils dessinent des tendances générales, doivent être nuancés au niveau des modèles. Les écarts de fiabilité entre véhicules d'une même marque peuvent être significatifs, rappelant que le choix d'un automobile ne se limite pas à la réputation du constructeur, mais doit s'appuyer sur une analyse fine des performances de chaque modèle.



CLIMATISATION EN VOITURE : QUAND FRAÎCHEUR RIME AVEC VIGILANCE !

Alors que les températures estivales battent leur plein, la climatisation devient l'alliée incontournable des automobilistes. Mais derrière ce confort bienvenu se cache un coût énergétique non négligeable. Selon l'ADEME (Agence de la transition écologique), l'usage de la climatisation peut alourdir la consommation de carburant de 10 à 20 % sur route, et jusqu'à 35 % en zone urbaine, notamment

lorsque la circulation est dense et les arrêts fréquents. Une surcharge qui, à long terme, pèse sur le portefeuille, surtout en cette période estivale où les départs en vacances s'accroissent.

Clim à fond, facture qui fond pas !

Pour les conducteurs de véhicules électriques, l'effet est également mesurable : la climatisation consomme 1 à 2 kWh pour 100 km, réduisant ainsi l'autonomie sur les trajets prolongés. En réponse, les spécialistes recommandent une température intérieure située entre 23 et 25°C, suffisamment fraîche pour le confort sans créer un écart brutal avec la température extérieure.

Au-delà des chiffres, quelques gestes simples permettent de concilier confort et sobriété : éviter le mode « full power » à l'allumage, ventiler la voiture avant de démarrer, utiliser la clim par intermittence, et veiller à entretenir régulièrement le système. Une clim mal entretenue peut favoriser les mauvaises odeurs, l'humidité stagnante et même des problèmes mécaniques.

En somme, il ne s'agit pas de renoncer à la climatisation, mais d'en faire un usage intelligent et modéré. Car rester au frais sans surconsommer, c'est aussi faire preuve de bon sens... écologique et économique.



TRAGÉDIE SUR L'ASPHALTE : LE DERNIER MATCH DE DIOGO JOTA

Ce jeudi 3 juillet 2025 restera à jamais gravé dans les mémoires comme un jour noir pour le football. À seulement 28 ans, l'international portugais Diogo Jota a perdu la vie dans

un accident de voiture brutal en Galice, au nord-ouest de l'Espagne, aux côtés de son frère André Silva. Une tragédie qui dépasse les frontières du sport et vient rappeler, avec une violence inouïe, la fragilité de la vie.

Quand la route coupe l'élan :

Il est minuit trente, l'autoroute A-52 est presque vide. Une Lamborghini rugit dans la nuit. À son

bord, deux frères unis par le sang et par le ballon rond. Une tentative de dépassement, un pneu qui explose, et c'est le drame : tonneaux multiples, véhicule embrasé. Lorsque les secours arrivent, il est déjà trop tard. Les corps sont calcinés, les âmes envolées.

La nouvelle fait l'effet d'un coup de tonnerre. À Liverpool, club mythique où Jota brillait depuis cinq ans, les supporters déposent des fleurs devant le stade. Son entraîneur, Jürgen Klopp, retient difficilement ses larmes en conférence de presse. Cristiano Ronaldo, l'idole de toute une génération, publie un adieu poignant sur Instagram. L'UEFA, elle, décrète une minute de silence dans toutes les compétitions du week-end.

Mais qui était vraiment Diogo Jota ? Un attaquant au flair inégalé, formé à Paços de Ferreira, passé par Wolverhampton, et devenu un rouage essentiel du Liverpool de Klopp. Cinquante-huit buts, un titre de Premier League en 2025, une Ligue des Nations remportée avec le Portugal, et surtout, une humilité rare pour un joueur de son niveau. En dehors du terrain, Jota était un mari aimant, un jeune père de famille, un gamer passionné et un philanthrope discret.

Il venait de se marier deux semaines plus tôt. Il s'apprêtait à disputer une nouvelle saison, plein d'espoirs. Mais le destin en a décidé autrement. Son histoire s'arrête là, brutalement. Mais sa mémoire, elle, vivra dans les chants d'Anfield, dans les souvenirs de ses coéquipiers, et dans les cœurs de millions de fans.

ENTRETIEN : INDRIVE AU MAROC " L'INNOVATION PRÉCÈDE SOUVENT LA LOI "

Alors que le marché marocain du transport urbain vit une transformation silencieuse mais profonde, la présence d'inDrive, plateforme internationale de mise en relation entre chauffeurs et passagers, suscite à la fois espoirs et controverses. Opérant sans cadre juridique VTC clairement défini au Maroc, la start-up revendique un modèle flexible, centré sur l'innovation technologique et la liberté des chauffeurs. À l'heure où les autorités et les syndicats de taxis appellent à une régulation plus stricte, inDrive plaide pour un dialogue constructif, tout en assurant sa conformité aux lois locales et sa contribution à l'économie nationale.

Dans cet entretien exclusif, l'entreprise répond sans détour aux critiques et précise ses engagements en matière de sécurité, de fiscalité et de responsabilité sociale.

1. Comment inDrive justifie-t-elle sa présence sur le marché marocain en l'absence d'un cadre juridique clair régissant son activité, notamment sans autorisation officielle VTC comme c'est le cas pour les taxis ou

les transporteurs touristiques ?

inDrive opère officiellement au Maroc dans le respect total des lois et réglementations locales. Il est vrai qu'il existe actuellement un vide réglementaire concernant les services de VTC (Véhicules de Transport avec Chauffeur) dans le secteur du transport au Maroc. Toutefois, cela s'explique naturellement : l'innovation précède souvent la législation. L'absence d'un cadre spécifique ne signifie pas une interdiction, mais reflète plutôt un processus législatif en évolution. Ce phénomène est observé à l'échelle mondiale, et le Maroc n'y échappe pas.

