ECO By Lodj BUSINESS

23 Novembre 26

www.lodj.ma

PME TPE STARTUP



7 DAYS · ÉCO-BUSINESS

INVESTIR AU MAROC, OÙ SE CRÉE LA VALEUR ?

HIVER 2026-2027

LE MAROC RENFORCE SON BOUCLIER POUR PROTÉGER LES ROUTES ET LES POPULATIONS

Comment la mobilisation de 986 engins peut-elle améliorer la sécurité et la mobilité dans les régions montagneuses ?

@lodjmaroc

SOMMAIRE

Certaines images de ce magazine peuvent avoir été créées par intelligence artificielle.

7 DAYS ECO BUSINESS

Ports marocains, que gagne le fret local ?
Tourisme, où va la valeur des records ?
Automobile, le Maroc face aux critères européens
Casablanca et le pari des liaisons africaines
Startups, les capitaux de la croissance manquent
Radar des brèves
Signaux faibles
Synthèse

DOSSIER SPÉCIAL

08HIVER 2026-2027 : LE MAROC RENFORCE SON BOUCLIER POUR PROTÉGER LES ROUTES ET LES POPULATIONS

Territoires, eau et forêts

09Barrages de proximité : le Maroc accélère la mobilisation de l'eau au service des territoires

10Érosion des sols : le Maroc investit dans la protection durable de ses barrages et de ses forêts

Entreprises et investissement

01CRI : changer de tutelle suffira-t-il à débloquer les investissements ?

02Tamwil Moumtaz : un crédit à 2 %, mais pour quelles entreprises ?

03 Textile marocain : peut-on encore gagner la bataille du prix face à l'Asie ?

Transports et logistique

04ONDA : 100 millions d'euros pour accélérer les aéroports intelligents du Maroc

05LGV 2030 : le Maroc consolide son ambition ferroviaire avec Alstom

06Carburants : le Maroc cherche le bon équilibre entre soutien et concurrence

07 Routes d'hiver : le Maroc renforce la continuité de ses approvisionnements

ECO BUSINESS

By Lodj

Imprimerie Arrissala

2B

NOVEMBRE | 2026

PRÉSIDENT ARRISSALA SA : HASSAN SENTISSI EL IDRISSI
CEO DE L'ODJ MÉDIA : ADNANE BENCHAKROUN

ÉQUIPE DE RÉDACTION : LYCHA JAIMSSY MBELE - MAMOUNE ACHARKI
MAMADOU BILALY COULIBALY
MAQUETTES / QUOTIDIENS 7DAYS : RIM KHAIROUN
WEBDESIGNER / COUVERTURE / ALIMENTATION & MISE EN PAGE : IMAD BEN BOURHIM

DIRECTION DIGITALE & MÉDIA : MOHAMED AIT BELLAHCEN

L'ODJ Média - Groupe de presse Arrissala SA
Retrouver tous nos anciens numéros sur :
www.pressplus.ma

LODJ | POINT MARCHÉS | البورصة علاش لا ؟ | African Financial Investment



البورصة علاش لا ؟

Émissions Bourse FR / Darija

Bourse de Casablanca & Marchés mondiaux

L'analyse FR / Darija qui fait parler les marchés

En étroite collaboration avec LODJ Média - African Financial Investment (AFI)

DES CAPACITÉS NOUVELLES, DES EFFETS À MESURER

Du 14 au 20 novembre 2026, l'actualité économique marocaine a mis en regard des infrastructures qui gagnent en capacité et des entreprises qui cherchent encore à tirer parti de ces investissements. Dans les ports, la progression du transbordement confirme la place du Royaume sur les grandes routes maritimes.



Rabat aurait intérêt à faire valoir cette réalité avec des dossiers vérifiables. Une pièce marocaine qui alimente une usine européenne, une ligne capable de convertir sa production, un procédé dont les émissions sont mesurées constituent des arguments plus précis qu'une déclaration générale sur le partenariat. De son côté, Bruxelles devrait pouvoir expliquer en quoi une fourniture proche et documentée compromettrait, ou renforcerait, la sécurité recherchée. C'est sur des cas de ce type que le dialogue peut avancer.

L'industrie marocaine a démontré qu'elle savait exécuter une commande complexe. Le prochain cycle dira quelle capacité elle acquiert à décider de la pièce, du procédé et du modèle. Pour le salarié qui se forme, le fournisseur qui finance sa machine et le territoire qui aménage sa zone industrielle, cette distinction vaut davantage qu'une place dans un classement. Elle déterminera le travail qui restera à faire au Maroc.


L'ODJ Plomberie
Une fuite d'info ?
On remonte à la source.
L'ODJ Média • L'actualité se vérifie.

La semaine en trois chiffres

7,4
millions

Arrivées touristiques à fin octobre 2026

846
MDH

Exportations artisanales · janvier à septembre 2026

108,44
millions USD

Levées recensées pour les startups marocaines en 2025


L'ODJ Boulangerie
Le pain du jour.
Les rumeurs de la veille
restent au four.
VÉRIFIÉ
CE MATIN
L'ODJ Média • L'actualité se vérifie.

PORTS MAROCAINS, QUE GAGNE LE FRET LOCAL ?

La progression du transbordement confirme le rôle du Maroc sur les grandes routes maritimes. Ce trafic correspond à des marchandises transférées d'un navire à un autre. Il évolue selon des ressorts différents de ceux des importations et des exportations nationales. L'ODJ relève que plusieurs activités domestiques ont reculé sur la période étudiée. L'écart mérite une lecture par type de trafic, car le tonnage total agrège des opérations très différentes pour le pays et pour ses entreprises.

Tanger Med a construit sa position grâce à des correspondances régulières entre lignes maritimes. Les escales et les services de manutention génèrent une activité propre. L'enjeu pour une entreprise installée au Maroc est de disposer d'un trajet fiable entre son usine et le client final. Une desserte fréquente peut aider, à condition que la réservation, les formalités et la liaison terrestre suivent.

Le développement de Nador West Med et de Dakhla Atlantique pose aussi une question d'articulation régionale. Les trois pôles ne desservent pas les mêmes bassins ni les mêmes filières. L'implantation d'une plateforme logistique prend son intérêt lorsqu'elle permet de mutualiser des volumes, de mieux organiser les opérations ou de réduire une rupture de charge. Il faudra renseigner le calendrier de montée en service et les trafics effectivement pris en charge.

Les chargeurs peuvent désormais comparer des itinéraires qui n'offrent pas les mêmes fréquences ni les mêmes services. Une publication régulière des délais de passage, avec un périmètre homogène pour chaque port, aiderait à déterminer si une infrastructure rapproche réellement les zones de production de leurs débouchés. Elle permettrait aussi de repérer les délais liés au trajet routier ou aux formalités avant l'arrivée à quai.





Ce qu'il faut retenir

Pour comparer les performances, suivre séparément le transbordement, les exportations et les importations, puis examiner le délai de passage des marchandises. La valeur créée hors des terminaux peut aussi se mesurer par les services associés : entreposage, groupage et préparation des commandes.

Point de vigilance

Les hausses tarifaires annoncées sur certaines liaisons doivent être lues route par route. Leur répercussion dépend des contrats, des surcharges et du type de marchandise. Les données provisoires de trafic demandent également une confirmation dans leur périmètre exact.

Regard Maroc

Pour une PME marocaine qui expédie de petits volumes, la disponibilité d'un service de groupage et la prévisibilité du départ peuvent peser autant que le nombre de lignes affichées. Ce sont des éléments concrets à comparer lors de l'ouverture de nouvelles capacités.

TOURISME, OÙ VA LA VALEUR DES RECORDS ?

Le ministère du Tourisme fait état de 17,4 millions d'arrivées à fin octobre 2026, en hausse de 5 % sur un an. Les débats autour de la feuille de route 2027 invitent à regarder comment cette fréquentation se transforme en activité pour les hébergeurs, les guides et les commerces. Pour les familles marocaines, une autre question se pose : combien coûte réellement un séjour dans une destination dont le succès attire aussi une clientèle internationale ?