Nous sommes ouverts à un dialogue constructif avec les autorités marocaines, qui analysent actuellement les meilleures pratiques internationales ainsi que les approches réglementaires adoptées dans la région du Maghreb en matière de VTC.

2. Quels dispositifs inDrive a-t-elle mis en place pour garantir la sécurité des passagers et des chauffeurs dans un système où ni l'État ni les autorités locales n'exercent un contrôle direct ?

Aujourd'hui, les services de VTC à travers le monde suivent des modèles similaires pour assurer la sécurité des conducteurs comme des passagers. Seuls les chauffeurs répondant à certains critères peuvent accéder à la plateforme : ils doivent posséder un permis de conduire officiel, un véhicule à leur nom ou en leur possession légale, et ce véhicule doit avoir passé les contrôles techniques exigés par les autorités. Ces obligations sont encadrées et contrôlées par l'administration publique compétente.

La plateforme vérifie la validité de ces documents avant d'autoriser tout chauffeur à opérer. Seuls les chauffeurs qui répondent à ces normes ont accès à la plateforme.

La sécurité des utilisateurs est renforcée par un processus d'inscription strict. Tous les usagers sont identifiés, et en cas de problème, inDrive coopère avec les forces de l'ordre pour fournir les données nécessaires (identité, trajets...). De plus, un système de notation et d'avis mutuel permet aux utilisateurs comme aux conducteurs de choisir de ne voyager qu'avec des personnes bien notées et fiables.



Nous proposons également une série de fonctions de sécurité supplémentaires. Par exemple, les utilisateurs peuvent partager leur traceur en direct avec des membres de leur famille, accéder à un bouton d'urgence et à bien d'autres choses encore, et contacter notre équipe d'assistance à la clientèle 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Nous coopérons pleinement avec les autorités judiciaires lorsqu'une demande officielle est formulée pour accéder aux données de trajet.

3. Le modèle d'inDrive – basé sur des commissions prélevées et sans contrat d'emploi – ne transfère-t-il pas l'ensemble des risques sur les chauffeurs, les transformant en micro-entrepreneurs sans protection sociale ni cadre juridique clair ?

C'est précisément pour cela que la réglementation est nécessaire. Le fonctionnement des plateformes VTC devrait être inscrit dans un cadre légal clair, garantissant les intérêts des conducteurs comme ceux des passagers. C'est l'approche adoptée à l'échelle internationale, et nous partageons cette expérience

avec les autorités marocaines. Le fait de combler les lacunes législatives actuelles contribuera à résoudre tous les problèmes connexes.

Notre modèle repose sur une plateforme ouverte : les chauffeurs choisissent librement les courses qu'ils souhaitent accepter, sans obligation. Ils bénéficient ainsi d'autonomie et de flexibilité, deux principes au cœur de notre fonctionnement.

Selon la législation de nombreux pays, cela ne constitue pas une relation d'emploi. À l'inverse, certaines entreprises imposant aux chauffeurs d'accepter toutes les courses peuvent être considérées comme employeurs selon le droit local.

Nous recevons, dans l'ensemble, des retours très positifs.

Côté passagers, le taux de satisfaction est élevé : ils disposent d'une nouvelle option de transport, apprécient la qualité des véhicules et le niveau de service.

Les conducteurs ont également réagi positivement. Nombre d'entre eux utilisent la plateforme comme source de revenu supplémentaire et se déclarent très

satisfaits de l'opportunité qu'elle leur offre.

En tant qu'entreprise, nous versons l'ensemble des impôts applicables sur nos revenus au budget national, tout en investissant dans des projets sociaux et communautaires.

4. inDrive déclare-t-elle les revenus générés au Maroc ? Sous quel régime fiscal et quelle part bénéficie réellement à l'économie nationale ?

Nous souhaitons insister sur le fait que nous opérons officiellement au Maroc. Nous disposons d'un bureau enregistré dans le pays et employons du personnel local, rémunéré conformément au droit du travail marocain.

Nos déclarations fiscales sont faites en conformité avec la législation nationale, et nos employés sont connus de l'administration compétente.

Il y a quelques mois, nous avons d'ailleurs pris part officiellement à GITEX Africa, où nous avons rencontré de hauts responsables pour discuter de l'avenir d'inDrive au Maroc.

5. Le succès rapide d'inDrive ne met-il pas en lumière l'échec des politiques publiques de réforme du transport ur-

bain ? Quelle est votre réponse aux appels à la régulation lancés par certains syndicats de taxis ou autorités locales ?

Nous constatons que le gouvernement marocain intègre progressivement les nouvelles technologies dans la vie quotidienne des citoyens. Il adopte une démarche réfléchie : il observe les plateformes VTC, évalue leur pertinence pour les usagers urbains, identifie les risques potentiels et explore les opportunités.

L'expérience internationale montre que ces plateformes permettent une meilleure collecte des taxes liées au transport – les revenus générés sont traçables – tout en réduisant la congestion urbaine et en améliorant la qualité globale du service. La plupart des pays du monde sont déjà passés par ce processus et le Maroc est maintenant en mesure d'adopter et de mettre en œuvre les meilleures pratiques.

La réaction des syndicats de taxis a été mitigée. D'une part, il y a une certaine résistance au changement, ce qui est une réaction courante et naturelle dans tous les pays. Les changements sont souvent accueillis avec hésitation. D'autre part, environ 30 % de nos chauffeurs sont d'anciens chauffeurs de taxi qui ont choisi de rejoindre la plateforme. Dès à

présent, grâce à notre application, vous pouvez appeler votre taxi habituel. Nous avons un module séparé pour cela dans l'application.

Cependant, j'aimerais insister sur un point important à la fin de cette interview : Les plateformes de VTC ne remplacent pas les taxis traditionnels. Elles constituent plutôt un service complémentaire. Les taxis traditionnels resteront une option privilégiée pour les usagers qui les connaissent et les jugent pratiques et fiables. Ils peuvent donc poursuivre leur activité sans être menacés par l'émergence des plateformes.