Les arrivées et les recettes publiées à des dates différentes ne permettent pas de calculer directement la dépense par visiteur. Même alignés dans le temps, ces indicateurs renseignent peu sur la répartition des achats entre hôtel, restauration, transport et activités locales. Le nombre de nuitées vendues et le contenu des séjours éclaireraient mieux le débat, à condition de distinguer les destinations et les saisons.

L'offre pour le tourisme intérieur se joue sur le prix du séjour complet. Un tarif par chambre peut laisser de côté la restauration, le transport, le coût d'une seconde chambre et les conditions de réservation.

L'extension de la capacité hôtelière à Marrakech et à Agadir mérite, elle, un suivi par stade d'avancement. Les lits annoncés, autorisés et ouverts à la vente correspondent à trois réalités différentes.

Pour les communes touristiques, le même raisonnement vaut pour la formation et les achats. Un établissement peut réserver une partie de ses commandes à des fournisseurs proches et s'appuyer sur des guides ou des artisans de la région. Documenter ces achats permettrait de suivre la part de l'activité qui se diffuse au-delà des grands complexes.





Ce qu'il faut retenir

La réforme du guidage ajoute une dimension territoriale. Une destination peut gagner en fréquentation tout en manquant de professionnels disponibles pour encadrer les visites hors des centres les mieux équipés. L'accès à des guides qualifiés peut prolonger un séjour et élargir les retombées à d'autres communes.

Point de vigilance

Les objectifs d'investissement hôtelier dépendent de l'achèvement des chantiers et des conditions d'exploitation. Pour les offres familiales, l'information décisive sera le prix effectivement réservable, avec ses dates, ses restrictions et la liste des services compris.

Regard Maroc

Pour le Maroc, l'enjeu après la montée en capacité sera de remplir les établissements tout au long de l'année. Une meilleure visibilité sur les tarifs de basse saison, les accès en transport et les activités de proximité donnerait aux familles des raisons de revenir.

AUTOMOBILE, LE MAROC FACE AUX CRITÈRES EUROPÉENS

Ford Europe a plaidé pour l'inclusion du Maroc, du Royaume-Uni et de la Turquie dans le futur cadre industriel européen appliqué à l'automobile. Le débat porte sur les critères qui pourraient conditionner l'accès à certaines aides ou commandes publiques. Pour les sites marocains intégrés aux chaînes d'approvisionnement européennes, la décision peut peser sur le choix du lieu d'assemblage et sur les investissements demandés aux fournisseurs.

Les véhicules assemblés au Maroc mobilisent des composants provenant de plusieurs pays. Leur traitement dépendra notamment du périmètre territorial retenu pour l'assemblage et de la façon dont le texte comptabilisera la provenance des pièces. Une entreprise peut respecter les règles applicables à l'importation d'un véhicule et devoir satisfaire à des conditions distinctes pour accéder à un programme d'aide. Les deux régimes méritent d'être lus séparément.

La prise de position de Ford souligne la dépendance réciproque des bassins de production. Les constructeurs cherchent à préserver la souplesse de leurs approvisionnements.



Les pouvoirs publics européens veulent conditionner leurs soutiens à une activité industrielle et à des emplois sur leur territoire. Les négociations devront tenir compte de ces objectifs et du rôle déjà joué par les pays partenaires. Une difficulté supplémentaire tient à la traçabilité des pièces sous-traitées. Un équipementier de premier rang peut connaître la provenance de son assemblage sans disposer immédiatement de celle de chaque sous-composant. La qualité des données partagées dans la chaîne conditionnera donc la capacité à répondre à un appel d'offres dont l'éligibilité dépend de l'origine.



Ce qu'il faut retenir

Pour les équipementiers, identifier l'origine des pièces et documenter la valeur produite à chaque étape permet d'anticiper plusieurs scénarios. Cette information intéresse autant les directions d'usine que les équipes commerciales lorsqu'un nouveau contrat dépend du régime d'éligibilité d'un véhicule.

Point de vigilance

Les critères discutés restent soumis au processus législatif. Les annonces d'exclusion ou d'inclusion demandent donc à être rapportées au texte applicable, aux éventuelles dispositions transitoires et aux catégories de véhicules auxquelles elles s'appliqueront.

Regard Maroc

Le Maroc peut documenter l'intégration de ses usines aux chaînes européennes et diversifier ses débouchés. Pour les fournisseurs locaux, la montée en compétence passe aussi par la conception, les essais, la certification et la capacité à accompagner un client sur plusieurs marchés.

CASABLANCA ET LE PARI DES LIAISONS AFRICAINES

Une liaison directe entre Casablanca et Dar es Salaam est à l'étude. Air Tanzania s'intéresse à une desserte en 2027 et les échanges bilatéraux rapportés par l'aviation civile tanzanienne évoquent un groupe technique conjoint. Le projet s'inscrit dans une semaine où le Maroc a réaffirmé ses ambitions de connectivité africaine et de capacité aéroportuaire. Pour les voyageurs, la portée de ces annonces dépendra des horaires proposés et du prix des billets.

Une ligne directe peut rendre le déplacement plus simple pour les entreprises, les étudiants ou les familles. Sa viabilité dépend du volume de passagers, de la saisonnalité et de la possibilité de remplir les avions dans les deux sens. Les correspondances disponibles à Casablanca déterminent aussi le bassin de clientèle : une arrivée bien placée peut ouvrir plusieurs marchés dans la journée, tandis qu'une longue attente limite l'intérêt d'un réseau dense.

L'agrandissement des aéroports relève d'une autre échelle. La capacité annuelle annoncée pour 2030 désigne un potentiel d'accueil.



Les voyageurs effectivement transportés dépendront des dessertes, du rythme de livraison des avions, des créneaux et de la qualité des opérations au sol. Les projets de flotte nécessitent aussi un calendrier commun entre commande, livraison et mise en service.

Les entreprises intéressées par cette desserte pourraient également examiner les conditions d'acheminement des petits envois. La disponibilité de fret en soute, les délais de traitement et la fréquence des départs déterminent l'utilité d'une liaison pour les produits urgents ou sensibles.



Ce qu'il faut retenir

Pour apprécier l'effet d'une ouverture de ligne, suivre la fréquence hebdomadaire, le temps de parcours porte à porte et la stabilité de la desserte au-delà de la saison de lancement. Ces informations rendent la comparaison possible pour les voyageurs comme pour les acteurs économiques.

Point de vigilance

Une date envisagée reste une hypothèse tant que les horaires et la commercialisation ne sont pas établis. Les échéances divergentes citées pour la flotte de Royal Air Maroc correspondent à des références qui demandent à être rapprochées du contrat-programme.

Regard Maroc

Le rôle de Casablanca se mesure également par les possibilités de trajet offertes à partir des autres villes du Royaume. La coordination entre vols domestiques, dessertes internationales et accès terrestre au terminal peut changer l'utilité d'une nouvelle ligne.

STARTUPS, LES CAPITAUX DE LA CROISSANCE MANQUENT

Les levées des startups marocaines ont progressé en 2025, selon le bilan de l'Université Mohammed VI Polytechnique cité par L'ODJ. Le rapport recense 48 opérations pour 108,44 millions de dollars et aucune série B dans son périmètre. Cette étape concerne généralement des entreprises qui cherchent à financer une croissance structurée. Entre l'entreprise qui trouve ses premiers clients et celle qui peut déployer son activité sur plusieurs marchés, les besoins changent rapidement.

Une levée d'amorçage peut financer le premier produit et l'acquisition des premiers clients. Une levée de croissance doit souvent soutenir des dépenses plus lourdes : recrutement d'équipes commerciales et techniques, mise en conformité, implantation à l'étranger ou renforcement du service client. Les investisseurs examinent alors la récurrence des revenus, le coût d'acquisition et la capacité à tenir les engagements sur plusieurs marchés.