En fin de compte, les décisions des autorités doivent être prises dans le meilleur intérêt des citoyens, en améliorant les infrastructures de transport, en élargissant les options de mobilité et en garantissant la transparence fiscale, qui à son tour soutient le réinvestissement dans les infrastructures et les services publics. Une grille d'exercices physiques adaptés, est essentielle pour atténuer la perte de masse musculaire chez les personnes atteintes de diabète, soulignant l'importance d'une gestion globale de cette condition.



BATTERIES ÉLECTRIQUES : LE MAROC S'AFFIRME AVEC COBCO

Le 25 juin 2025, le Maroc a franchi une étape majeure dans sa quête d'une industrie verte en inaugurant la première ligne de production de matériaux critiques pour batteries lithium-ion à Jorf Lasfar, sur la côte atlantique. La société Cobco (Core Battery Components) a non seulement ouvert une usine, mais elle a également posé les fondations d'une ambition nationale : devenir un acteur incontournable dans la transition énergétique mondiale. Ce projet ambitieux s'inscrit dans un contexte où le Maroc cherche à diversifier son économie et à se positionner comme un leader dans le secteur des énergies renouvelables.

Le Maroc passe à la vitesse supérieure avec Cobco :

La méga-usine, qui s'étend sur 230 hectares, est conçue pour produire annuellement 120 000 tonnes de précurseurs NMC (Nickel-Manganèse-Cobalt) et 60 000 tonnes de cathodes LFP (Lithium-Fer-Phosphate). Cet investissement colossal de 20 milliards de dirhams est le fruit d'une

co-entreprise entre le géant chinois CNGR Advanced Materials, fournisseur de grandes marques comme Tesla et LG Chem, et le groupe marocain Al Mada. Ce partenariat illustre la volonté du Maroc de s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales des énergies propres.

Mais Cobco ne se limite pas à la production. L'usine adopte une approche d'économie circulaire, intégrant le raffinage local de métaux critiques, le recyclage des batteries usagées, et l'utilisation d'eau dessalée et d'énergie renouvelable à 80% d'ici 2025. L'objectif est ambitieux : atteindre zéro émission nette dès 2026, renforçant ainsi l'engagement du Maroc envers un avenir durable.

Le projet Cobco s'inscrit également dans une logique de souveraineté industrielle. À terme, l'usine permettra de produire des batteries pour un million de véhicules électriques par an, consolidant ainsi l'indépendance stratégique du Maroc dans un secteur technologique clé pour l'avenir. En intervenant en amont de la chaîne

de valeur, le Maroc répond aux exigences réglementaires internationales, notamment celles de l'Union européenne et des États-Unis.

En termes d'impact économique, le chantier a déjà généré plus de 5 000 emplois directs durant sa construction, avec la promesse de 1 800 postes permanents à plein régime, ainsi que des milliers d'emplois indirects. Un programme de transfert de compétences est également en cours avec les universités marocaines, soutenu par des ingénieurs chinois, afin de créer un vivier d'experts en chimie des batteries.

Avec Cobco, le Maroc trace une voie vers une économie post-carbone, poursuivant des initiatives dans des domaines tels que l'hydrogène vert et les centres de données écologiques. Ce projet n'est pas seulement une avancée industrielle, mais un message fort : le Maroc s'affirme comme un pilier de l'industrialisation durable en Afrique, prêt à redéfinir les standards de l'industrie dans la région.



ASSURANCES 2.0 : L'ATTESTATION AUTOMOBILE PASSE AU NUMÉRIQUE !

Le secteur des assurances au Maroc est en pleine transformation, avec l'annonce par la Fédération marocaine de l'assurance (FMA) du déploiement imminent de la dématérialisation de l'attestation d'assurance automobile. Cette initiative, qui s'inscrit dans une volonté de modernisation, vise à répondre aux besoins croissants de protection des citoyens et des entreprises dans un monde de plus en plus digitalisé.

Des papiers aux pixels :

La FMA a souligné que cette transition vers le numérique est essentielle pour améliorer l'efficacité des services offerts. Dans ce cadre, une plateforme de paiement multicanal sera mise en place, permettant aux assurés de régler leurs cotisations par divers moyens : en agence, en ligne, via mobile ou encore à travers des terminaux bancaires. Cette diversité de choix vise à faciliter l'accès aux services d'assurance tout en garantissant la sécurité des transactions.

En parallèle de cette dématérialisation, un projet d'amendement du barème d'indemnisation en assurance automobile est en cours. Après près de quarante ans depuis l'application du Dahir du 2 octobre 1984, la FMA pro-

pose une révision significative des niveaux d'indemnisation. Cette réforme devrait entraîner une revalorisation progressive des indemnités, ce qui aura également un impact sur les primes d'assurance en responsabilité civile automobile.

Ces changements visent à offrir aux assurés une expérience plus fluide et sécurisée, tout en optimisant les processus pour toutes les parties prenantes. Dans un contexte où la digitalisation est devenue incontournable, ces initiatives promettent de transformer en profondeur le paysage des assurances au Maroc.

Loccazia

AUTOCARZ



AUTOCARZ FAIT PARLER L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE AVEC SON ASSISTANT VIRTUEL LOCCAZIA

Autocaz, filiale du Groupe Auto Hall spéciali-

sée dans le marché des véhicules d'occasion au Maroc, franchit une nouvelle étape dans sa stratégie d'innovation avec le lancement de Loccazia. Cet avatar virtuel intelligent devient le nouveau visage officiel de la marque et incarnera désormais l'ensemble de sa communication.

Quand Autocaz fait parler ses véhicules d'occasion grâce à l'IA

Développé en partenariat avec IAGENCY, Loccazia se veut un véritable assistant virtuel conçu pour accompagner les clients tout au long de leur parcours. Son rôle sera d'expliquer de manière pédagogique tous les services proposés par Autocaz : achat, vente, reprise de véhicules, démarches administratives, promotions en cours, etc. Toutes les futures vidéos de la marque seront ainsi présentées par cet assistant digital, qui devient le porte-parole exclusif d'Autocaz sur les supports digitaux.


À moyen terme, Loccazia sera également intégrée à la plateforme en ligne www.Autocaz.ma pour répondre en temps réel aux questions des clients, offrant ainsi un accompagnement virtuel interactif de bout en bout. Cette dimension interactive sera déployée dans une phase ultérieure, l'accent étant d'abord mis sur la présence vidéo immédiate de l'avatar.

«L'innovation est au cœur de notre métier. Avec Loccazia, nous offrons à nos clients une expérience plus fluide, plus personnalisée et plus rassurante», a souligné Sanaâ Zagouri, Directrice Générale du pôle Auto Hall Occasion.

Autocaz s'affirme ainsi comme un acteur majeur du marché de l'occasion au Maroc, misant sur la qualité, la transparence et l'innovation avec des véhicules certifiés, contrôlés et révisés. L'arrivée de Loccazia illustre cette volonté de toujours mieux répondre aux attentes des clients.

VOITURES DE LUXE



A close-up, rear-quarter view of a dark-colored Mercedes-AMG GT 63 APXGP. The car features a prominent geometric, maze-like pattern in a lighter shade on its rear body panels. Visible details include the Mercedes-Benz star emblem, the 'AMG' badge, the 'GT 63' badge, and a license plate that reads 'AMG'. The car is parked in front of a light-colored wall with horizontal lines.

MERCEDES-AMG GT 63 APXGP Un Hommage au Cinéma de Formule 1

Mercedes-AMG a récemment révélé la GT 63 APXGP, une édition exclusive inspirée du prochain film de Formule 1 mettant en vedette Brad Pitt. Limitée à seulement 52 exemplaires, cette voiture de sport incarne l'alliance entre le monde du cinéma et celui de la haute performance automobile.

Le film de Formule 1, dont la sortie est prévue pour juin 2025, met en scène Brad Pitt dans le rôle de Sonny Hayes, un pilote vétérinaire, et Damson Idris dans celui de Joshua Pearce, une jeune recrue prometteuse. Les deux personnages évoluent au sein de l'écurie fictive Apex Grand Prix (APXGP), un nom qui a inspiré la création de cette édition spéciale de la Mercedes-AMG GT 63 Coupé.

VOITURES DE LUXE



Dès le début de la production du film, Mercedes-AMG a été impliqué, soulignant ainsi son engagement envers le sport automobile et son désir de capturer l'essence de la Formule 1 dans cette voiture d'exception. La GT 63 APXGP Edition est conçue pour être un collector, alliant performance, style et exclusivité.

Cette version spéciale se distingue par des éléments stylistiques inspirés de la livrée de l'équipe fictive Apex Grand Prix. Le coloris Race Gold, emblématique de cette édition, apparaît sur plusieurs parties de la voiture, notamment :

- Calandre Panamericana
- Diffuseur arrière
- Jupes latérales
- Ailes avant
- Jantes en alliage exclusives

Ces touches dorées contrastent avec les étriers de frein noirs en céramique carbone, accentuant le caractère musclé du véhicule. Un aileron arrière fixe en fibre de carbone, intégré au Pack Aérodynamique AMG, améliore l'appui aérodynamique tout en renforçant l'aspect sportif de la voiture. De plus, le pack nuit remplace les éléments brillants par du chrome noir, ajoutant une touche d'élégance.

À l'intérieur, le thème noir et or se prolonge avec un raffinement inégalé. Les sièges AMG Performance, revêtus de cuir Nappa et de microfibre, sont ornés de surpiqûres dorées. Les garnitures en fibre de carbone intègrent également des fils dorés, créant une atmosphère luxueuse. Les seuils de porte MANUFACTUR s'illuminent en doré, affichant un lettrage AMG noir.

Parmi les autres détails notables, on trouve :

Tapis de sol avec logos APXGP brodés

Console centrale numérotée (1 sur 52)

Housse de protection personnalisée AMG

Le système audio Burmester High-End 3D Surround Sound, avec 15 haut-parleurs et une puissance de 1 170 watts, offre une expérience sonore immersive, complétant ainsi l'intérieur haut de gamme de la GT 63 APXGP.

Basée sur l'AMG GT 63 4MATIC+, dont le prix de départ est de 201 750 euros, la GT 63 APXGP est propulsée par un puissant moteur V8 biturbo, assemblé à la main. Ce moteur développe 577 chevaux et 800 Nm de couple, transmis aux quatre roues via une boîte MCT 9G. Bien que le tarif de cette édition limi-





tée n'ait pas encore été divulgué, il est probable qu'il reflète l'exclusivité et les caractéristiques exceptionnelles de la voiture.

Le film F1, qui sera projeté dans les salles obscures à la fin du mois de juin prochain, promet de capturer l'intensité et l'excitation du monde de la Formule 1. Avec la sortie de la Merce-

des-AMG GT 63 APXGP, les fans de cinéma et d'automobile peuvent s'attendre à une expérience unique qui marie la passion du sport automobile à l'art cinématographique.

La Mercedes-AMG GT 63 APXGP est bien plus qu'une simple voiture de sport ; elle représente une fusion parfaite entre le cinéma et l'ingénierie au-

tomobile de pointe. Avec son design distinctif, ses performances impressionnantes et son exclusivité, cette édition limitée est destinée à devenir un objet de collection prisé. Alors que le film F1 approche, cette voiture incarne l'esprit de compétition et de passion qui caractérise le monde de la Formule 1.