Le volume total levé renseigne sur l'activité du financement. Sa distribution par stade, par taille de ticket et par secteur indique mieux les possibilités ouvertes aux entrepreneurs.

Une même enveloppe peut correspondre à quelques opérations de taille importante ou à une multitude de premiers tours. Pour juger des progrès, il faut suivre les entreprises dans la durée et regarder combien accèdent à un second financement.

Une difficulté de financement peut aussi surgir lorsque la société doit avancer des dépenses pour servir un nouveau client. La trésorerie, le calendrier de paiement et la capacité à financer l'exécution des contrats comptent alors autant que la valorisation retenue lors du dernier tour.





Ce qu'il faut retenir

Les investisseurs régionaux peuvent apporter un carnet d'adresses, des partenaires commerciaux et une expérience du passage à l'échelle. Leur apport se voit aussi dans les contrats conclus et les nouveaux marchés obtenus après la levée.

Point de vigilance

Les investisseurs régionaux peuvent apporter un carnet d'adresses, des partenaires commerciaux et une expérience du passage à l'échelle. Leur apport se voit aussi dans les contrats conclus et les nouveaux marchés obtenus après la levée.

Regard Maroc

Au Maroc, les dispositifs territoriaux d'accompagnement peuvent rapprocher les entreprises des clients pilotes. Le suivi du premier contrat, de son renouvellement et du financement obtenu ensuite permettrait de mieux évaluer la continuité du parcours entrepreneurial.

RADAR DES BRÈVES

TRAVAUX PUBLICS · 19 NOVEMBRE

Bitume routier : qui supportera la hausse des prix ?

L'État prépare une nouvelle structure de prix pour le bitume des marchés routiers. Le ministre a évoqué une hausse de 35 %, selon L'ODJ. La période de référence reste à préciser. Entre le dépôt d'une offre et la pose de l'enrobé, une PME peut voir sa marge diminuer. La formule retenue déterminera le partage du surcoût entre l'entreprise et l'acheteur public.

À surveiller — Les indices retenus, la date de référence et les règles applicables aux contrats en cours.





ARTISANAT · 19 NOVEMBRE

846 millions de DH à l'export : quelle part pour les ateliers ?

Les exportations artisanales ont atteint 846 millions de dirhams sur les neuf premiers mois de 2026, selon les données ministérielles relayées par L'ODJ. Pour l'artisan, le revenu d'une commande dépend du prix des matières, des intermédiaires et du délai de règlement. Avancer plusieurs semaines de salaires et d'achats réduit sa capacité à s'équiper ou à former un apprenti.

À surveiller — Les marges des ateliers, les délais de paiement et la transmission des savoir-faire.

DISTRIBUTION · 19 NOVEMBRE

Atacadão ouvre à Beni Khlef son 25e magasin au Maroc

L'enseigne annonce un investissement de 75 millions de dirhams pour ce magasin près de Mohammedia. Pour les épiciers des environs, il peut devenir un fournisseur sur certains produits et un concurrent sur d'autres. L'intérêt de s'y approvisionner dépendra des tarifs de gros, de l'accessibilité du site et du coût du transport.

À surveiller — Le prix d'un même panier dans la durée et les conditions d'achat offertes aux détaillants.



Visuels d'illustration générés par IA

FONCIER INDUSTRIEL · 19 NOVEMBRE

À Fès, 112 lots en location avec option d'achat



Le Centre régional d'investissement de Fès-Meknès propose 112 lots dans la zone industrielle d'Aïn Beïda. Le loyer annoncé est de 5 DH par mètre carré et par mois. Après valorisation du terrain et respect de ses engagements, l'entreprise pourra acheter à 400 DH le mètre carré. Son budget devra aussi couvrir le raccordement, la construction et l'équipement du site.

À surveiller — Le délai entre l'attribution du lot, son raccordement et le démarrage de l'activité.



EMPLOI · 19 NOVEMBRE

L'enquête sur l'emploi passe de 90 000 à 135 000 ménages par an

La refonte de l'enquête sur la main-d'œuvre élargit son échantillon et permet de suivre certains ménages dans le temps, selon une analyse du Policy Center for the New South relayée par L'ODJ. Ce suivi peut éclairer les périodes de découragement et l'éloignement des bassins d'emploi. Les changements de définition devront être pris en compte dans les comparaisons avec les années précédentes.

À surveiller — Les estimations régionales et la documentation sur les ruptures de série.

BANQUE · 18 NOVEMBRE

Attijariwafa bank affiche un bénéfice part du groupe de 9,1 milliards de DH



À fin septembre 2026, le résultat net part du groupe progresse de 10,3 % sur un an. Les comptes relayés par L'ODJ font aussi état d'une baisse du coût du risque. Pour mesurer l'évolution du financement des très petites entreprises marocaines, il faudra connaître les montants qui leur sont accordés et leurs conditions d'emprunt.

À surveiller — Les résultats annuels et les nouveaux crédits par catégorie de clientèle.

Visuels d'illustration générés par IA

HABITAT · 19 NOVEMBRE

270 000 familles relogées : quel quotidien après les clés ?



Le programme Villes sans bidonvilles a permis de reloger 270 000 familles depuis son lancement, selon le bilan ministériel relayé par L'ODJ. Après le déménagement, les trajets vers le travail ou l'école peuvent alourdir le budget transport. Les charges de copropriété pèsent aussi sur le coût réel du nouveau logement.

À surveiller — L'installation effective des familles, les charges et les temps de trajet.



AGROALIMENTAIRE · 17 NOVEMBRE

Chaîne du froid : un trajet peut compromettre la valeur d'une récolte

Une chambre froide à l'entrepôt et un rayon réfrigéré en magasin protègent mal un lot de fruits si la température monte en route. L'ODJ souligne cet enjeu pour les fruits, les légumes et les produits laitiers. La mutualisation peut rendre le service accessible aux petits producteurs, à condition que les équipements soient proches et disponibles au pic des récoltes.

À surveiller — Les pertes avant et après équipement et le coût du stockage par tonne.

ENGRAIS · 14 NOVEMBRE

Jorf Lasfar : feu vert européen à l'entrée de Koch dans JFC I



Le 29 octobre, la Commission européenne a autorisé l'entrée envisagée de Koch dans Jorf Fertilizers Company I. Selon l'article de L'ODJ publié le 14 novembre, Koch et OCP Nutricrops détiendraient chacun 50 % de cette société, qui exploite une usine d'engrais phosphatés à Jorf Lasfar. La réalisation effective de la transaction constitue la prochaine étape.

À surveiller — La clôture de l'opération et le programme d'investissement du site.

Visuels d'illustration générés par IA

COMMERCE EXTÉRIEUR · 17 NOVEMBRE

Maroc–Mauritanie : 6 milliards de DH d'échanges visés en 2030



Les deux pays visent un volume d'échanges de six milliards de dirhams à l'horizon 2030, selon L'ODJ. Pour les entreprises, la régularité du passage à la frontière, la disponibilité du transport et les délais de règlement comptent dès aujourd'hui. Le détail des flux permettra d'identifier les produits qui portent la croissance et les nouveaux opérateurs.

À surveiller — Les échanges annuels par produit et les délais de livraison sur les trajets réguliers.



BUDGET · 15 NOVEMBRE

PLF 2027 : la Chambre des représentants adopte le projet

Le projet de loi de finances a recueilli 165 voix pour, 55 contre et 32 abstentions, selon les résultats relayés par L'ODJ. Ce vote marque une étape de l'examen parlementaire. Les effets sur les ménages et les entreprises dépendront du texte promulgué et du calendrier d'application. Pour les porteurs de projets, le délai d'exécution des crédits sera décisif.

À surveiller — Les amendements retenus, le texte promulgué et les dates d'entrée en vigueur.

TRÉSORERIE · 14 NOVEMBRE

Délais de paiement : l'attente commence avant la facture



L'ODJ relève une amélioration des délais de la commande publique dans les statistiques officielles. Pour le fournisseur, l'attente peut commencer plus tôt, pendant la validation d'une livraison ou la constatation du service fait. Les matières et les salaires sont souvent déjà payés. La pression augmente lorsqu'une PME finance plusieurs commandes à la fois.