ROLLS-ROYCE SPECTRE BLACK BADGE

3 TONNES DE LUXE ÉLECTRISÉ

Rolls-Royce a franchi une nouvelle étape dans le monde de l'automobile de luxe avec le Spectre Black Badge, le premier véhicule électrique à bénéficier du traitement « Black Badge », introduit en 2016. Ce traitement est réservé aux modèles les plus puissants et les plus sportifs de la marque, comme le Cullinan et la Wraith. Avec cette nouvelle version, Rolls-Royce affirme son engagement envers l'électrification tout en offrant une expérience de conduite inégalée.

Une Puissance Inégalée

Le Spectre Black Badge se vante d'être le véhicule le plus puissant de l'histoire de Rolls-Royce, avec une puissance atteignant jusqu'à 660 ch, contre 585 ch pour la



version standard. Ce modèle électrifié génère également un couple impressionnant de 1 075 Nm, permettant des performances qui rivalisent avec celles des meilleures voitures de sport.

Lancé un an après la version standard, le Black Badge offre une approche plus agressive et dynamique. Il est conçu pour séduire les amateurs de sensations fortes tout en conservant le luxe et le confort emblématiques de la marque.

Le Spectre Black Badge est équipé d'un double moteur qui délivre les mêmes 585 ch en mode normal. Cependant, un mode spécifique appelé Infinity débloquent 75 ch supplémentaires, améliorant ainsi la réactivité de l'accélérateur. Cette fonctionnalité s'inspire du mo-

teur Rolls-Royce Merlin, utilisé dans des avions légendaires comme le Supermarine Spitfire, permettant aux pilotes de bénéficier d'une puissance supplémentaire en situation critique.

En plus du mode Infinity, le Spectre Black Badge propose un mode Spirited, qui optimise le couple pour une accélération fulgurante, permettant d'atteindre 100 km/h en seulement 4,1 secondes. Pour activer cette fonction, le conducteur doit appuyer simultanément sur le frein et l'accélérateur, attendant une réponse haptique avant de relâcher le frein. Cette mécanique innovante souligne l'engagement de Rolls-Royce envers des performances exceptionnelles.

Pour accompagner ces réserves de puis-

sance, les ingénieurs de Rolls-Royce ont intégré de nouveaux amortisseurs afin de minimiser les effets d'accélération et de freinage. Ces améliorations garantissent une meilleure stabilité en virage, offrant une expérience de conduite plus agréable. De plus, la direction a été ajustée pour offrir une sensation de conduite plus précise et engageante.

La personnalisation est au cœur de l'expérience Rolls-Royce, et le Spectre Black Badge n'échappe pas à cette règle. Les clients peuvent choisir une calandre éclairée avec une plaque arrière illuminée dans l'une des cinq couleurs disponibles. À l'intérieur, la plaque de seuil peut également être éclairée dans dix coloris différents, ajoutant une touche de



sophistication.=

L'habitacle, fidèle à l'image de la marque, combine des matériaux haut de gamme avec des technologies modernes, incluant des écrans numériques et des commandes physiques. L'emblème emblématique de Rolls-Royce, associé à une décoration étoilée composée de plus de 5 500 « étoiles » de différentes tailles, évoque un concept de puissance illimitée.

Une des nouveautés les plus remarquables est la couleur Vapour Violet, inspirée de l'esthétique néon des années 1980 et 1990, qui peut être associée à un capot blanc pour un contraste saisissant. Les jantes en alliage de 23 pouces, au design unique, sont équipées de pneus

antibruit à roulage à plat, renforçant le luxe et le confort du véhicule.

Malgré son impressionnant poids de 3 tonnes, hérité du châssis de la BMW i7, le Spectre Black Badge est équipé de batteries de 102 kWh. La charge rapide est limitée à 195 kW, et bien que l'autonomie soit annoncée à 520 km pour le modèle standard, il est probable que la version Black Badge consomme davantage en raison de son poids et de ses performances élevées. Cela soulève des questions sur la gestion de l'autonomie lors d'une conduite sportive.

Bien que Rolls-Royce n'ait pas encore communiqué les prix pour le Spectre Black Badge, il est raisonnable de s'attendre à ce que le coût dépasse lar-

gement les 300 000 euros de la version standard, sans compter les options. Cependant, pour la clientèle de Rolls-Royce, le prix est souvent secondaire par rapport à l'expérience de luxe et de performance offerte par la marque.

Le Rolls-Royce Spectre Black Badge représente une avancée significative dans l'univers des véhicules de luxe électrifiés. Avec sa puissance impressionnante, son design raffiné et ses options de personnalisation, il incarne parfaitement l'esprit de Rolls-Royce tout en s'inscrivant dans une nouvelle ère d'électrification. Ce modèle est destiné à ceux qui recherchent non seulement une voiture, mais une expérience de conduite inégalée.

NOSTALGIE



LA MERCEDES 600 : L'ANCÊTRE DE LA CLASSE S FÊTE SES 60 ANS !



Cette année, la Mercedes 600, un emblème de luxe et de prestige, célèbre son 60ème anniversaire. Connue sous le nom de code W100, cette voiture iconique a été présentée pour la première fois en 1963 et a su s'imposer comme une référence dans le segment des voitures de luxe pendant près de deux décennies, jusqu'à sa production finale en 1981. Ce modèle a marqué le début d'une lignée prestigieuse, qui a ensuite été prolongée par les générations W126 et W140, avant de céder la place à la Classe S en 1993, qui continue de dominer le marché des automobiles haut de gamme.

NOSTALGIE



La Mercedes 600 a été produite à partir de septembre 1964, avec un total de 2.677 exemplaires fabriqués dans l'usine de Sindelfingen, en Allemagne. Parmi ces modèles, 487 étaient des versions Pullman, le summum du luxe. La 600 se déclinait en plusieurs versions : une berline standard avec un empattement de 3,2 mètres et une version Pullman allongée à 3,9 mètres. Cette dernière a même été proposée en version Landaulet, avec un toit découvrable, et en limousine à six portes, offrant un confort inégalé à ses passagers.

La Mercedes 600 a trouvé sa clientèle principalement aux États-Unis, avec 743 unités vendues, mais elle a également conquis le marché allemand

(589 exemplaires), français (151 véhicules) et britannique (126 unités). Ce succès international témoigne de l'attrait indéniable de ce modèle emblématique.

Pour la première fois, Mercedes-Benz a équipé l'un de ses modèles de tourisme d'un moteur V8 de 6,3 litres, délivrant 250 chevaux. Cette puissance, combinée à des technologies de pointe pour l'époque, telles que la transmission automatique, la direction assistée et les freins assistés, a permis à la 600 de se distinguer sur le plan des performances et de la sécurité. Les concepteurs de la marque ont mis l'accent sur trois points essentiels : le confort des passagers, la sécurité maximale et des performances de

conduite exceptionnelles.

À son époque, la presse spécialisée n'a pas hésité à qualifier la Mercedes 600 de «meilleure automobile au monde». Elle était prisée par les personnalités influentes et les chefs d'État, qui l'utilisaient pour afficher leur statut, que ce soit en prenant le volant eux-mêmes ou en étant conduits par un chauffeur.

Pour marquer cet anniversaire mémorable, Mercedes-Benz a prévu plusieurs événements tout au long de l'année 2023. À partir du 11 avril, le modèle légendaire sera exposé au Studio Odeonsplatz à Munich, où il sera présenté dans un décor futuriste inspiré des années 1960, évoquant l'ère spatiale qui a vu naître la 600.



De plus, la Mercedes 600 sera mise à l'honneur au Techno Classica, le plus grand salon mondial des voitures anciennes, qui se déroulera à Essen, en Allemagne, du 12 au 16 avril 2023. Cet événement réunira des passionnés d'automobiles du monde entier, offrant une occasion unique d'admirer ce modèle emblématique.

Les visiteurs du Musée Mercedes-Benz de Stuttgart auront également l'opportunité d'admirer une pièce rare :

une limousine d'État blindée Mercedes-Benz 600 Pullman, produite en 1965, qui sera présentée dans une exposition permanente. Ce modèle illustre non seulement le luxe, mais également la robustesse et la sécurité qui ont fait la renommée de la marque.

La Mercedes 600 n'est pas seulement une voiture ; elle est un symbole de luxe et d'innovation qui a marqué l'histoire de l'automobile. En célé-

brant ses 60 ans, Mercedes-Benz rend hommage à un modèle qui a su allier confort, performance et prestige, tout en posant les bases de ce qui deviendra la célèbre Classe S. Les événements organisés cette année ne sont qu'un aperçu de l'impact durable de la 600 sur le monde de l'automobile, et un rappel de l'héritage que la marque allemande continue de bâtir.





CITROËN SM : TRIOMPHE AU MOTOR KLASSIK AWARD 2025

Un vent de gloire souffle sur l'automobile française : le Citroën SM vient de remporter, pour la deuxième année consécutive, le prestigieux « Motor Klassik Award 2025 » dans la catégorie « Classiques français ». Avec 47,8 % des voix des lecteurs du magazine allemand Motor Klassik, ce coupé révolutionnaire, produit entre 1970 et 1975, s'impose face à une concurrence redoutable. Alliant design audacieux, technologie avant-gardiste et un héritage qui continue d'inspirer DS Automobiles, le SM prouve que son statut d'icône traverse les décennies. Retour sur une victoire qui célèbre l'excellence hexagonale et un passé glorieux.

Présenté au Salon de Genève en 1970, le Citroën SM est le fruit d'une collaboration audacieuse entre Citroën et Maserati. Dès son lancement, il a marqué les esprits grâce à son design signé Robert Opron. Sa face avant, ornée de six phares sous une verrière panoramique, évoque une véritable fusée sur roues. Sous le capot, un moteur V6 Maserati, disponible en versions de 2,7 ou 3,0 litres, délivre jusqu'à 180 ch, propulsant ce coupé à une vitesse impressionnante de 220 km/h – un record pour une traction avant de série à l'époque. La suspension hydropneumatique, signature de Citroën, offre un confort inégalé, tandis que son aérodynamisme soigné en fait une pionnière dans le domaine. Avec 12 920 exemplaires

produits jusqu'en 1975, le SM reste une rareté prisée, dont plus de 900 unités sont immatriculées en Allemagne.

Un Palmarès Qui Force le Respect

Le Citroën SM ne s'est pas contenté de briller sur les routes ; il a également conquis les podiums des compétitions. En 1971, l'équipage Deschaseaux/Plassard remporte la célèbre Rallye du Maroc, une épreuve d'endurance réputée, prouvant ainsi la robustesse de ce bijou de luxe. Des versions uniques, comme le cabriolet SM Mylord ou la SM Présidentielle utilisée par des personnalités comme François Mitterrand et Jacques Chirac, ont renforcé son aura d'exception. Ce





mélange de sportivité et d'élégance continue de séduire les collectionneurs, avec des prix atteignant souvent six chiffres pour les modèles en état concours.

Dans l'édition 2025 des Motor Klassik Awards, orchestrée par le vénérable magazine Motor Klassik (filiale de auto, motor und sport), le SM a triomphé avec panache. Sur plus de 17 000 votants, 47,8 % ont plébiscité ce classique français, le plaçant au-dessus d'autres légendes tricolores. Cette seconde victoire consécutive, remise lors d'une cérémonie à Stuttgart à DS Automobiles, héritière spirituelle du SM, témoigne de son statut intemporel. Christine Schulze Tergeist, directrice de Stellantis Premium Brands Germany, a souligné : « Le SM incarne l'innovation et la passion française. Ce prix honore son héritage et inspire

notre avenir. »

Le Citroën SM n'est pas qu'un vestige du passé ; il est une muse pour DS Automobiles, marque premium née en 2014 sous l'égide de Stellantis. Sa quête de confort, de style et de technologie avant-gardiste se retrouve dans les modèles actuels comme le DS 7 ou le DS 9, qui reprennent l'esprit luxueux et innovant de leur aîné. Cette filiation ajoute une dimension moderne à la victoire du SM, montrant que son ADN continue d'influencer l'automobile française contemporaine, entre tradition et futur.