À surveiller — Le temps total entre livraison et règlement, ventilé par secteur.

Visuels d'illustration générés par IA

SIGNAUX FAIBLES

FINANCE PARTICIPATIVE

Les sukuk souverains cherchent un rythme régulier

La première émission souveraine de sukuk a mobilisé un milliard de dirhams sur cinq ans, selon les données reprises par L'ODJ. Un calendrier régulier offrirait davantage de possibilités de placement aux banques participatives et aux acteurs du Takaful. Il permettrait aussi de comparer les conditions de financement d'une émission à l'autre.

À surveiller — La fréquence des émissions, leurs échéances et les montants effectivement placés.





ÉCONOMIE BLEUE

Sidi Ifni teste la pisciculture en haute mer

Les conditions en mer déterminent la fréquence des interventions, l'entretien des installations et le suivi des poissons. À Sidi Ifni, les données du pilote éclaireront la faisabilité d'un déploiement. Les observations environnementales et les échanges avec les pêcheurs locaux aideront aussi à évaluer le choix du site.

À surveiller — La survie des poissons, le nombre de jours d'intervention et le coût de production.

TÉLÉCOMMUNICATIONS

Roaming national : le test des appels en zone rurale

L'extension envisagée permettrait à un abonné d'utiliser, sans surcoût, un réseau disponible là où son opérateur le couvre mal. Le résultat dépend aussi du téléphone, de la sélection du réseau et du service accessible à l'endroit précis. Pour un habitant ou un professionnel en tournée, la continuité des appels sur ses trajets habituels sera déterminante.

À surveiller — La baisse des appels impossibles ou interrompus dans les zones concernées.



TROIS ENSEIGNEMENTS

Logistique • Suivre le coût et le délai de bout en bout, jusqu'à la livraison.

Tourisme • Comparer le prix total du séjour aux disponibilités réellement ouvertes.

Financement • Suivre les entreprises de la première levée aux tours de croissance.

Visuels d'illustration générés par IA

CE QUI RESTE À MESURER

Les décisions évoquées cette semaine n'arrivent pas toutes au même stade. Une autorisation européenne en matière de concurrence a une portée juridique définie. Une liaison aérienne étudiée ou un tarif de séjour promis nécessite encore des conditions de mise en œuvre. C'est dans cet écart que se joue l'intérêt de la revue pour le lecteur : savoir ce qui peut déjà changer une décision d'achat, d'investissement ou de recrutement, et ce qui demande une échéance supplémentaire.



L'industrie concentre plusieurs de ces décalages. Les terrains proposés à Fès peuvent lever un obstacle d'implantation. Le coût du raccordement et la capacité à livrer les premiers clients détermineront ensuite la réalité du projet. Les fournisseurs automobiles devront, eux, se préparer à documenter l'origine de leurs composants au rythme du débat européen. Dans les ports, le suivi du fret marocain complète celui des grands volumes de transbordement et apporte une mesure plus proche des préoccupations des exportateurs.

Côté ménages, la qualité d'une offre se lit dans les conditions concrètes de son usage. Pour le tourisme intérieur, c'est le prix réservable d'un séjour complet. Pour le relogement, c'est la possibilité de conserver un accès raisonnable à l'emploi et aux écoles. Dans les prochains mois, des informations simples permettraient d'apprécier une partie de ces effets : lits ouverts à la vente, tarifs applicables aux contrats routiers, nouvelles lignes mises en service et délais effectivement constatés sur les liaisons logistiques. Les mesures de suivi gagneront à être publiées au niveau du territoire, où une même annonce peut avoir des conséquences très différentes.

Méthode

Cette édition couvre les publications de L'ODJ Média du 14 au 20 novembre 2026 disponibles au moment du bouclage. Les articles sont regroupés lorsqu'ils éclairent des aspects complémentaires d'un même sujet. La sélection privilégie les enjeux qui modifient les conditions d'investissement, d'accès à un service ou d'activité au Maroc. Les dossiers mettent en regard les faits publiés et leurs conséquences possibles. Le Radar attire l'attention sur des décisions et données sectorielles. Les signaux faibles portent sur des initiatives dont les effets restent à observer. Les références permettent de retrouver les articles associés et, lorsque disponible, une source institutionnelle ou un recoupement documentaire. Les périmètres statistiques et les échéances restent précisés lorsque leur interprétation change la lecture d'un chiffre. Les annonces et projections sont présentées avec leur horizon et leur degré d'avancement.

Transparence IA

Cette revue a été élaborée avec l'assistance d'outils d'intelligence artificielle pour la collecte, le classement, le rapprochement documentaire et l'aide à la synthèse. La sélection éditoriale, la hiérarchisation, la vérification et la publication relèvent de la responsabilité de la rédaction.

Visuel d'illustration généré par IA

DOSSIER SPÉCIAL
By Lodj



HIVER 2026-2027

LE MAROC RENFORCE SON BOUCLIER POUR PROTÉGER LES ROUTES ET LES POPULATIONS

ECO *By Lodj* BUSINESS
PME TPE STARTUP

@lodjmaroc

L'EDITO

HIVER 2026-2027 : LE MAROC RENFORCE SON BOUCLIER POUR PROTÉGER LES ROUTES ET LES POPULATIONS

Le Maroc aborde la saison hivernale 2026-2027 avec un dispositif renforcé pour sécuriser les déplacements et protéger les populations des régions exposées aux intempéries. Réuni le 19 novembre à Khénifra sous la présidence du ministre Nizar Baraka, le département de l'Équipement, de l'Eau et des Forêts a présenté la mobilisation de 986 engins et équipements, dont 111 consacrés au déneigement. Cette préparation illustre une volonté d'anticipation et de coordination pour préserver la continuité des services essentiels dans les territoires montagneux.

Comment la mobilisation de 986 engins peut-elle améliorer la sécurité et la mobilité dans les régions montagneuses ?

Une préparation nationale au service des territoires

Chaque hiver, les régions montagneuses marocaines sont confrontées à des conditions climatiques parfois difficiles. Neige, fortes pluies et glissements de terrain peuvent perturber la circulation et compliquer l'accès aux services essentiels. Pour répondre à ces défis, le ministère de l'Équipement, de l'Eau et des Forêts a engagé une mobilisation préventive importante. Le dispositif annoncé concerne notamment les provinces de Khénifra, Midelt, Ifrane, Azilal, Boulemane, Al Haouz et plusieurs autres territoires du Moyen Atlas, du Haut Atlas et du Rif. Au total, quelque 5 228 kilomètres de routes classées sont identifiés comme exposés aux chutes de neige. Cette approche territoriale permet de préparer les interventions en fonction des risques propres à chaque région.

Des moyens humains et techniques renforcés

La mobilisation de 986 engins et équipements, accompagnée de plus de 900 agents, constitue un effort organisationnel significatif. Au-delà du déneigement, les équipes devront intervenir face aux crues, aux glissements de terrain et aux dégradations des infrastructures. L'expérience des précédentes saisons contribue à améliorer la préparation. Le bilan hivernal 2025-2026 a notamment permis d'identifier les axes les plus vulnérables et les difficultés récurrentes de circulation. Ces enseignements peuvent désormais guider le positionnement des moyens et l'organisation des permanences.

Une priorité : maintenir les liens entre les citoyens

L'enjeu dépasse largement la circulation automobile. Une route maintenue ouverte facilite l'accès aux soins, le transport scolaire, l'approvisionnement des marchés et la continuité des activités économiques. Dans les territoires ruraux, cette continuité représente un facteur essentiel de cohésion sociale. Les dispositifs de prévention participent ainsi à une politique plus large de désenclavement et de développement territorial.

Vers une meilleure résilience des régions montagneuses

La préparation hivernale peut également encourager des améliorations durables : entretien préventif des routes, renforcement des ouvrages de drainage, surveillance des zones instables et meilleure coordination entre administrations. L'utilisation des données météorologiques et des outils numériques pourrait progressivement renforcer la rapidité des interventions. Le prochain défi sera de mesurer les résultats obtenus, notamment les délais de réouverture des routes et le nombre d'habitants bénéficiant d'une meilleure continuité des déplacements. Avec cette mobilisation, le Maroc confirme sa volonté de passer d'une gestion réactive des intempéries à une politique davantage fondée sur l'anticipation, la proximité et la protection des populations.



BARRAGES DE PROXIMITÉ : LE MAROC ACCÉLÈRE LA MOBILISATION DE L'EAU AU SERVICE DES TERRITOIRES

Comment les projets hydrauliques de Driouch et d'El Kelâa des Sraghna peuvent-ils renforcer la sécurité hydrique locale ?

Le Maroc poursuit le développement de ses infrastructures hydrauliques en accordant une attention particulière aux besoins des territoires. Deux projets de barrages de proximité, Ikhnache dans la province de Driouch et Ahl Laaouina à El Kelâa des Sraghna, font l'objet de consultations publiques représentant ensemble près de 46,5 millions de dirhams d'estimations administratives. Ces initiatives s'inscrivent dans une politique de diversification des moyens de mobilisation de l'eau, associant grands ouvrages structurants et infrastructures adaptées aux réalités locales.

Une politique hydraulique attentive aux besoins locaux

La stratégie marocaine de l'eau repose sur plusieurs instruments complémentaires : grands barrages, interconnexions, dessalement, réutilisation des eaux usées et ouvrages de proximité. Ces derniers occupent une place particulière dans les territoires ruraux. Un barrage local peut contribuer à mobiliser les écoulements saisonniers, à soutenir certains usages agricoles et, selon sa conception, à améliorer la régulation des crues. L'intérêt de ces infrastructures réside dans leur adaptation aux caractéristiques géographiques et aux besoins des populations.

Driouch et El Kelâa des Sraghna : deux projets à suivre

Dans la province de Driouch, le projet du barrage Ikhnache fait l'objet d'une consultation estimée à environ 21,46 millions de dirhams. À El Kelâa des Sraghna, le barrage Ahl Laaouina représente une estimation administrative de 25,02 millions de dirhams. Ces deux opérations illustrent la volonté de renforcer progressivement le maillage hydraulique territorial. Leurs caractéristiques techniques, leurs capacités utiles et leurs calendriers définitifs devront être précisés à l'issue des procédures de marché. Il s'agit donc de projets en phase de consultation, et non de chantiers déjà attribués.

Des infrastructures au service de l'économie rurale

La disponibilité de l'eau constitue un facteur essentiel pour les activités agricoles et le développement des territoires. Lorsqu'ils sont correctement dimensionnés, les ouvrages de proximité peuvent améliorer la gestion des ressources et renforcer la résilience des activités locales. Ils peuvent également contribuer à réduire certaines vulnérabilités face aux épisodes climatiques extrêmes. Les bénéfices attendus doivent toutefois être appréciés en fonction des volumes mobilisables, des usages prévus et des besoins réels des populations.

Compléter les grands barrages par des solutions adaptées

Les grands ouvrages demeurent indispensables à la sécurité hydrique nationale. Mais les infrastructures locales peuvent apporter des réponses complémentaires, notamment dans les zones éloignées des principaux réseaux. Cette combinaison permet de diversifier les moyens d'action et de mieux tenir compte des spécificités territoriales. L'efficacité de chaque projet devra être mesurée à travers sa capacité utile, son coût d'exploitation et ses retombées économiques et sociales.

Vers une sécurité hydrique plus territorialisée

La multiplication des solutions adaptées aux différents bassins constitue une orientation prometteuse. Elle suppose une planification rigoureuse, une bonne connaissance des ressources et une coordination entre les acteurs publics. Avec les projets de Driouch et d'El Kelâa des Sraghna, le Maroc poursuit une stratégie qui rapproche progressivement les investissements hydrauliques des besoins concrets des territoires.



ÉROSION DES SOLS : LE MAROC INVESTIT DANS LA PROTECTION DURABLE DE SES BARRAGES ET DE SES FORÊTS

Comment les nouveaux travaux antiérosifs de Chichaoua et de Taza contribuent-ils à préserver les ressources hydriques du Royaume ?

La protection des ressources en eau ne se limite plus à la construction de nouveaux barrages. Elle passe également par la préservation des sols, des forêts et des bassins versants. Deux consultations engagées par l'Agence nationale des eaux et forêts à Chichaoua et à Taza illustrent cette approche préventive. Avec des investissements estimés à près de 4,3 millions de dirhams, ces opérations visent à limiter l'érosion et à renforcer la résilience des territoires. Une orientation qui associe protection environnementale et valorisation durable du patrimoine hydraulique marocain.

Préserver les sols pour préserver l'eau

La politique hydraulique marocaine s'appuie sur un patrimoine considérable de barrages et d'ouvrages de mobilisation de l'eau. Mais leur efficacité dépend également de l'état des territoires qui les alimentent. Dans les zones montagneuses, les précipitations intenses peuvent entraîner des phénomènes d'érosion et transporter des sédiments vers les cours d'eau. À terme, ces matériaux peuvent contribuer à l'envasement des retenues et réduire leur capacité utile. La conservation des sols constitue donc un investissement complémentaire à la construction des infrastructures hydrauliques.

Chichaoua et Taza : deux opérations de proximité

À Chichaoua, l'Agence nationale des eaux et forêts a engagé une consultation pour des travaux antiérosifs estimés à 1,60 million de dirhams. À Taza, une opération comparable représente une estimation administrative d'environ 2,69 millions de dirhams. Ces projets concernent des aménagements destinés à limiter la dégradation des sols et à mieux maîtriser les écoulements. Ils illustrent l'importance des interventions locales dans une stratégie nationale de conservation des ressources naturelles. Même lorsque les montants sont modestes comparés aux grands investissements hydrauliques, ces travaux peuvent produire des bénéfices environnementaux durables.

Les forêts, partenaires naturels des barrages

Les espaces forestiers jouent un rôle important dans la protection des sols et la régulation de certains écoulements. Leur restauration peut contribuer à réduire l'érosion et à améliorer la résilience des bassins versants. Le rapprochement des politiques de l'eau et des forêts au sein du même ministère offre une opportunité de renforcer cette complémentarité. Il devient ainsi possible de mieux coordonner les investissements dans les ouvrages hydrauliques, les aménagements antiérosifs et la restauration du couvert végétal.

Une approche économiquement pertinente

La prévention peut également contribuer à limiter certains coûts futurs. Préserver les sols, réduire les apports sédimentaires et prolonger la durée de vie utile des ouvrages constituent autant d'objectifs économiques. L'évaluation des résultats permettra d'identifier les solutions les plus efficaces selon les caractéristiques des territoires. Cette démarche ouvre aussi des perspectives pour les entreprises spécialisées dans le génie rural, l'environnement et la restauration écologique. En renforçant les investissements préventifs, le Maroc consolide progressivement une approche intégrée où la protection des forêts, des sols et de l'eau devient un même projet de développement durable.



CRI : CHANGER DE TUTELLE SUFFIRA-T-IL À DÉBLOQUER LES INVESTISSEMENTS ?

Pourquoi le Maroc veut-il replacer les Centres régionaux d'investissement sous la tutelle du ministère de l'Intérieur, et qu'est-ce que cela changera pour les entrepreneurs ?

Le Maroc s'apprête à modifier une nouvelle fois l'architecture de gouvernance de l'investissement régional. Le Conseil de gouvernement a approuvé, le 19 novembre 2026, un projet de décret prévoyant le transfert de la tutelle des Centres régionaux d'investissement (CRI) vers le ministère de l'Intérieur. Présentée par Ryad Mezzour, cette réforme entend renforcer la coordination territoriale et accélérer la concrétisation des projets. Mais une question demeure : le problème de l'investissement marocain tient-il réellement à la tutelle administrative ou davantage aux obstacles que rencontrent les entrepreneurs sur le terrain ?