Le sacre du Citroën SM au Motor Klassik Award 2025 n'est pas une surprise, mais une confirmation de son statut emblématique. Face à des rivaux comme la Peugeot 504 ou la Renault Alpine, il se distingue par son audace

technique et son charisme indémontable. À une époque où les classiques italiens ou allemands dominent souvent les palmarès, cette double victoire française met en lumière un patrimoine souvent sous-estimé. Avec ses lignes futuristes et son confort exceptionnel, le SM reste une référence pour les passionnés et un symbole d'une époque où l'automobile osait rêver grand.

En somme, le Citroën SM, 50 ans après son lancement, continue de régner en maître dans le monde des classiques, prouvant que son héritage est toujours vivant et pertinent. Chapeau bas à cette légende française qui, grâce à son design audacieux et son esprit d'innovation, reste une source d'inspiration pour les générations futures.



L'ALPINE V6 TURBO : UNE GT OUBLIÉE MAIS IMPRESSIONNANTE

L'Alpine V6 Turbo, souvent méprisée à son époque, mérite une réévaluation. Avec des performances impressionnantes, un caractère affirmé et de réelles aptitudes sportives, elle se positionne comme une véritable GT accessible dès 20 000 €. Retour sur cette voiture qui allie charme et efficacité.

Les voitures de collection se distinguent par leur intérêt particulier, qu'il s'agisse de leur motorisation, de leur design ou de leur concept. Ces modèles, bien que parfois récents, sont souvent produits en quantités limitées, ce qui les rend d'autant plus désirables. L'Alpine V6 Turbo, avec son allure unique et ses caractéristiques techniques, fait partie de

avec un moteur arrière et des trains roulants à doubles triangulations. Son aérodynamisme est exceptionnel, affichant un coefficient de traînée (Cx) de 0,28, ce qui était révolutionnaire pour l'époque.

Cependant, la première version de la V6 GT a souffert de quelques défauts, notamment une finition intérieure qui laissait à désirer et un moteur V6 PRV de 2,85 litres alimenté par carburateurs, produisant seulement 160 ch. Ces éléments ont freiné son succès commercial.

La version Turbo, commercialisée à la rentrée 1985, a rectifié le tir. Équipée d'un

En 1989, elle a perdu son badge Renault au profit d'un logo Alpine, marquant une étape importante dans son histoire. Malgré ces évolutions, la V6 Turbo a connu un coup dur en 1990 avec l'introduction de normes Euro qui ont réduit sa puissance à 185 ch.

Aujourd'hui, l'Alpine V6 Turbo est accessible à partir de 18 000 €, même pour des modèles affichant un kilométrage élevé. Les exemplaires en bon état, avec moins de 100 000 km, peuvent atteindre jusqu'à 30 000 €. Les séries limitées, comme la Mille Milles ou la Le Mans, sont particulièrement recherchées, avec des prix commençant à 35 000 € pour la première et 40 000 € pour la seconde.



ces véhicules qui méritent d'être préservés et collectionnés avant que leur cote n'augmente.

Dans les années 1980, la France a produit des GT rapides et exotiques, parmi lesquelles l'Alpine V6 Turbo se distingue. Ce coupé 2+2, capable de dépasser les 250 km/h, incarne une époque où l'automobile française pouvait rivaliser avec des modèles de prestige. L'Alpine V6 Turbo représente une fusion réussie entre élégance et performance, tout en offrant un intérieur qui, bien que typique des années Renault, regorge de caractère.

Lancée au Salon de Genève en 1985, la Renault-Alpine V6 GT a été conçue à partir d'un budget limité. Son design, élaboré par Gérard Godfrey, a été finalisé sous la direction de Robert Opron, le designer emblématique de Renault. La voiture conserve l'architecture de l'A310,

moteur V6 turbo de 2,5 litres développant 200 ch, elle a immédiatement séduit les passionnés. Avec des jantes au design turbine et de nouveaux réglages pour ses trains roulants, la V6 Turbo atteignait une vitesse maximale de 250 km/h, un record pour une voiture française de route.

Son prix de 210 000 francs (environ 66 300 € aujourd'hui) était compétitif par rapport à des rivales comme la Porsche 944 Turbo, ce qui a permis à la version Turbo de représenter la majorité des ventes. De série, elle offrait un équipement correct, mais certains éléments, comme la sellerie en tissu et la chaîne hi-fi Philips, étaient jugés insuffisants par les acheteurs.

Au fil des années, la V6 Turbo a bénéficié de quelques améliorations, notamment une sellerie en velours en 1986 et l'introduction de l'ABS en option en 1988.

Pour les amateurs de voitures de sport, la V6 Turbo est un excellent choix. Bien qu'elle soit moins connue que d'autres modèles, elle offre une expérience de conduite unique. Son moteur, bien que parfois décrit comme brutal, est en réalité très progressif et mélodieux. Sur la route, elle est rapide, silencieuse et confortable, tout en offrant des performances impressionnantes dans les virages.

L'Alpine V6 Turbo est bien plus qu'une simple voiture oubliée. Elle incarne une époque où la France produisait des GT performantes et élégantes. Aujourd'hui, elle mérite d'être redécouverte par les passionnés et les collectionneurs. Avec son design distinctif et ses caractéristiques techniques, l'Alpine V6 Turbo continue de fasciner et de séduire, prouvant que certaines légendes ne s'éteignent jamais.