Une réforme institutionnelle qui interroge

Depuis leur création, les CRI ont connu plusieurs transformations destinées à simplifier les démarches des investisseurs. Leur mission consiste notamment à accompagner les porteurs de projets, faciliter les autorisations et contribuer à la résolution des difficultés administratives. Le projet de décret n° 2.26.852 prévoit désormais de renforcer le rôle du ministère de l'Intérieur dans leur pilotage. Cette évolution peut présenter un avantage : les autorités territoriales disposent d'une capacité de coordination directe avec les administrations locales. Mais elle soulève également la question de l'articulation entre la stratégie nationale d'investissement et sa mise en œuvre régionale.

Le véritable obstacle n'est pas toujours administratif

Pour de nombreux entrepreneurs, obtenir une autorisation ne représente qu'une étape. L'accès au foncier, les raccordements aux réseaux, le financement bancaire, les infrastructures logistiques ou encore la disponibilité des compétences peuvent retarder un projet pendant plusieurs mois. Un changement de tutelle ne résoudra pas automatiquement ces difficultés. La réforme devra donc être accompagnée de mécanismes permettant de traiter rapidement les blocages entre administrations. Elle devra également renforcer la transparence des décisions et la responsabilité des organismes concernés.

Mesurer les résultats plutôt que les intentions

Le succès des CRI devrait être évalué à travers des indicateurs simples : délais moyens de traitement, projets effectivement réalisés, montants investis et emplois créés. Il faudrait aussi distinguer les investissements annoncés des projets réellement entrés en exploitation. Une région qui valide cent projets sans parvenir à les concrétiser ne peut être considérée comme plus performante qu'une autre qui en réalise cinquante.

Une opportunité à condition de clarifier les responsabilités

Le Maroc a besoin d'une gouvernance territoriale capable de transformer les ambitions économiques en activités productives. Mais cette efficacité suppose une répartition claire des compétences entre les ministères, les collectivités territoriales et les CRI. Changer la tutelle peut faciliter les décisions. Ce qui fera réellement la différence, c'est la capacité à transformer un dossier administratif en entreprise qui produit, recrute et crée de la richesse.



Sources : Conseil de gouvernement, 19 novembre 2026 ; projet de décret n° 2.26.852.

TAMWIL MOUMTAZ : UN CRÉDIT À 2 %, MAIS POUR QUELLES ENTREPRISES ?

Le nouveau dispositif de cofinancement peut-il réellement faciliter l'accès des femmes entrepreneures, des Marocains du monde et des projets verts au crédit ?

L'accès au financement demeure l'un des principaux obstacles au développement des petites et moyennes entreprises marocaines. Avec Tamwil Moumtaz, Tamwilcom entend apporter une réponse ciblée aux besoins d'investissement. Le dispositif propose une intervention pouvant atteindre 15 millions de dirhams par projet, avec un taux annuel de 2 % hors TVA sur la part financée par Tamwilcom. Le 19 novembre 2026, deux conventions ont été signées avec l'Association des Femmes Cheffes d'Entreprises du Maroc (AFEM) et l'Agence marocaine pour l'efficacité énergétique (AMEE). Mais derrière l'attractivité du taux annoncé, une question essentielle se pose : quelles entreprises pourront réellement bénéficier de cette offre ?

Un financement ciblé sur trois priorités

Tamwil Moumtaz vise notamment les entreprises dirigées ou détenues majoritairement par des femmes, les investissements portés par les Marocains résidant à l'étranger et les projets contribuant à la transition énergétique. Ces catégories correspondent à des enjeux économiques importants. L'entrepreneuriat féminin demeure confronté à des difficultés d'accès au crédit, tandis que les investissements des MRE représentent un potentiel encore insuffisamment exploité. Quant aux projets verts, ils nécessitent souvent des dépenses initiales importantes avant de générer des économies.

Attention au véritable coût du crédit

Le taux de 2 % constitue un argument attractif, mais il ne concerne pas nécessairement la totalité du financement. Il s'applique à la part apportée par Tamwilcom. Le complément bancaire reste soumis aux conditions négociées avec l'établissement partenaire. Pour l'entreprise, le coût réel dépendra donc de la combinaison des deux financements, des garanties éventuelles et des frais associés. Cette distinction est essentielle pour éviter toute confusion commerciale.

Les petites entreprises pourront-elles suivre ?

Les entreprises les mieux structurées disposent généralement d'une comptabilité formalisée, de garanties et de capacités de préparation des dossiers. Les très petites entreprises, en revanche, peuvent rencontrer davantage de difficultés à satisfaire les exigences bancaires. Le risque serait que le dispositif bénéficie principalement aux entreprises déjà proches de l'accès au crédit. L'accompagnement technique, la simplification des procédures et la transparence des critères d'éligibilité seront donc déterminants.

Du financement annoncé au financement distribué

L'efficacité de Tamwil Moumtaz devra être mesurée à travers le nombre de dossiers acceptés, les montants effectivement décaissés et les investissements réalisés. La répartition régionale et la proportion de petites structures bénéficiaires devront également être rendues publiques. Un crédit avantageux constitue une bonne nouvelle. Mais une politique de financement réussie se mesure moins au taux affiché qu'au nombre d'entreprises qui parviennent réellement à investir, produire et recruter.



Sources : Tamwilcom ; conventions AFEM et AMEE du 19 novembre 2026.

TEXTILE MAROCAIN : PEUT-ON ENCORE GAGNER LA BATAILLE DU PRIX FACE À L'ASIE ?

Comment l'industrie textile marocaine peut-elle résister à la concurrence vietnamienne et aux plateformes chinoises tout en répondant aux nouvelles exigences européennes ?

L'industrie textile marocaine traverse une période de transformation qui remet en question son modèle traditionnel de compétitivité. Lors des débats parlementaires sur le budget 2027, Ryad Mezzour a évoqué plusieurs pressions : la concurrence asiatique, notamment vietnamienne, la montée des plateformes chinoises de mode à bas prix et l'évolution des attentes des consommateurs européens. Ces tendances fragilisent une filière historiquement tournée vers la sous-traitance et l'exportation. Pour le Maroc, la question devient stratégique : faut-il continuer à se battre sur les prix ou construire un nouveau modèle industriel fondé sur la qualité, la proximité et la valeur ajoutée ?

Le prix, une bataille difficile à gagner

Le Maroc dispose d'atouts industriels reconnus : proximité avec l'Europe, délais de livraison relativement courts et savoir-faire développé dans la confection. Mais ces avantages ne suffisent plus toujours. Les producteurs asiatiques bénéficient souvent d'économies d'échelle importantes et de chaînes d'approvisionnement intégrées. De leur côté, les plateformes numériques accélèrent le renouvellement des collections et exercent une pression constante sur les prix. Pour les entreprises marocaines, rivaliser uniquement par la réduction des coûts pourrait fragiliser les marges et les conditions d'emploi.

La proximité européenne reste un avantage

La rapidité de livraison constitue pourtant un atout stratégique. À mesure que les distributeurs cherchent à réduire leurs stocks et à adapter leurs collections à la demande, la proximité géographique peut devenir un facteur de compétitivité. Le Maroc pourrait renforcer son positionnement sur les séries courtes, les commandes rapides et les produits nécessitant une qualité de fabrication supérieure. Mais cette stratégie suppose une organisation industrielle flexible, des investissements technologiques et une meilleure coordination entre fournisseurs.

Le textile durable, opportunité ou nouvelle contrainte ?

Les exigences européennes en matière de traçabilité, de recyclabilité et d'impact environnemental modifient progressivement les conditions d'accès aux marchés. Pour les industriels marocains, cette transition représente à la fois un coût et une opportunité. Investir dans des procédés moins consommateurs d'eau et d'énergie, développer le recyclage textile et améliorer la traçabilité peut permettre de conquérir de nouveaux segments. Encore faut-il que les PME disposent des financements et des compétences nécessaires. Sans accompagnement, la transition écologique pourrait renforcer les écarts entre grandes entreprises et petits sous-traitants.