BMW Z1 : UNE HISTOIRE DE PORTIÈRES RÉVOLUTIONNAIRES

Dans l'univers des voitures de sport, la BMW Z1, avec sa vitesse de pointe de 220 km/h, n'a peut-être pas rivalisé avec les modèles les plus rapides du monde en 1987, mais elle a su captiver l'attention par son design audacieux et ses portières uniques qui permettent de rouler à ciel ouvert. Cette voiture emblématique est bien plus qu'une simple curiosité automobile ; elle incarne une époque de créativité et d'innovation chez BMW.

Dans les années 80, le département R & D de BMW, connu sous le nom de BMW Technik GmbH, ressentait une certaine monotonie. Après avoir réussi à développer un cabriolet basé sur la Série 3 E30, un modèle acclamé par les passionnés, l'équipe était sous pression pour innover. Les dirigeants de la marque exigeaient des lignes plus audacieuses et un design qui rompait avec les conventions établies. C'est dans ce contexte que l'idée de la Z1 a vu le jour. En 1985, l'équipe avait deux ans pour concevoir un véhicule révolutionnaire, prêt pour le salon de Francfort en 1987.

Le résultat fut la BMW Z1, un roadster compact mesurant moins de 4 mètres de long. Ce modèle ne portait pas le nom traditionnel de «Série», mais plutôt «Z», pour «Zukunft», signifiant «futur» en allemand. Avec des lignes fuselées et

une calandre réinventée, la Z1 se distinguait de toutes les BMW précédentes. L'avant, inspiré par des designs italiens, et l'arrière carré contribuaient à un look dynamique et moderne.

Cependant, la véritable innovation résidait dans ses portières escamotables. Conçues pour disparaître dans le bas de caisse, ces portières verticales permettaient une expérience de conduite unique, presque comme celle d'une moto. Bien que certains aient douté de leur utilité, le designer Harm Garga a su convaincre la direction de la marque d'homologuer la Z1 pour circuler avec les portières ouvertes, créant ainsi un lien inédit entre automobile et moto.

Le 10 septembre 1987, la Z1 a fait sensation au salon de Francfort, attirant l'attention des médias et des visiteurs. Cependant, malgré son design audacieux, la Z1 se heurtait à un problème majeur : son coût de production élevé. Avec un prix d'environ 114 000 euros d'aujourd'hui, elle était considérablement plus chère que ses concurrentes, comme la 325i, qui offrait des performances similaires à moitié prix. Même la version M3, plus puissante, était 30 % moins chère.

En dépit des attentes, la Z1 ne parvint pas à réaliser les ventes escomptées. Produite de 1987 à 1991, seulement 8 000

exemplaires furent vendus, ce qui ne suffisait pas à en faire une véritable rareté sur le marché. Les responsables de BMW espéraient que la Z1 deviendrait un modèle de collection, mais cette ambition ne se concrétisa pas immédiatement.

Ce n'est qu'avec l'arrivée du Z3 en 1993, un roadster plus abordable sans les portières escamotables, que la marque put retrouver un certain succès commercial. Le Z3 a su séduire un public plus large, tandis que la Z1 restait en retrait.

Aujourd'hui, 38 ans après son lancement, la BMW Z1 a connu une résurgence d'intérêt. Les prix sur le marché des collectionneurs oscillent entre 50 000 et 70 000 euros, prouvant que ce modèle atypique a finalement trouvé sa place dans le cœur des passionnés. La Z1, avec ses portières ouvertes, incarne désormais une époque de créativité audacieuse chez BMW, et son histoire continue d'inspirer les amateurs d'automobiles.

En somme, la BMW Z1 est bien plus qu'une simple voiture ; elle représente une aventure de design et d'innovation qui a marqué l'histoire de la marque bavaroise. Son héritage perdure, rappelant à tous que parfois, même une simple histoire de portières peut conduire à une révolution automobile.

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 3008



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 68ch	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	5cv	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	579 000 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 138ch	Dsl	6cv	295 000 Dh
1.6L CRDi MHEV iSG Motion+ DCT 138ch	Dsl	6cv	315 000 Dh
1.6L CRDi MHEV iSG Active DCT 138ch	Dsl	6cv	345 000 Dh
1.6L CRDi MHEV iSG GT Line DCT 138ch	Dsl	6cv	365 000 Dh

KIA SPORTAGE



1.6 CRDi Active DCT 138ch	Dsl	6cv	375 000 Dh
1.6 CRDi Black Edition DCT 138ch	Dsl	6cv	425 000 Dh
1.6 CRDi GT ligne DCT 138ch	Dsl	6cv	475 000 Dh
1.6 T-GDi Executive + BVA 230ch	hyb	9cv	515 000 Dh

KIA EV6



239 kW 4WD GT ligne 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	460 000 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 288ch	Dsl	12cv	727 000 Dh
3.0 V6 TDI R-LINE BVA 288ch	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

GUIDE D'ACHAT

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 Élégance 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



OPEL CORSA



1.2 EDITION BVM 100ch	Ess	7cv	197 000 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	269 000 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



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	226 000 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



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



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

ŠKODA



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	628 000 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	648 000 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 180ch	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 358ch	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

GUIDE D'ACHAT

I-MAG SPÉCIAL AUTO-MOTO

L'UNIVERS DES DEUX ET QUATRE ROUES EN UN CLIN D'ŒIL



**MAGAZINE SPÉCIAL AUTO-MOTO HYPER CONNECTÉ,
AUGMENTÉ ET FEUILLETABLE EN LIGNE SANS MODÉRATION**

www.pressplus.ma



SCAN ME!

QUE VOUS UTILISIEZ VOTRE SMARTPHONE, VOTRE TABLETTE OU MÊME VOTRE PC,
PRESSPLUS VOUS APPORTE LE KIOSQUE DIRECTEMENT CHEZ VOUS