Sortir de la dépendance à la sous-traitance

Le défi ne concerne pas seulement les machines ou les coûts de production. Il touche également la capacité du Maroc à développer ses propres marques, ses compétences en design et ses circuits commerciaux. Une industrie qui fabrique pour les autres reste exposée aux décisions de ses donneurs d'ordre. Une industrie qui conçoit, produit et commercialise conserve davantage de valeur. Le textile marocain ne gagnera probablement pas la bataille mondiale du prix le plus bas. Mais il peut encore gagner celle de la qualité, de la réactivité et de l'intelligence industrielle.



Sources : Déclarations de Ryad Mezzour lors des débats parlementaires sur le budget 2027 ; presse économique marocaine, novembre 2026.


L'ODJ Dentifake
Le dentifrice qui détartre les fake news.
Dentifake
Au fluor et à la vérification des faits.
L'ODJ Média · L'actualité se vérifie.

ONDA : 100 MILLIONS D'EUROS POUR ACCÉLÉRER LES AÉROPORTS INTELLIGENTS DU MAROC

Comment le financement envisagé par la BERD peut-il accompagner la modernisation des aéroports marocains ?

Le Maroc poursuit la transformation de ses infrastructures aéroportuaires avec un projet de financement pouvant atteindre 100 millions d'euros auprès de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Destiné à accompagner la transition numérique de l'Office national des aéroports (ONDA), ce financement représente une opportunité stratégique pour améliorer la qualité de service et préparer la croissance du trafic. Son approbation, désormais prévue le 2 décembre 2026 selon la fiche officielle de la BERD, constituera une étape importante dans cette modernisation.

Un investissement au service de la performance

Le Maroc ne se contente plus de construire ou d'agrandir ses aéroports. Il cherche également à améliorer leur fonctionnement grâce aux technologies numériques. Cette évolution répond à une ambition nationale : porter la capacité aéroportuaire à 80 millions de passagers par an à l'horizon 2030. Pour atteindre cet objectif, les nouvelles infrastructures devront s'accompagner de systèmes de gestion performants, capables d'anticiper les flux, de faciliter les correspondances et d'améliorer l'expérience des voyageurs. C'est dans ce contexte que s'inscrit le projet de financement de la BERD. La fiche officielle prévoit une enveloppe maximale de 100 millions d'euros, structurée autour d'une première tranche de 60 millions et d'une seconde de 40 millions, encore non engagée. Le projet a franchi l'examen final, mais demeure soumis à l'approbation de la banque.

Le numérique, un levier de compétitivité

La transformation numérique des aéroports peut produire des résultats concrets. Des outils de gestion intégrés permettent notamment de mieux coordonner les opérations, de réduire certaines attentes et d'optimiser l'utilisation des équipements. La numérisation peut également faciliter le suivi de la maintenance, renforcer la traçabilité des opérations et améliorer la qualité des informations disponibles pour les voyageurs. Pour le Maroc, ces progrès peuvent devenir un avantage compétitif dans la concurrence entre plateformes aériennes internationales. Casablanca, Marrakech, Rabat et les autres aéroports du Royaume ont intérêt à offrir des services fiables, rapides et accessibles.

Une gouvernance appelée à évoluer

Le financement envisagé accompagne également une transformation institutionnelle plus large. Le projet de réforme de l'ONDA vise à moderniser son cadre de gouvernance et à renforcer ses capacités d'investissement. Cette évolution peut contribuer à une meilleure coordination entre les besoins opérationnels, les décisions financières et les objectifs de service public. Le calendrier d'approbation du prêt, actuellement fixé au 2 décembre, devra être suivi avec attention. Il ne constitue pas, à lui seul, un signe de difficulté : les financements internationaux passent par plusieurs étapes de validation.

Préparer durablement l'après-2030

L'intérêt de cette transformation dépasse les grands rendez-vous sportifs. Les équipements numériques doivent rester utiles pendant plusieurs décennies et accompagner la croissance du tourisme, des affaires et des échanges internationaux. La réussite dépendra de la capacité à mesurer les progrès : ponctualité, fluidité des parcours, disponibilité des équipements et satisfaction des voyageurs. Le Maroc dispose ainsi d'une occasion de faire de ses aéroports non seulement des infrastructures plus grandes, mais aussi des plateformes plus intelligentes, plus efficaces et durablement compétitives.



LGV 2030 : LE MAROC CONSOLIDE SON AMBITION FERROVIAIRE AVEC ALSTOM

Comment sécuriser les livraisons des futurs trains à grande vitesse malgré les tensions de l'industrie ferroviaire mondiale ?

Le développement du réseau ferroviaire marocain franchit une étape stratégique avec la préparation de nouvelles rames à grande vitesse destinées à l'ONCF. Le constructeur français Alstom, engagé dans plusieurs programmes internationaux, traverse une période de tensions financières et opérationnelles. Mais ses résultats récents ne démontrent aucun retard sur le contrat marocain. Pour le Royaume, l'enjeu consiste à accompagner cette transformation industrielle par un suivi rigoureux des calendriers, des garanties contractuelles et des capacités de maintenance.

Le ferroviaire au cœur de la transformation du Maroc

Le Maroc poursuit l'une des plus importantes modernisations ferroviaires de son histoire. Après le succès commercial d'Al Boraq sur l'axe Tanger–Casablanca, l'extension de la grande vitesse et le développement des trains régionaux doivent renforcer les déplacements entre les grandes métropoles. Cette stratégie accompagne la croissance économique, le développement territorial et les besoins de mobilité liés aux échéances de 2030. Elle repose sur des investissements considérables, mais également sur la capacité des industriels à livrer les équipements dans les délais prévus. Alstom figure parmi les partenaires importants de cette transformation.

Un industriel mondial confronté à des défis

Le constructeur français a publié, le 17 novembre 2026, des résultats semestriels faisant apparaître une perte nette part du groupe de 954 millions d'euros. Ces difficultés sont notamment liées à certains programmes internationaux, principalement en Allemagne. Elles doivent être examinées avec sérieux, sans en tirer de conclusions excessives. Alstom poursuit parallèlement l'exécution de nombreux contrats et mentionne les trains Avelia destinés à l'ONCF parmi les activités contribuant à sa dynamique commerciale régionale. Aucun élément disponible ne permet d'affirmer que le calendrier marocain a été affecté.

Anticiper les risques plutôt que subir les retards

Dans les grands projets ferroviaires, la maîtrise des délais constitue une priorité. Les chaînes d'approvisionnement mobilisent de nombreux fournisseurs et composants techniques. Un incident industriel sur un équipement peut avoir des conséquences sur l'assemblage, les essais ou la mise en service. C'est pourquoi les contrats de matériel roulant prévoient généralement des dispositifs de suivi, de réception et de garanties. Pour l'ONCF, l'enjeu consiste à disposer d'une visibilité régulière sur les étapes de fabrication et de livraison. Cette vigilance relève d'une gestion normale des grands projets, indépendamment de la situation particulière d'un fournisseur.

Une opportunité pour l'industrie marocaine

Le développement ferroviaire ne doit pas être considéré uniquement comme un achat d'équipements importés. Il peut également favoriser la montée en compétence des entreprises marocaines dans la maintenance, les services techniques, les composants et les métiers spécialisés. Les besoins de formation constituent une occasion de renforcer durablement l'écosystème national. L'enjeu est de transformer les investissements en savoir-faire et en emplois qualifiés. Cette dynamique pourrait également améliorer la capacité du Maroc à participer à des projets ferroviaires régionaux.

L'après-2030 se prépare aujourd'hui

Les nouvelles infrastructures doivent répondre aux besoins des voyageurs bien au-delà des grands événements sportifs. Leur réussite dépendra de la ponctualité, de la fiabilité, de l'accessibilité des tarifs et de la qualité des correspondances. La coordination entre les travaux d'infrastructure, la livraison des trains et la formation des équipes sera déterminante. Le Maroc dispose d'une ambition ferroviaire structurante. En sécurisant son exécution et en développant les compétences nationales, il peut transformer les investissements de 2030 en avantage durable pour sa mobilité et son économie.



CARBURANTS : LE MAROC CHERCHE LE BON ÉQUILIBRE ENTRE SOUTIEN ET CONCURRENCE

Comment protéger le pouvoir d'achat tout en préservant la compétitivité du transport routier ?

Le débat sur les marges des distributeurs de carburants et les mécanismes de soutien aux transporteurs ouvre une réflexion économique importante au Maroc. Face aux fluctuations des marchés pétroliers, les pouvoirs publics cherchent à protéger les professionnels et à limiter les répercussions sur les consommateurs. Entre aides ciblées, transparence des prix et concurrence, plusieurs leviers peuvent contribuer à une meilleure stabilité. L'enjeu consiste désormais à identifier les instruments les plus efficaces pour soutenir l'activité sans déséquilibrer durablement les finances publiques.

Le transport, un maillon essentiel de l'économie

Le prix du carburant ne concerne pas uniquement les automobilistes. Il influence directement le transport des marchandises, les déplacements professionnels et une partie des coûts supportés par les entreprises. Lorsqu'il augmente, les transporteurs peuvent voir leurs marges se réduire. À terme, cette pression peut se répercuter sur les tarifs et les prix des produits. Le Maroc a donc intérêt à préserver un secteur routier économiquement viable. Les dispositifs exceptionnels de soutien mis en place depuis 2022 répondent à cette préoccupation. Une nouvelle enveloppe de 400 millions de dirhams a été annoncée en novembre 2026 pour accompagner les professionnels concernés. L'efficacité de ce mécanisme devra être appréciée à partir des paiements réalisés et de ses effets sur les coûts de transport.

La concurrence peut contribuer à la stabilité

Parallèlement aux aides directes, le débat sur les marges de distribution des carburants revient dans l'agenda politique. La transparence du marché constitue un levier essentiel. Des informations accessibles sur les prix, les coûts d'approvisionnement et les marges peuvent favoriser une meilleure compréhension de leur formation. Une concurrence effective entre distributeurs peut également contribuer à une transmission plus rapide des baisses internationales vers les consommateurs. Mais la question des marges doit être examinée avec méthode. Le plafonnement administratif, la surveillance concurrentielle et la transparence tarifaire sont des instruments différents, qui n'ont pas nécessairement les mêmes conséquences économiques.

Vers un soutien mieux ciblé

Les aides publiques peuvent jouer un rôle stabilisateur lorsque les prix connaissent des variations importantes. Elles gagnent toutefois en efficacité lorsqu'elles reposent sur des critères transparents, des données actualisées et des mécanismes de contrôle. L'indexation annoncée du soutien sur les prix des carburants constitue, à cet égard, une piste intéressante. Elle pourrait permettre une adaptation plus cohérente des aides à l'évolution des charges professionnelles. Encore faut-il préciser les modalités de calcul, les périodes de référence et les délais de versement.

Un enjeu pour les entreprises et les ménages

Pour les transporteurs, une meilleure prévisibilité des coûts facilite la gestion financière et les décisions d'investissement. Pour les entreprises industrielles et commerciales, elle peut contribuer à sécuriser les chaînes d'approvisionnement. Pour les ménages, le bénéfice attendu est une limitation des répercussions sur les prix des produits et des déplacements. Cette transmission n'est cependant pas automatique : elle dépend de la structure des coûts et des conditions de marché.

Une politique à évaluer dans la durée

Le Maroc dispose de plusieurs leviers complémentaires : soutien ciblé, régulation concurrentielle, modernisation des flottes et amélioration de l'efficacité logistique. Leur articulation peut contribuer à rendre le transport routier plus résilient. La véritable réussite sera de construire un système dans lequel les professionnels restent compétitifs, les finances publiques maîtrisées et les consommateurs mieux protégés.



ROUTES D'HIVER : LE MAROC RENFORCE LA CONTINUITÉ DE SES APPROVISIONNEMENTS

Comment maintenir les transports et les livraisons dans les régions montagneuses malgré les intempéries ?

Le Maroc prépare l'hiver 2026-2027 avec un dispositif national comprenant 986 engins et équipements mobilisables et plus de 900 agents. Présentés le 19 novembre à Khénifra, ces moyens visent à améliorer la circulation sur les routes exposées à la neige et aux intempéries. Au-delà du déneigement, l'enjeu concerne la continuité des transports, l'approvisionnement des communes rurales et l'activité des entreprises. Une mobilisation qui pourrait gagner en efficacité grâce à une meilleure coordination entre les services routiers, les transporteurs et les acteurs économiques locaux.

L'hiver, un défi économique autant que routier

Dans les régions montagneuses marocaines, les intempéries peuvent rapidement perturber la circulation. Une route fermée ne représente pas seulement un problème de déplacement. Elle peut retarder la livraison de marchandises, compliquer l'accès aux soins et interrompre certaines activités commerciales. Les agriculteurs, les transporteurs et les habitants des communes enclavées sont particulièrement concernés. La viabilité hivernale constitue donc un enjeu économique et social majeur.

Un dispositif national renforcé

Le 19 novembre 2026, à Khénifra, le ministre de l'Équipement et de l'Eau, Nizar Baraka, a présenté les moyens prévus pour la saison hivernale. Le dispositif comprend 986 engins et équipements, dont 111 destinés au déneigement, ainsi que plus de 900 agents mobilisables. Environ 5 228 kilomètres de routes classées, répartis dans 21 provinces, sont identifiés comme exposés aux chutes de neige. Ces chiffres témoignent de l'ampleur de la préparation. Mais les équipements annoncés ne constituent qu'une partie de la réponse. Leur efficacité dépendra de leur disponibilité réelle, de leur répartition territoriale et de la rapidité des interventions.

Les transporteurs, partenaires indispensables

La continuité logistique suppose une coopération entre les administrations chargées des routes et les professionnels du transport. Les entreprises ont besoin d'informations fiables sur les itinéraires praticables, les risques de fermeture et les possibilités de déviation. Une alerte suffisamment précoce peut permettre de réorganiser les tournées et d'éviter l'immobilisation de véhicules transportant des marchandises sensibles. Les outils numériques peuvent faciliter cette coordination. Des informations actualisées sur l'état des routes, accessibles aux transporteurs, contribueraient à réduire les pertes de temps et les coûts supplémentaires.

Protéger les territoires les plus vulnérables

Les communes montagneuses sont souvent plus exposées aux conséquences économiques des coupures routières. L'approvisionnement en produits alimentaires, médicaments et combustibles peut devenir plus difficile lorsque les conditions météorologiques se dégradent. La préparation hivernale gagnerait donc à intégrer une identification des besoins essentiels et des itinéraires prioritaires. Les collectivités territoriales, les autorités locales et les opérateurs économiques disposent ici d'un rôle complémentaire. La coordination permettrait de mieux anticiper les situations critiques.

Mesurer les résultats sur le terrain

Pour apprécier l'efficacité du dispositif, plusieurs indicateurs méritent d'être suivis : durée des fermetures, rapidité de réouverture, nombre de communes isolées et continuité des approvisionnements. Ces données permettraient de comparer les résultats d'une saison à l'autre et d'améliorer progressivement les interventions. La préparation de l'hiver représente ainsi une occasion de renforcer la résilience logistique nationale. La véritable réussite ne sera pas seulement de déployer davantage d'engins, mais de permettre aux habitants et aux entreprises de poursuivre leurs activités, même lorsque la montagne impose ses contraintes.





LE MONDE EN CHIFFRES

Lisez ECOBUSINESS sur PressPlus et accédez à une analyse approfondie de l'actualité économique marocaine et internationale.

www.pressplus.ma